

питання китайської специфіки розвитку економіки для вирішення їх в Раді МСФЗ, сприяють здоровому розвитку китайських компаній і ринку капіталу, захищають економічні інтереси країни [2].

**Висновки з проведеного дослідження.** Таким чином, можна зробити висновки, що прагнення збереження індивідуальності бухгалтерської системи притаманне багатьом країнам світу, адже вважається, що використання стандартів іншої країни загрожує суверенітету. Проте використання МСФЗ поширюється на більше ніж 120 країн світу, серед яких і наша країна, для публічних акціонерних підприємств, банків, страхових компаній та підприємств фінансового сектора використання останніх є обов'язковим. Такий же принцип діє і для багатьох інших країн. Щодо Китаю, то з моменту прийняття в 2007 р. положень з бухгалтерського обліку лістингові компанії стали повсюдно і ефективно застосовувати їх для формування звітної інформації. Положення з бухгалтерського обліку сприяють запобіганню переслідування короткострокових цілей компаній у процесі формування звітної інформації, сталого розвитку підприємств, підвищенню якості бухгалтерської інформації, розвитку ринку капіталу, прискореному розвитку професії бухгалтерів та аудиторів, зближенню національних стандартів з міжнародними. Таким чином, повною мірою проявилися економічні наслідки застосування конвергенції CAS та МСФЗ.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Поленова С.Н. Природа регулювання бухгалтерського учета в Китае [Электронный ресурс] / С.Н. Поленова. – Режим доступа : <http://auditfin.com/fin/2009/6/Polenova/Polenova%20.pdf>.
2. Цзехуа Ж. Гармонизация бухгалтерского учета на примере России и Китая [Электронный ресурс] / Ж. Цзехуа. – Режим доступа : <http://eos.ibi.spb.ru/mod/resource/view.php?id=61540&redirect=1>.
3. Ауганбаев А.М. История регулирования бухгалтерского учета в Китае [Электронный ресурс] / А.М. Ауганбаев. – Режим доступа : <http://lib.psunbrb.by/bitstream/112/2767/1/177.pdf>.
4. Власова И.А. Особенности организации бухгалтерского учета в Китае [Электронный ресурс] / И.А. Власова, М.Е. Тарасова. – Режим доступа : [http://www.rusnauka.com/13\\_NMN\\_2011/Economics/7\\_86608.doc.htm](http://www.rusnauka.com/13_NMN_2011/Economics/7_86608.doc.htm).
5. Chinese Accounting Standards: an Introduction to CAS v IFRS. [online] Available through: <http://www.sjgrand.cn/chinese-accounting-standards-introduction-cas-v-ifrs>.
6. 中国会计法规 [online] Available at: <http://www.casplus.com/rules/rules.asp>.
7. Brenet, S. Improving accounting quality: GAAP versus IFRS. [online] Available at: <http://dare.uva.nl/cgi/arno/show.cgi?id=484472>.
8. An Overview of New PRC GAAP: Difference between Old and New PRC GAAP and its Convergence with IFRS. [online] Available through: <http://www.kpmg.com/CN/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/New-PRC-GAAP-201109.pdf>.
9. Правила присвоения квалификации бухгалтера в [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://cnlegal.ru/china\\_accounting\\_audit/accounting\\_qualification\\_measures/](http://cnlegal.ru/china_accounting_audit/accounting_qualification_measures/).

УДК 005.934:656.2

**Муренко Т.О.**

*кандидат економічних наук,  
доцент кафедри бухгалтерського обліку та аудиту  
Одеського національного економічного університету*

**Максімова В.Ф.**

*доктор економічних наук, професор,  
завідувач кафедри бухгалтерського обліку та аудиту  
Одеського національного економічного університету*

## ВИЗНАЧЕННЯ ОЦІНОЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СКЛАДІ МЕРЕЖЕВИХ ОБ'ЄДНАНЬ

Статтю присвячено питанням гарантування економічної безпеки та її складових на транспорті. Розглянуто сучасні підходи до оцінки економічної безпеки залізничних підприємств, зовнішні та внутрішні загрози. Запропоновано перелік оціночних показників економічної безпеки залізничних підприємств при їх входженні до складу мережесистемних об'єднань.

**Ключові слова:** економічна безпека, залізничний транспорт, зовнішні та внутрішні загрози, оціночні показники, мережесистемні об'єднання.

### Муренко Т.О., Максимова В.Ф. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОЦЕНОЧНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОСТАВЕ СЕТЕВЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Статья посвящена вопросам обеспечения экономической безопасности и ее составляющих на транспорте. Рассмотрены современные подходы к оценке экономической безопасности железнодорожных предприятий, внешние и внутренние угрозы. Предложен перечень оценочных показателей экономической безопасности железнодорожных предприятий при их вхождении в состав сетевых объединений.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, внешние и внутренние угрозы, оценочные показатели, сетевые объединения.

### Murenko T.O., Maksimova V.F. DETERMINATION OF PERFORMANCE INDICATOR OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY COMPANIES IN THE COMPOSITION OF NETWORK CONNECTIONS

The article focuses on issues of economic security and its components in rail transport. A modern approaches to the economic security of the transport industry and external and internal threats are discussed in the article. A list of performance indicators economic safety of railway companies with their entry into the network of connections.

**Keywords:** economic security, railway transport, external and internal threats, performance indicator, network connection.

**Постановка проблеми.** Сьогодні у неспокійній політичній та економічній ситуації в Україні питання безпеки постає першочергово. Гарантування національної безпеки України неможливе без реалізації окремих її складових, і передусім транспортної, яка сприяє економічній стабільності та незалежності держави, ефективному використанню її транзитного потенціалу, зростанню конкурентних позицій на міжнародному ринку транспортних послуг. Збої в роботі підприємств різних видів транспорту можуть призвести до транспортного колапсу, паралізувавши тим самим діяльність економічної системи країни.

Залізниця є одним з головних секторів економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Так, наприклад, у 2013 р. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом склав 58,3% від загального обсягу вантажних перевезень і, відповідно, 6,4% від загального обсягу пасажирських перевезень в Україні [1]. Крім того, залізниця є важливою складовою частиною європейської і світової транспортних систем [2, с. 62].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У зв'язку з цим питання забезпечення економічної безпеки та її складових на транспорті стали предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених, зокрема В.Г. Алькеми, Т.В. Блудової, А.М. Новікової, М.Л. Шелухіна та ін. У розрізі різних видів транспорту питання економічної безпеки на авіаційному транспорті досліджували: О.М. Бондаренко, С.А. Демінський, І.О. Козлюк, А.М. Штангрет; на автомобільному – Н.В. Дулеба, В.Г. Шинкаренко; на залізничному – Г.Д. Ейтутіс, З.П. Межох, І.Л. Плетнікова; на водному – В.Г. Коба, С.Б. Маляр, В.І. Чекаловець та ін.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Принципово нового значення дослідження проблематики забезпечення економічної безпеки набувають в умовах розвитку процесів мережизації на транспорті. Необхідність розвитку мережних моделей взаємодії підтверджується у прийнятих стратегічних державних програмах розвитку різних видів транспорту.

Так, у Транспортній стратегії України для забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг запропоновано укрупнення автомобільних перевізників шляхом розбудови мережі комплексних автотранспортних підприємств; утворення суб'єкта господарювання, до складу якого увійдуть залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту, що забезпечать його діяльність як єдиного виробничо-технологічного комплексу; формування мережі логістичних об'єднань [3].

Серед основних напрямків Стратегії залізничного транспорту на період до 2020 р. щодо розвитку взаємодії суб'єктів господарювання цієї галузі можна виділити утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування; прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи; створення системи логістики та мережі логістичних об'єднань [4].

**Постановка завдання.** Відсутність системи оціночних показників рівня економічної безпеки підприємств транспорту при їх взаємодії у складі тих чи інших мережних об'єднань обумовлює необхідність досліджень в зазначеному напрямку.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Основним орієнтиром діяльності підприємств різних

видів транспорту є повне і своєчасне задоволення зростаючих потреб економіки і населення в якісних транспортних послугах, тобто впровадження практики переходу від орієнтації на пропозицію до орієнтації на попит.

Підвищення економічної чутливості до потреб вантажовласників, вантажоотримувачів та пасажирів з боку підприємств транспорту в умовах розвитку інтеграційних процесів, інформаційно-комунікаційних технологій не можливе без об'єднання їх зусиль та координації діяльності в напрямку прискореного розвитку процесів мережизації на транспорті.

Питання гарантування безпеки на транспорті регулюються низкою законодавчих актів, а саме: Повітряним Кодексом України, законами України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про морські порти» тощо.

На наш погляд, економічна безпека будь-якого підприємства – це стан його захищеності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, дестабілізуючих факторів, при якому забезпечується стійка реалізація цілей підприємства [5, с. 3].

До зовнішніх загроз, які виникають при мережній взаємодії, можна зарахувати політичну нестабільність в Україні; інформаційні та комерційні конфлікти з країнами-партнерами; невиконання умов угод у сфері транспортного співробітництва; недосконалість законодавчого регулювання питань взаємодії залізничних підприємств; екологічну складову взаємодії залізничних підприємств з навколишнім середовищем тощо.

Основними внутрішніми загрозами є: відсутність дієвих механізмів координації та взаємодії підприємств транспорту; зіткнення комерційних інтересів партнерів; непередбачені зміни умов співпраці підприємств-партнерів; неузгодженість дій, помилки та прорахунки при встановленні норм, нормативів, показників сумісної діяльності, розробці положень, інструкцій, розпоряджень; відтік конфіденційної інформації.

Як зовнішні, так і внутрішні загрози, які виникають при мережній взаємодії підприємств залізничного транспорту здійснюють суттєвий вплив на стійкість мережних новоутворень на транспорті. Система існуючих та потенційних загроз постійно змінюється, також змінюється їх значимість для безпеки залізничних підприємств.

Розглянемо, як приклад, зовнішні загрози Укрзалізниці. Статистика свідчить, що при розділі майна Міншляхів СПСР (в момент його розпаду) до України відійшло близько 233 тис. вагонів (18,5%); з них 180 тис. напіввагонів. Станом на 01.01.2012 р. їх кількість скоротилась до 59 тис. (у 3 рази). В середньому в 2011 р. 25% напіввагонів і до 60% критичних вагонів українського вагонного парку знаходились в країнах СНД як інвентарного парку згідно з укладеними міждержавними угодами в 1993–1994 рр.

Свої напіввагони залізничні адміністрації сусідніх країн вже давно перевели у статус приватного парку, і тому їх в Україні важко завантажувати без згоди цих країн, а український інвентарний парк дефіцитних напіввагонів за кордоном використовується дуже інтенсивно. Укрзалізниця через це неповністю забезпечувала відправку пред'явлених вантажів, а це вже загроза економічній безпеці підприємств, а також і залізницям. Якщо, наприклад, доходність критого вагона всередині України складає 500 грн. за добу, то за його використання в країнах СНД Укрзалізниця отримує в середньому лише 150 грн. за добу.

Як спосіб запобігання таким економічним загрозам у 2014 р. став факт переведення українського рухомого складу з інвентарного парку в статус орендованих вагонів. Аналіз свідчить, що при загальному збільшенні кількості вагонів на залізницях країн СНД інвентарний парк зменшується, тобто рухомий склад переходить у приватну власність.

В результаті перепису на залізницях країн співдружності встановлено зменшення у 2012 р. інвентарного парку вантажних вагонів на 126, 8 тис. одиниць і збільшення парку приватних вагонів проти перепису 2011 р. на 210,5 тис. одиниць [6, с. 16].

Взагалі у кожного підприємства повинна бути своя програма гарантування його економічної безпеки. Типові вимоги до програми гарантування економічної безпеки, на наш погляд, такі: система безпеки підприємства не може бути шаблонною; вона повинна бути самостійною, відособленою від аналогічних систем інших виробничих одиниць та комплексною.

Аналіз проблем економічної безпеки, пов'язаних з діяльністю конкретного залізничного підприємства, необхідно здійснювати у взаємозв'язку з функціонуванням, тобто можливостями підприємства виконувати ті або інші свої функції [7, с. 43].

Щодо оцінки економічної безпеки підприємства, то науковці виділяють різні підходи, зокрема індика-

торний, ресурсно-функціональний, програмно-цільовий, а також ряд інших.

Ресурсно-функціональна концепція передбачає комплексний підхід до тлумачення економічної безпеки підприємства, розглядаючи її як результат взаємодії усіх господарських механізмів підприємства. У зв'язку з цим необхідно враховувати зміст окремих функціональних складових економічної безпеки: політико-правової, ринкової, інтелектуально-кадрової, фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, силової та екологічної.

Ресурсно-функціональний підхід – економічна безпека визначається на основі функціональних критеріїв, що відображають ефективність використання корпоративних ресурсів за окремими функціональними сферами підприємства для запобігання негативному впливу загроз. Програмно-цільовий підхід – оцінювання економічної безпеки базується на інтеграції сукупності показників у розрізі кількох ієрархічних рівнів (використовуються кластерні, багатовимірні аналізи тощо).

Сьогодні ресурсно-функціональний підхід є найбільш визнаним та широкоживаним. До позитивних сторін цього підходу можна зарахувати: доступність даних, простоту визначення, легкість розрахунку окремих складових, чітку градацію станів економічної безпеки, всеосяжність та комплексний характер;

Таблиця 1

**Структура функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств у складі мережевих об'єднань**

Функціональні складові економічної безпеки	Характеристики функціональних складових економічної безпеки	Оціночні показники економічної безпеки залізничних підприємств
Техніко-технологічна складова	Характеризує ступінь відповідності застосовуваних на підприємстві технологій кращим світовим аналогам за умови оптимізації витрат ресурсів	<ul style="list-style-type: none"> <li>– інтенсивності руху;</li> <li>– технічної готовності;</li> <li>– вантажопідйомності транспортних засобів;</li> <li>– використання парку транспортних засобів;</li> <li>– нерівномірності пасажиропотоку;</li> <li>– фізичного зносу транспортних засобів;</li> <li>– аварійності транспортних засобів;</li> <li>– технічного ризику</li> </ul>
Фінансова складова	Характеризує стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів, який виражається в максимізації прибутку та підвищенні рентабельності бізнесу	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ліквідності;</li> <li>– платоспроможності;</li> <li>– прибутковості;</li> <li>– рентабельності;</li> <li>– ділової активності;</li> <li>– ринкової віддачі активів залізничних підприємств</li> </ul>
Інтелектуальна і кадрова складові	Характеризує збереження та розвиток інтелектуального потенціалу підприємства шляхом ефективного управління персоналом (підвищення ефективності роботи співробітників підприємства, планування та управління персоналом)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– плинності;</li> <li>– стабільності;</li> <li>– фізичного старіння;</li> <li>– освітнього рівня;</li> <li>– відповідності кваліфікації працівників рівню складності виконуваних робіт;</li> <li>– заборгованості із заробітної плати;</li> <li>– зайнятого в розробці нових транспортних технологій і послуг персоналу</li> </ul>
Політико-правова складова	Характеризує правове забезпечення діяльності підприємства, виконання всіх вимог чинного законодавства	<ul style="list-style-type: none"> <li>– питома вага судових справ у загальній кількості договорів підприємства;</li> <li>– питома вага виграних процесів;</li> <li>– кількість співробітників підприємства на одного працівника юридичної служби</li> </ul>
Інформаційна складова	Характеризує ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності підприємства, що передбачає всебічний аналіз і обробку інформації	<ul style="list-style-type: none"> <li>– інформаційної озброєності;</li> <li>– захищеності;</li> <li>– повноти;</li> <li>– точності інформації залізничних підприємств</li> </ul>
Екологічна складова	Характеризує дотримання чинних екологічних норм, мінімізацію втрат від забруднення навколишнього середовища	<ul style="list-style-type: none"> <li>– забруднення навколишнього середовища пересувними транспортними засобами;</li> <li>– впливу технічного стану транспортних засобів на питому викиди шкідливих речовин</li> </ul>
Ринкова складова	Характеризує ступінь відповідності внутрішніх можливостей розвитку підприємства можливостям, які формуються в ринковому середовищі	<ul style="list-style-type: none"> <li>– співвідношення попиту на залізничні послуги до їх пропозиції;</li> <li>– співставлення ціни та якості залізничних послуг;</li> <li>– співвідношення нових споживачів залізничних послуг до постійних;</li> <li>– частка підприємства на ринку залізничних послуг</li> </ul>



можливість визначення стану функціональних складових економічної безпеки підприємства та чинників впливу на них, що дозволяє розробити заходи забезпечення максимального рівня функціональних складових економічної безпеки підприємства.

Проте, незважаючи на це, він не позбавлений певних недоліків. На думку багатьох фахівців, ресурсно-функціональний підхід до оцінки рівня економічної безпеки підприємства є дуже приблизним, він не має конкретного кількісного вираження (прямує до максимуму). Спроба охопити всі функціональні напрямки діяльності підприємства призводить до нівелювання поняття «економічна безпека» і до ототожнення його з оцінкою ефективності використання ресурсів.

Окрім цього, рівень економічної безпеки підприємства при використанні ресурсно-функціонального підходу оцінюється за допомогою сукупного критерію економічної безпеки, який розраховується на основі думок кваліфікованих експертів. Самі ж розробники цього методу визнають, що при розрахунку сукупного критерію неможливо уникнути суб'єктивності поглядів експертів, які проводять оцінку рівня економічної безпеки підприємства.

Суб'єктивізм ресурсно-функціонального підходу виявляється як в оцінці збитків при визначенні часткових функціональних критеріїв, так і в процесі розподілу питомої ваги функціональних складових при розрахунку сукупного критерію економічної безпеки підприємства.

При взаємодії підприємств залізничного транспорту в складі мережевих об'єднань, оцінку, на наш погляд, треба проводити по кожному підприємству-партнеру окремо, а потім співставляти з результатами їх діяльності до і після входження до складу мережевих об'єднань.

Аналіз загального рівня економічної безпеки залізничної галузі України можна здійснювати на основі порівняння отриманого в результаті розрахунку значення сукупного критерію економічної безпеки залізничних підприємств з отриманими раніше значеннями цього критерію для аналізованих підприємств, а також, по можливості, з розрахованими значеннями цього критерію для аналогічних підприємств залізничної галузі.

Крім того, необхідно порівняти поточні й минулі оцінки окремих функціональних критеріїв економічної безпеки залізничних підприємств і виявити наслідки впливу зміни стану функціональних складових економічної безпеки підприємств на зміну значення сукупного критерію економічної безпеки підприємств.

На підставі багатьох досліджень науковців можна виявити орієнтовну структуру основних функціональних складових економічної безпеки залізничних підприємств при їх входженні до складу певних мережевих об'єднань, а також оціночні показники їх економічної безпеки (табл. 1).

При визначенні загального рівня економічної безпеки підприємства необхідно оцінити вплив кожної складової, спрогнозувати можливі втрати, а також розрахувати індикатори економічної безпеки.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** Проведені дослідження підтвердили, що сьогодні питання економічної безпеки українських залізничних підприємств знаходяться на стадії розробок, немає чіткого підходу до аналізу стану та чітких правил побудови системи економічної безпеки.

Вивчення сучасних підходів до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства дозволило виявити, що формуванню теоретичних засад економічної безпеки властиві різні трактування основних понять, неоднозначність і різноманітність тверджень.

На нашу думку, найбільш оптимальним є ресурсно-функціональний підхід, який найбільш пристосований до залізничних особливостей. Запропонована оцінка функціональних складових економічної безпеки є основою для розроблення комплексу заходів, спрямованих на виявлення максимально повного переліку внутрішніх та зовнішніх загроз, оцінки ймовірності їх настання та наслідків реалізації, визначення вузьких місць на основі порівняльного аналізу як окремих залізничних підприємств, так і їх мережевих об'єднань, та побудови на їх основі моделі ефективного функціонування та стабільного розвитку підприємств залізничного транспорту.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Вантажні та пасажирські перевезення (2013 р.) [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Держкомстату України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Муренко Т.О. Організація контролю фінансової звітності (на прикладі підприємств залізничного транспорту України): дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.09 / Т.О. Муренко. – Одеса, 2012. – 210 с.
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
4. Стратегія розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
5. Муренко Т.О. Діагностика загроз економічній безпеці підприємства / Т.О. Муренко // Економіка і фінанси. – 2014. – Вип. 1. – С. 3–6.
6. Гурнак В.М. Важливість економічної безпеки підприємств галузей транспорту і зв'язку / В.М. Гурнак, В.Є. Ананченко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. – 2012. – Ч. 1, вип. 21–22. – С. 13–32. – (Серія «Економіка і управління»).
7. Капырин А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта : дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.05 / А.А. Капырин ; Гос. ун-т упр-я. – М. : 2008. – 163 с.