

УДК 656.2:[338.47+658.16]-049.5

Головкова Л. С., Якімова А. М.

## СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано основні проблеми Укрзалізниці, пов'язані із внутрішніми та зовнішніми загрозами її фінансово-економічній безпеці, які необхідно врахувати при побудові системи фінансово-економічної безпеки корпоративізованого ЗТК.

**Ключові слова:** економічна безпека, проблеми, залізнично-транспортний комплекс, реорганізація, розвиток.

**Постановка проблеми.** Сучасний стан залізничної галузі стає загрозливим для національної безпеки України, тому реформування та корпоративізація залізнично-транспортного комплексу передбачає трансформацію цілей і завдань, які забезпечують його безпечний розвиток.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій, виділення невирішених раніше частин проблеми.** Проблемним питанням реформування та розвитку залізнично-транспортного комплексу (надалі – ЗТК) приділяють увагу такі науковці, як І. Аксьонов, Ю. Бараш, Ю. Кулаєв, О. Пшінько, Н. Якіменко, В. Сичов, О. Зоріна, О. Кірдіна та інші.

Широкому спектру проблем економічної безпеки підприємств, в тому числі транспортних, та їх вирішенню присвячено наукові праці вітчизняних вчених В. Геєць, Я. Жаліло, А. Козаченко, В. Куркін, Є. Лященко, Л. Шемаєва, Т. Тимофєєва.

Призначення залізничного транспорту в економічному розвитку України обумовлюється:

- впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності;
- забезпеченням передумов збільшення транзитного потенціалу України, що дозволяє ефективно використовувати вигідне економіко-географічне положення, отримувати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях та сформуванню інструментів впливу України на світові економічні процеси;
- роллю прискорювача інноваційного процесу галузей економіки України;
- соціальною значимістю в економіці;
- забезпеченням ефективного формування та функціонування Єдиної транспортної системи [1, с. 8].

Розвиток залізнично-транспортного комплексу як природної монополії корелює із розвитком національної економіки та соціальної сфери країни, тому для пошуку оптимальних шляхів підвищення рівня соціально-економічного розвитку залізничної галузі різні автори виділяють сфери діяльності, які

можуть бути винесені за рамки монопольного положення, а які повинні залишатися виключно монопольними, оскільки є стратегічними об'єктами.

На стан фінансово-економічної безпеки ЗТК негативно впливає безупинне старіння основних фондів, яке зумовлює невідповідність технічного та технологічного рівня залізничного транспорту європейським вимогам. Так, в Укрзалізниці відзначають, що стан пасажирського рухомого складу вимагає негайного відновлення. Із 6677 пасажирських вагонів лише 2985 (43 %) працюють у межах нормативного строку експлуатації, 3644 (53 %) - із продовженим строком експлуатації й 258 (4 %) перебувають за межами нормативного строку експлуатації [2].

Спостерігається відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних перевезень, логістичних принципів управління вантажопотоками, низький рівень контейнеризації перевезень, що негативно відбивається на обсягах транзитних перевезень ЗТК України.

Таким чином, в умовах реформування ЗТК та нестабільності економіки України, актуальності її широкого включення до системи міжнародних господарських зв'язків, необхідним є пошук шляхів вирішення складних питань адаптації до роботи в ринкових умовах господарювання.

**Мета статті.** Метою даної роботи є аналіз основних проблем ЗТК, пов'язаних із загрозами її фінансово-економічній безпеці, які необхідно врахувати при побудові системи фінансово-економічної безпеки в процесі реформування галузі, що сприятиме стабілізації і розвитку залізниці в умовах євроінтеграції та нестабільності економіки.

**Виклад основного матеріалу.** Економічна безпека являє собою складну поліструктурну науку про безпеку соціально-економічних систем різних рівнів ієрархії - особа, домашнє господарство, галузь, регіон, сектор економіки, національна економіка, світове господарство [3, с. 45]. Залізнично-транспортний комплекс є специфічною соціально-економічною системою, яка не належить до конкретного рівня ієрархії.

Під ціллю системи фінансово-економічної безпеки розуміється своєчасне виявлення і попередження як внутрішніх, так і зовнішніх небезпек та загроз, забезпечення захищеності діяльності підприємства і досягнення ним корпоративних цілей. Фінансово-економічна безпека, яка складова корпоративної безпеки ЗТК безпосереднім чином пов'язана з його економічним розвитком. Формування цілей є необхідною умовою формування ефективної системи фінансово-економічної безпеки ЗТК. Вони мають органічно витікати із загальних цілей його функціонування, як самостійної соціально-економічної системи.

Визначальними у процесі формування комплексної загальносистемної мети фінансово-економічної безпеки ЗТК є корпоративні інтереси, які поділяються на групи:

- інтереси корпоративного підприємства як суб'єкта господарювання, інтереси власників (акціонерів),
- інтереси менеджменту;

- найманих працівників;
- пов'язані інтереси.

Бараш Ю. С. визначає такі проблемні напрямки пов'язані з розвитком залізничної транспортної монополії:

- з'ясування причин неефективної роботи галузі;
- визначення основних сил зовнішнього середовища, що негативно впливають на роботу залізничного транспорту;
- аналіз слабких та сильних сторін роботи галузі та знесення негативних сил, що впливають на транспорт, за рахунок розробки науково обгрунтованої системи заходів;
- дослідження альтернатив структурної реформи;
- вибір раціональної моделі управління залізничним транспортом за критерієм оптимальності [4 с. 67].

Тому з позиції виявлення проблем у забезпеченні його фінансово-економічної безпеки, розглянемо специфічні ознаки залізничного транспорту, виходячи зі специфічних економічних властивостей і ознак, що впливають із завдань, які стоять перед ним, та функціональної єдності його підсистем:

- висока фондоємність і капіталоємність об'єктів транспортної інфраструктури, тривалі терміни їх створення (звідси – поширена думка про низьку рентабельність інвестицій в об'єкти залізничного транспорту), але й тривалі терміни функціонування;
- прояв основного ефекту (у деяких випадках – до 90 %) від функціонування залізничної інфраструктури в інших галузях економіки, що є наслідком колективного (дуже часто) характеру цього виду ресурсу;
- високий ефект випереджального (порівняно з основним виробництвом) розвитку ІС;
- не відокремленість процесів виробництва та споживання «продукції» транспортної інфраструктури, не речовий її характер, звідси – неможливість її нагромадження, зберігання, складування, що потребує резервних потужностей;
- інерційність функціонування, пов'язана з дискретністю розвитку інфраструктури (немає жорсткого зв'язку між рівнем її розвитку та потребою у ній), що часто призводить до недооцінювання необхідності нових капіталовкладень у посилення об'єктів та мереж;
- можлива функціональна взаємозамінність елементів виробничої інфраструктури: видів транспорту, транспорту і складів, транспорту та зв'язку тощо [5].

Транспорт є невід'ємною ланкою економіки, покликаною завершувати процес виробництва продуктів в процесі обігу.

В основній діяльності відсутній запас товарної продукції; показники якості продукції транспорту, форми матеріальної відповідальності за збереження, терміни та безпека доставки вантажів і пасажирів мають свою специфіку.

Важливою особливістю існуючого ЗТК є те, що перед споживачами продукції залізниці як юридичний орган виступає Державна Адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця), яка представляє залізничний

транспорт в цілому, формуючи єдність мережі залізниць як господарсько-економічного організму.

Перевезення сплачуються за єдиною системою тарифів, яка застосовується на всіх залізницях, яких в складі Укрзалізниці шість – Львівська, Придніпровська, Південно-Західна, Західна, Одеська, Південна, Донецька; здійснюються на єдиних для всієї мережі залізниць умовах, затверджених Укрзалізницею; плануються загалом по мережі та встановлюються Укрзалізницею за узгодженням з відповідними урядовими установами, профільним та зацікавленими міністерствами.

Для виявлення проблем в окремих елементах системи економічної безпеки ЗТК важливо конкретизувати систему завдань з видових функцій безпеки і розвитку:

- в організаційно-управлінській сфері;
- у виробничій сфері;
- в економіко-фінансовій сфері;
- в інноваційній сфері;
- в кадровій сфері;
- в маркетинговій сфері;
- в інформаційно-комунікаційній сфері;
- в інших сферах і напрямках діяльності [6, с. 135].

Існуюча організаційно-управлінська структура Укрзалізниці завжди була тільки по формі холдинговою: юридично - об'єднанням юридичних осіб, але вона сама не була суб'єктом господарювання. Фактично це регуляторний відомчий орган, підпорядкований Міністерству інфраструктури. Специфікою такої структури є поділ не за сферами діяльності, а за територіальною ознакою. Дочірніми компаніями виступають залізниці, у формі державних підприємств, тобто юридично самостійні, та їх відділення, структурні підрозділи. Залізниці мають мінімально достатню незалежність у розпорядженні часткою прибутків, управлінні рухомим складом та інфраструктурою, а також розвинену сферу соціального захисту.

Така форма складного об'єднання була доцільною в умовах планової економіки, але в ринкових умовах надзвичайно ускладнює ефективне управління залізничною галуззю. Застаріла система управління ускладнює процеси стратегічного планування і контролю, процеси перерозподілу доходів і витрат між залізницями є надзвичайно непрозорими, здійснюється в ручному режимі, що знижує фінансову самостійність залізниць, які є безпосередніми виробниками транспортних послуг, та їх інвестиційну привабливість.

Дії держави, сфери і способи державного регулювання діяльності ЗТК є першопричиною змін його економічної поведінки у взаємовідносинах із зовнішнім середовищем, в якому він функціонує. Саме зовнішнє середовище стає ключовим фактором, що має визначати стратегію ділової поведінки підприємства, з урахуванням напрямків адаптації до цих змін, які відбуваються дуже швидко та впливають на стан економічних систем різновекторно і невизначено. Саме нестійкість середовища призводить до дестабілізації

економічного стану підприємства і є сигналом переходу від безпечного стану до небезпечного.

Перехід до відкритого управління ЗТК, подальше збільшення конкурентних напрямів діяльності передбачає посилення впливу зовнішнього середовища.

Тому при формуванні стратегії забезпечення економічної безпеки ЗТК, з урахуванням можливостей зовнішнього середовища, потрібно враховувати:

- складність та багатоаспектність системи зовнішніх та внутрішніх факторів, що впливають на підприємство, зумовлену їх значною кількістю, різноманітністю наслідків впливу;
- взаємозв'язок факторів, що характеризується силою, з якою зміна одного фактора впливає на решту факторів зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства;
- динамічність, відносну швидкість і різні темпи змін факторів зовнішнього середовища;
- невизначеність інформації про зовнішнє середовище та невпевненість у її точності;
- активність суб'єктів зовнішнього середовища, що обумовлена різноспрямованістю їх інтересів [7].

Не можна розглядати процеси корпоратизації, реструктуризації Укрзалізниці у відриві від особливостей реалій української економіки з її адміністративно-олігархічними особливостями, які у світлі останніх подій в економіці, політиці та соціальній сфері, проявили всю проблематику трансформаційних процесів в ЗТК.

В свій час Л. Д. Кучма називав Укрзалізницю «країна в країні» через надзвичайно великі обсяги активів, значення для соціально-економічного розвитку України, монопольний стан на ринку перевезень, надзвичайну закритість управління. Саме в кінці 1990-х вперше мова зайшла про реформування галузі, яка зустріла супротив адміністративно-олігархічного сектору та політичної еліти, для якої Укрзалізниця перетворилася на дійну корову для забезпечення обіцяних соціальних виплат [8].

Найбільшим гарантом прав власності є держава, і розмивання прав власності часто пов'язане з його діями. Якщо корпоративні підприємства захищені від її втручання, може відбуватися розмивання власності, зростання трансакційних витрат на залагодження різноманітних конфліктів, зменшення прибутку та погіршення фондових оцінок. Крім того, конкретні дії держави, які забезпечують специфікацію та інфорсмент прав власності, реалізуються конкретними людьми, тому їх суб'єктивні оцінки та інтереси будуть впливати на якість інфорсменту прав власності та контрактних прав. Ефективне забезпечення інфорсменту контрактних прав і прав власності можливе за умови обмеження невмотивованих дій з боку держави та контролю за нею з боку суспільства. [9, с. 174].

Тому надзвичайно важливим є відділення власності від управління галузю. Реалізація заходів з недопущення олігархізації галузі, розподілу і

концентрації сфер діяльності з найбільшою рентабельністю в руках частих компаній з сумнівним походженням їх капіталу та передачею низькорентабельних видів діяльності, до яких відносяться пасажирські перевезення дальнього та приміського сполучення, державним підприємствам з посиленням тягарем на видаткову частину бюджету внаслідок необхідності виконання соціальних стандартів, є вкрай актуальною та важливою.

Побудова організаційної структури Укрзалізниці, її регламенти та інструкції пов'язані з необхідністю укрупнення суб'єктів та об'єктів ринку залізничних послуг з подальшим чітким розподілом повноважень і відповідальності, що нівелює проблему дублювання управлінських функцій [16].

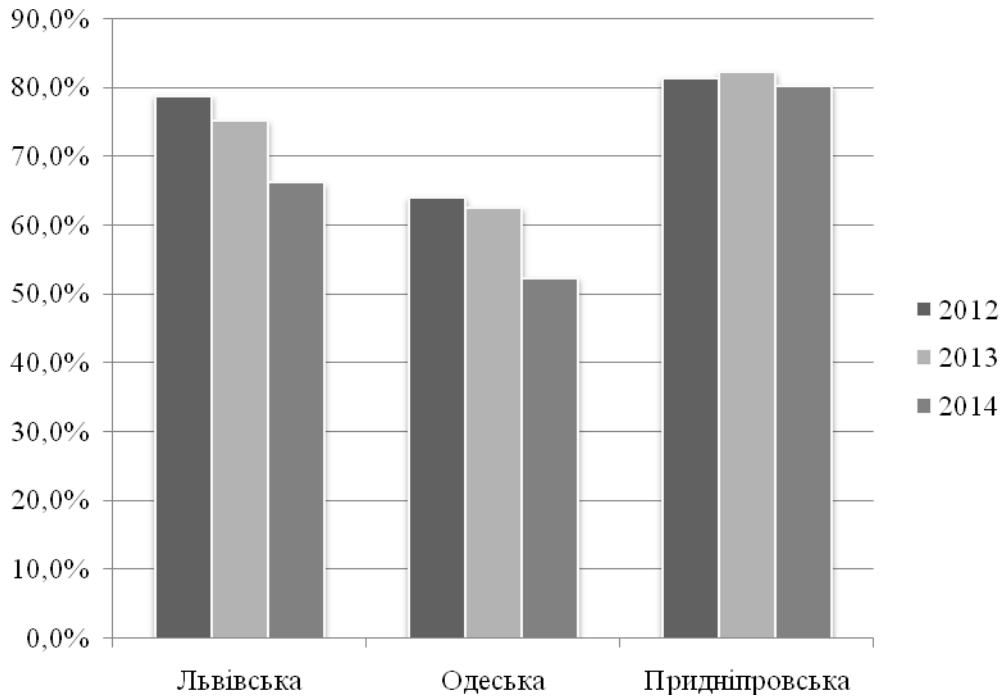
Особливістю виробничого процесу ЗТК є те, що він протікає під впливом несприятливих кліматичних умов, що висуває високі вимоги до надійності в злагодженій роботі всіх ланок залізничного транспорту.

Виробнича сфера залізничного транспорту напряму пов'язана з безпекою руху. На сьогодні система безпеки руху не сприяє істотному зниженню кількості порушень та катастроф. Головним чинником забезпечення безпеки руху залишається адміністративний контроль, який включає проведення оглядів, ревізій, перевірок, селекторних нарад тощо. Ці заходи передбачають залучення кадрів різного рівня, призводячи до непродуктивного використання управлінського ресурсу. Подовження такої практики адміністративного тиску на виконавців призведе до ще більшого перекручування і приховування інформації про проблеми, оскільки вирішення проблемних питань зводиться до пошуку «винних». Такий стиль управління себе вичерпав. Сьогодні мають бути розробляться нові принципи та підходи до управління питаннями безпеки руху.

На залізницях правом реалізації продукції та отриманням доходів і прибутку володіє Укрзалізниця. Вся сума грошових надходжень поступає до централізованого фонду Укрзалізниці, який веде розрахунки з державним бюджетом за відрахуваннями податку на прибуток від основної діяльності, з наступним внутрігалузевим розподілом між залізницями. Таким чином, Укрзалізниця впливає на платоспроможність окремих залізниць шляхом формування дебіторської або кредиторської заборгованості із внутрішніх розрахунків окремої залізниці.

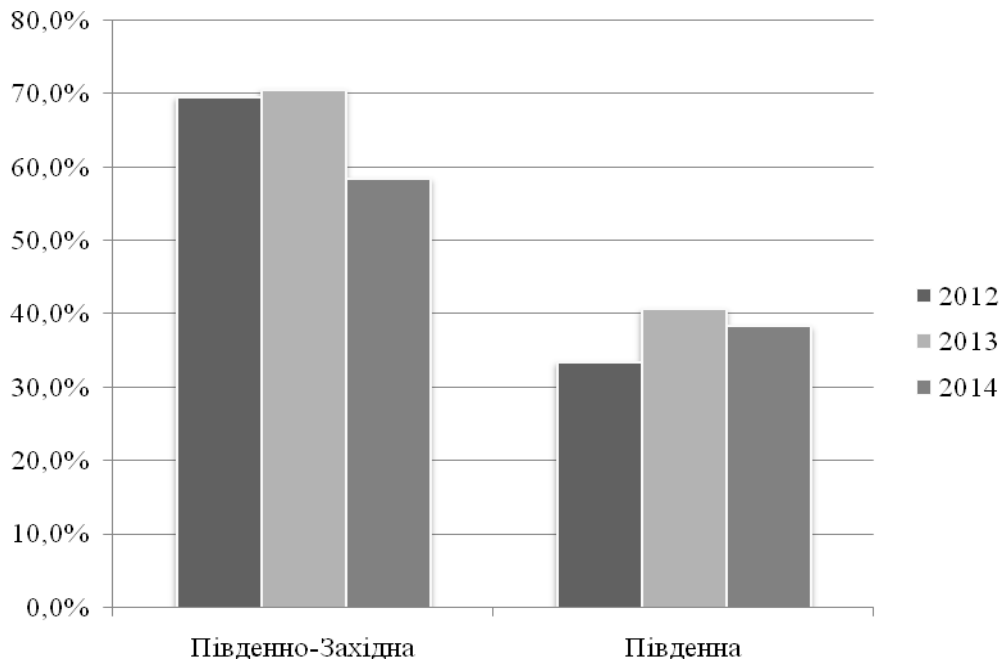
Вплив на показники платоспроможності та фінансової стійкості залізниць таким чином формує внутрішні загрози їх фінансовій безпеці та всієї Укрзалізниці, знижує власний інвестиційний потенціал залізниць, нівелює зацікавленість менеджменту на місцях до підвищення кількісних та якісних показників діяльності.

Розглянемо показники, які характеризують загрозу фінансовій безпеці залізниць за 2012-2014 роки [10-14].



**Рис. 1. Частка дебіторської заборгованості із внутрішніх розрахунків залізниць в складі оборотних активів**

Джерело: побудовано авторами на основі [10-14].



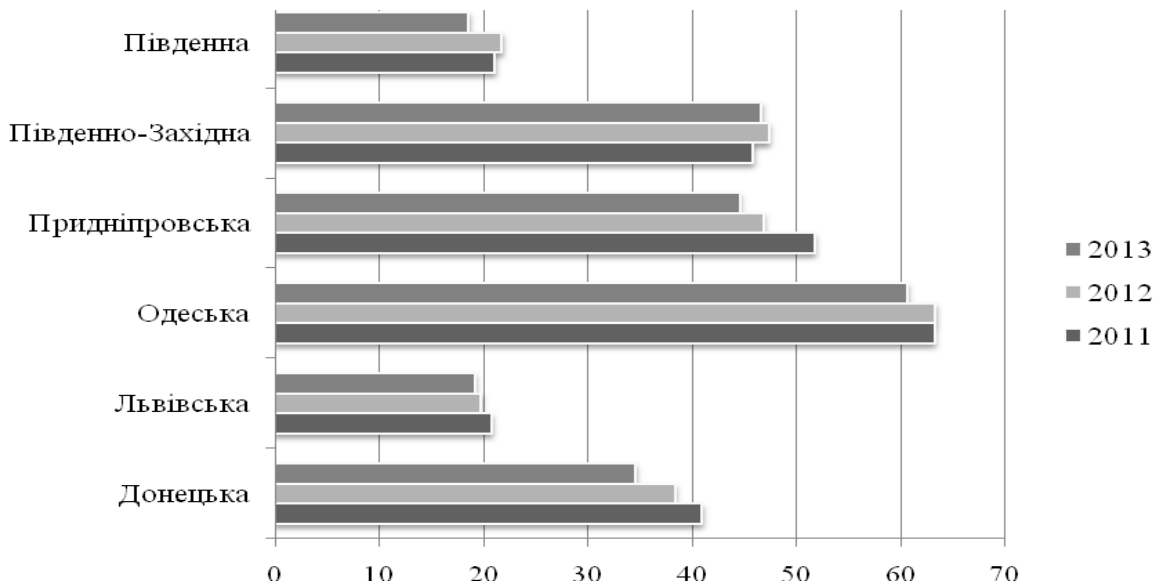
**Рис. 2. Частка кредиторської заборгованості із внутрішніх розрахунків залізниць в складі поточних зобов'язань**

Джерело: побудовано авторами на основі [10-14].

Наведені показники характеризують рух коштів між залізницями в режимі внутрігалузевого директивного перерозподілу. Тим самим Львівська, Придніпровська та Одеська залізниці хронічно знаходяться в стані дефіциту оборотних активів, оскільки від 52 % (Львівська) до 50 % (Придніпровська)

оборотних активів цих залізниць складає дебіторська заборгованість Укрзалізниці за внутрішніми розрахунками. Таким чином, фінансові можливості на рівні цих залізниць є дуже обмеженими та економічно необґрунтованими. В той же час спостерігається протилежна картина з Південною та Південно-Західною залізницями, на яких частка кредиторської заборгованості перед Укрзалізницею в структурі поточних зобов'язань складає від 38 % (Південна) до 57 % (Південно-Західна). Таким чином, механізм перерозподілу коштів Укрзалізниці є складним та непрозорим.

В періоди криз обсяг перевезень нерідко падає обвально, у той час як рівень постійних витрат (близько 65 % загальних витрат) залізниць залишається відносно стабільним. Це пов'язано насамперед зі специфікою залізничних активів: об'єкти залізничної інфраструктури в періоди падіння навантаження не можуть бути перепрофільовані на інші види діяльності або продані за будь-яку значну ціну [15]. Розглянемо вантажообіг та розподіл доходів від цього виду перевезень між залізницями.



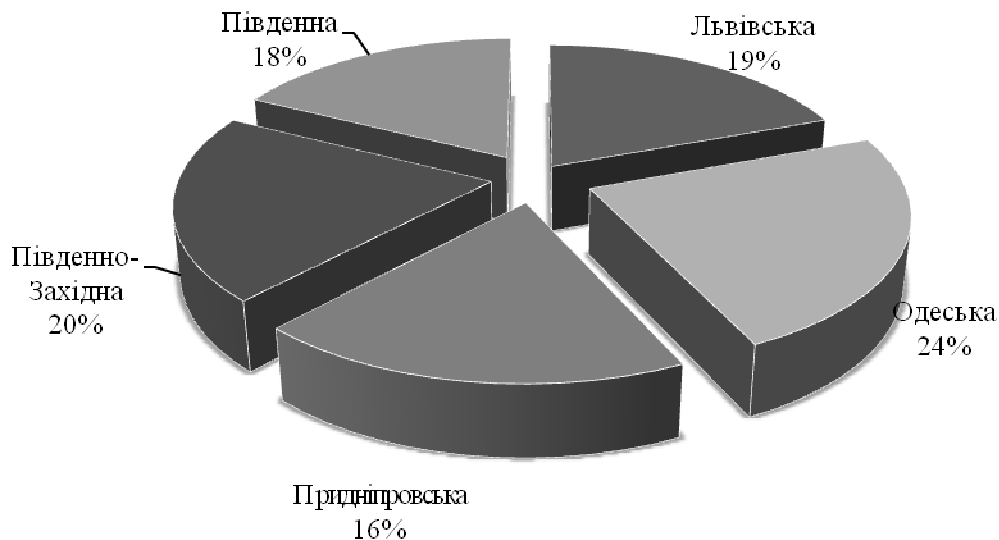
**Рис. 3. Вантажооборот залізниць за 2010-2013 роки (млрд. км)**

Джерело: побудовано авторами на основі [16].

Обсяги вантажообороту Одеської залізниці є найбільшими серед залізниць – 27 % всього натурального вантажообороту в 2013 році, на другому місці Південно-Західна залізниця з 20,8 %, третьою за вантажооборотом є Придніпровська залізниця, на яку приходить 19,9 % натурального вантажообороту в 2013 році.

Але поряд з цим розподіл доходів від вантажних перевезень є не настільки пропорційним, про що свідчить дані рис. 4 [10-14].

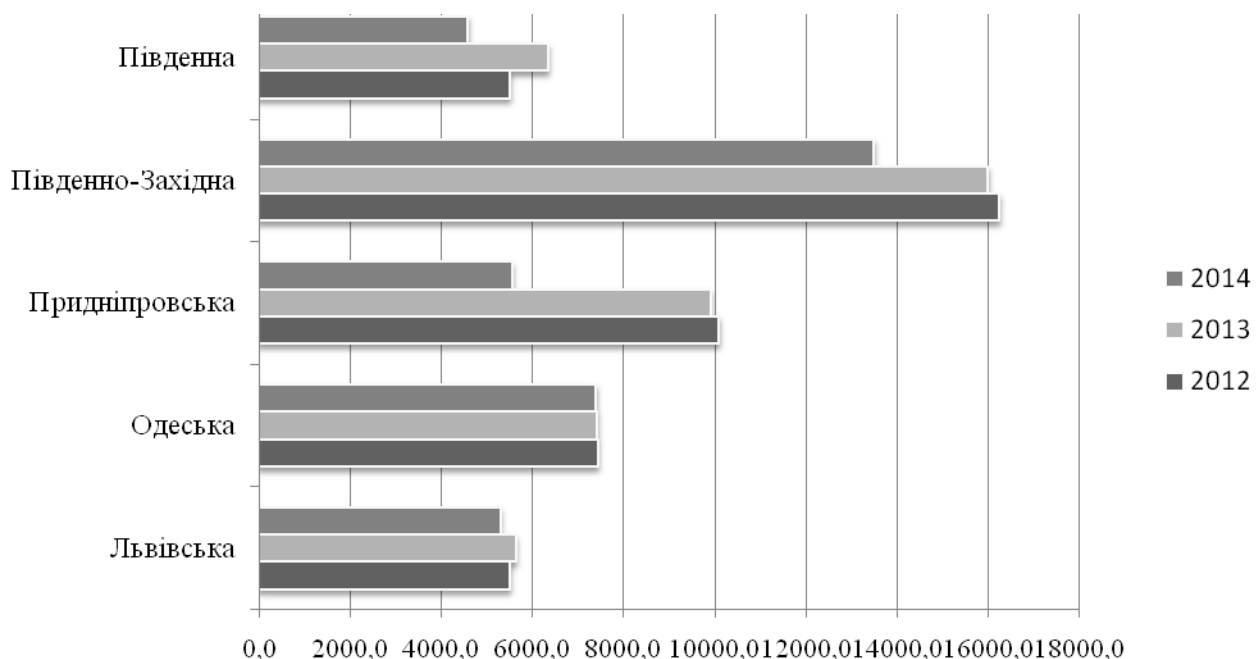




**Рис. 4. Структура доходів залізниць від вантажних перевезень в 2013 році**

Джерело: побудовано автрами на основі [16].

Нерівномірність розподілу доходів між залізницями відносно обсягу перевезених грузів пов'язане з досить складним механізмом розподілу доходів між залізницями, що беруть участь в перевізному процесі конкретного поїзду.



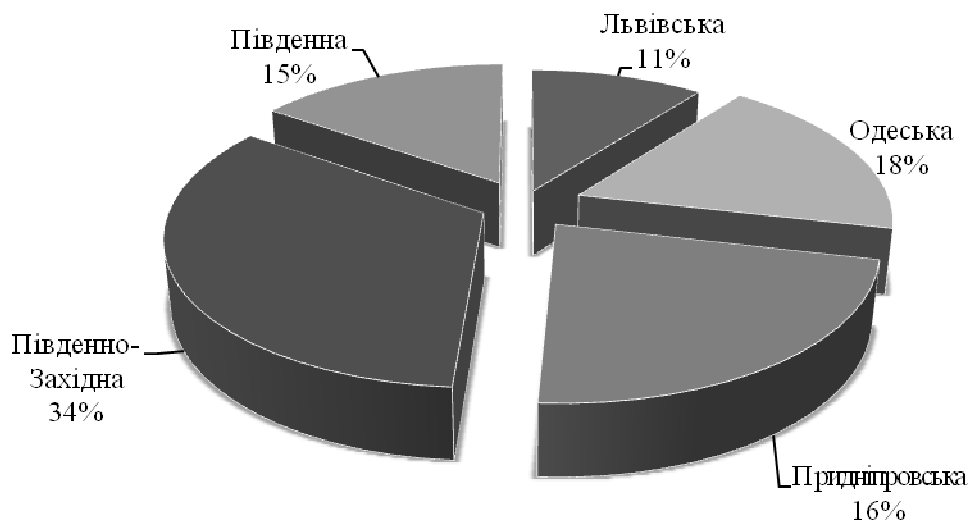
**Рис. 5. Пасажироборот залізниць за 2012-2014 роки (млн. пас-км)**

Джерело: побудовано автрами на основі [16].

Спостерігається зниження активності руху населення з використанням послуг Укрзалізниці – на 19,8 % в 2014 році відносно аналогічного показнику 2013 року. Найбільший пасажироборот має Південно-Західна залізниця - 37,1 % від загального пасажиробороту залізниць в 2014 році (за винятком

Донецької залізниці), яка представляє центральний регіон з найбільш активним круглорічним переміщенням населення. На другому місці знаходиться Одеська залізниця з обсягом обороту 7 398 млн. пас-км, активність по пасажирським перевезенням якої має сезонний характер: в літній період (червень-серпень) їх обсяги зростають приблизно на 70 %.

На третьому місці, як і з вантажними перевезеннями, займає Придніпровська залізниця, але спостерігається тенденція до зниження частки пасажирообороту зазначеної залізниці та збільшення частки Львівської залізниці з 12,4 % до 14,6 %. Розглянемо, яким чином розводіляється пасажирооборот та дохід від пасажирських перевезень за залізницями (рис. 6).



**Рис. 6. Структура доходів залізниць від пасажирських перевезень в 2014 році**

Джерело: побудовано автрами на основі [16].

Проблема пасажирських перевезень, в тому числі приміських, полягає в тому, що вони мають статус соціально необхідних, збитки від яких повинні компенсуватися з місцевих бюджетів, але ці дотації практично відсутні. Погашення збитків від пасажирських перевезень вимушено здійснюються за рахунок прибутку від вантажних. Тому доходи від вантажних перевезень включають і компенсаційну частину.

Проблемним моментом з точки зору забезпечення фінансово-економічної безпеки ЗТК є перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Тому за умови відсутності бюджетного фінансування існуюча організаційна структура знижує рівень фінансової безпеки залізниць, підвищує інвестиційні ризики, пов'язані з вкладаннями в оновлення об'єктів інфраструктури, тягової техніки та рухомого складу; не дозволяє своєчасно та оперативно реагувати на зміни зовнішнього середовища; розробляти гнучку систему тарифів, що зробить залізничні послуги конкурентоспроможними на ринку перевезень тощо.

Взаємовідносини з державою не обмежуються сплатою податків та зборів. Протягом багатьох років спостерігається нераціональна політика держави

стосовно величини дивідендів транспортних підприємств. Згідно з законодавством України Укрзалізниця зобов'язана здійснювати виплати дивідендів державі у розмірі 30 % від діяльності підприємств, які входять до її складу. Таке значне відволікання коштів зменшує фінансові можливості Укрзалізниці для розвитку та оновлення основних засобів, що знижує їх конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість, призводить до втрат клієнтури, а відповідно і зниження доходів та платежів до Державного бюджету, погіршення соціального захисту працівників та зростання соціальної напруги в колективах .

Значною проблемою з видових функцій безпеки і розвитку в кадровій сфері є послаблення позицій Укрзалізниці на ринку праці, збільшення процесу плинності кадрів з галузі; складності при працевлаштуванні на підприємства залізниці; падіння престижу робітничих професій серед молоді та недостатньо високий рівень корпоративної культури працівників. Тому важливим аспектом є відродження кадрового потенціалу ЗТК на триєдиному принципі: патріотизм – порядність-професіоналізм. Важливим аспектом є збереження галузевого медичного, санаторно-курортного та спортивно-оздоровчого обслуговування працівників як обов'язкової умови забезпечення безпеки перевезень (з боку людського фактору) та прояву соціальної орієнтації залізничного транспорту.

Для безпечного розвитку залізничної галузі на основі людського капіталу є державне регулювання, збереження й розвиток системи цінностей, обумовлене наявністю династій залізничників, що свідчать про професійну спадкоємність, яка впливає на рівень людського та інтелектуального капіталу галузі.

На підприємствах залізничного транспорту при плануванні використовуються нормативи, величина яких залежить від норм і таких факторів, як обсяг і матеріаломісткість перевезень та іншої продукції, цін на використані активи, величина яких може часто змінюватися. Вплив цих факторів на зміну потреб в оборотних засобах враховується при щорічному розрахунку цих нормативів. Слід зазначити, що відносно стійкі норми, які використовуються в процесі планування були створені в часи командно-адміністративної системи, з наступними індексаціями та поправками. Тобто мова навіть не йде про економічно-обґрунтовані показники.

Дуже складною є ситуація з розрахунком тарифів на залізничному транспорті. Диференціація тарифів за типом вантажів виявляється через Єдину тарифно-статистичну номенклатуру вантажів. Для кожної позиції вантажу встановлена тарифна схема, за якою визначається тариф. Тарифна політика Укрзалізниці є дуже непередбачуваною, що в умовах монополії на ринку стає загрозливою. Це відлякує замовників та інвесторів.

**Висновки.** Необхідність вдосконалення системи фінансово-економічної безпеки ЗТК обумовлена зараз рядом причин, до яких можна віднести:

- організаційні та функціональні зміни, що відбуваються внаслідок реформування та корпоратизації ЗТК;

- мінімізація участі держави безпосередній транспортної діяльності при значному підвищенні з його боку ефективності контролю, регулювання, підтримки;

- зростання на ринку залізничних перевезень кількості учасників (які являються стейкхолдерами, що впливають на корпоративні інтереси ЗТК): оператори та власники рухомого складу, власники ремонтних підприємств; що вимагає координації всіх учасників перевізного процесу на базі єдиних вимог.

Головною проблемою в сфері фінансово-економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є відсутність комплексної системи її забезпечення.

Тому процес реформування залізнично-транспортного комплексу повинен супроводжуватися вирішенням проблем формування системи фінансово-економічної безпеки на основі визначення пріоритетних напрямків управління корпоративною фінансово-економічною безпекою як передумови забезпечення економічного зростання залізнично-транспортного комплексу та формування цілісної організаційно-управлінської структури.

Узгодження інтересів підприємства з інтересами суб'єктів зовнішнього і внутрішнього середовища є новим видом управлінської діяльності і вимагає відповідної довгострокової політики.

*Подано до редакції 15 червня 2015 року*

#### **Список використаних джерел**

1. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства. – автореф. дис. д. е. н.: 08.00.03 / О. Г. Кірдіна; Українська державна академія залізничного транспорту. – Харків., 2011. – 36 с.
2. <http://www.segodnya.ua/economics/transport/>
3. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку / О. С. Власюк; Нац. Інститут проблем між нар. Безпеки при Раді нацбезпеки і оборони України. – К., 2008. – 48 с.
4. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія / Ю. С. Бараш. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2006. – 252 с.
5. Шмигаль Д. А. Виробнича інфраструктура в Україні: суть і перспективи розвитку // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Інвестиції і реструктуризація економіки регіонів: Щорічник наукових праць / НАН України, Ін-т регіональних досліджень. Вип. XI. – Львів, 2000. – С. 167-176.
6. Франчук В. І. Особливості організації системи економічної безпеки вітчизняних акціонерних товариств в умовах трансформації економіки: Монографія / В. І. Франчук. – Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2010. – 440 с.
7. Шемаєва Л.Г. Вплив відкритості економіки на економічну безпеку України / Л.Г. Шемаєва, А.І. Сухоруков // Стратегічна панорама. – 2008. - № 4. – С. 125-135.

8. Гребенюк К. Війна за рейки: кому й навіщо потрібна реформа «Укрзалізниці» Форбс, № 6, 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1372301-vijna-za-rejki-komu-j-navishcho-potribna-reforma-ukrzeliznici>
9. Інституційна парадигма цивілізаційного розвитку: Монографія / За ред.. А. Ткача. – Запоріжжя: ГУ «ЗІДМУ», 2007. – Кн.1: Інституційні передумови соціально-економічного розвитку України та Польщі / А. Ткач, В. Ільїн, Т. Ткач, Т. Баль-Вожняк, М. Вожняк, А. Задоя та ін. – 276 с.
10. Офіційний сайт Придніпровської залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.dp.uz.gov.ua](http://www.dp.uz.gov.ua)
11. Офіційний сайт Одеської залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.odz.gov.ua](http://www.odz.gov.ua)
12. Офіційний сайт Південно-Західної залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.pz.gov.ua](http://www.pz.gov.ua)
13. Офіційний сайт Південної залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.pz.gov.ua](http://www.pz.gov.ua)
14. Офіційний сайт Львівської залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.railway.lviv.ua](http://www.railway.lviv.ua)
15. Сичев В. О. Залізнична реформа: веління часу або Європи? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://railway-publish.com/upload/site1/files/cichov\\_gd\\_reforma.pdf](http://railway-publish.com/upload/site1/files/cichov_gd_reforma.pdf)
16. Головкова Л.С. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції /Л.С.Головкова, А.В.Омельчак// Проблеми економіки транспорту. – 2014.- № 7. – Дніпропетровськ, 2014 – С. 80-87
17. Транспорт і зв'язок України - 2013. Статистичний збірник. – К.: 2014. – 221 с.

**Головкова Л. С., Якімова А. М.**

***Проблеми формування системи фінансово-економічної безпеки залізнично-транспортного комплексу України***

*В статті проаналізовані основні проблеми Українських залізничних доріг, пов'язані з внутрішніми та зовнішніми загрозами її фінансово-економічній безпеці, які необхідно врахувати при побудові системи фінансово-економічної безпеки корпоратизованого ЖТК.*

**Ключеві слова:** економічна безпека, проблеми, залізнично-транспортний комплекс, реорганізація, розвиток.

**Golovkova L. S., Yakimova A. M.**

***Problems of formation of financial and economic security of the rail-transport complex of Ukraine***

*The paper analyzes the main problems of Ukrainian Railways related to internal and external threats to its financial and economic security, which must be considered when building a system of financial and economic security ZHTK corporatized.*

**Key words:** *economic security, the problems of rail-transport complex, reorganization and development.*

*Головкова Людмила Степанівна* – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

*Якімова Алла Михайлівна* – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів та економічної безпеки Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.