

[1] Europe 2020 strategy [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_en).

[2] В Давосе придумали альтернативу показателю ВВП. И кто теперь мировой лидер? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://meduza.io/cards/v-davose-pridumali-alternativu-pokazatelyu-vvp-i-cto-teper-mirovoy-lider>.

[3] В «Укравтодорі» назвали стан дорожнього покриття найгіршим за останні роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://dt.ua/ECONOMICS/v-ukravtodori-nazvali-stan-dorozhnogo-pokrittya-naygirshim-za-ostanni-roki-235023\\_.html](https://dt.ua/ECONOMICS/v-ukravtodori-nazvali-stan-dorozhnogo-pokrittya-naygirshim-za-ostanni-roki-235023_.html).

УДК 338.47

## **ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Й ІНТЕГРАЦІЇ**

### **FINANCIAL AND ECONOMIC SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION AND INTEGRATION**

*канд. екон. наук О.Д. Стешенко,*

*канд. екон. наук В.В. Масалигіна, О.В. Саленко*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*O.D. Steshenko, PhD (Econ.), V.V. Masalugina, PhD (Econ.), O.V. Salenko*  
*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Глобалізація й інтеграція є основними напрямками розвитку сучасної світової економіки. Найбільше активний вплив на світові інтеграційні процеси здійснює комунікаційна система окремих країн. Саме за станом транспортної складової інтеграційного процесу можна робити висновки щодо адекватності розв'язання проблем та виконання завдань, які виникають перед окремими суб'єктами, що формують світові системи.

На сьогодні світове співтовариство проводить інтенсивне формування єдиного транспортного комплексу, використовуючи територіальне розташування ресурсного потенціалу окремих держав, одночасно забезпечуючи їх інтегральне обслуговування. Однак існує багато факторів, які перешкоджають об'єднанню окремих транспортних систем в єдиний комплекс, а з тим і загальному інтеграційному процесу світової економіки. До таких факторів належить і розбіжності політики та економіки окремих країн, і національні особливості транспортного законодавства, і історія розвитку окремих видів транспорту, яка зумовила рівень їх розвитку.

Транспорт є однією з ключових сфер співпраці між Євросоюзом та Україною. Так відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію основною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС [1]. Але

сучасні українські залізниці і залізниці країн ЄС перебувають на різних етапах розвитку і, на жаль, суттєво розрізняються між собою за рівнем конкурентоспроможності. Так на залізничні перевезення вантажів у ЄС припадає 10% загального обсягу, прибуток від них становить 13 млрд євро. В Україні ж вагомість залізничного транспорту у 6-8 разів вища, але висока інтенсивність використання залізниць супроводжується високим рівнем збитковості: за міжнародними стандартами бухгалтерського обліку у 2015 році «Укрзалізниця» мала збитків на 15 млрд грн, у 2016 році – 6 млрд [2].

Крім того, Україна втрачає свій транзитний потенціал внаслідок відставання у розбудові власної транспортної інфраструктури, яка активно здійснюється сусідніми державами та зростання конкуренції щодо надання транспортних послуг і обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків [3]. Тому перспектива забезпечення ефективного інтегрування українських залізниць до європейської транспортної системи потребує негайного вирішення проблеми щодо забезпечення їх фінансово-економічної безпеки.

Результативність процесу забезпечення задовільного стану фінансово-економічної безпеки передбачає своєчасне виявлення і уникнення можливих загроз функціонуванню підприємств залізничного транспорту, мінімізацію негативних наслідків інтегрованого ризику на макро- та мікрорівнях фінансово-економічних відносин.

В сучасних умовах діяльності вітчизняних залізниць стає більш відчутним вплив інтегрального ризику (загрози), який включає до себе такі складові як:

- 1) економічна (тенденції економічного розвитку галузі у відповідності до вимог посилення глобальної конкуренції);
- 2) фінансова (рівень платоспроможності, фінансової стійкості та результативності діяльності підприємств залізничного транспорту);
- 3) соціальна (соціальне партнерство, соціальна напруженість в галузі та суспільстві);
- 4) екологічна (негативний вплив транспорту на довкілля);
- 5) корупція (протиправні та інші негативні дії чиновників загальнодержавного й відомчого рівня);
- 6) менеджменту (якість сучасних корпоративних інтегрованих систем менеджменту транспортних підприємств).

Результати проведеного дослідження дозволили сформувати сукупність показників, що забезпечують основу для реалізації комплексного оцінювання стану забезпечення інтегрального рівня фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту, що дозволяє здійснити комплексне вимірювання впливу зовнішніх та внутрішніх загроз та забезпечити прийняття результативних своєчасних управлінських рішень.

[1] Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електроний ресурс]. – Режим доступу: [mtu.gov.ua/timeline/Evrintegraciya.html](http://mtu.gov.ua/timeline/Evrintegraciya.html).

[2] «Укрзалізниця»: реформувати, не можна залишити [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.censor.net.ua/m3030138>.

[3] Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>.

**УДК 347.77:656.2**

## **ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ОДИН З ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

### **INTELLECTUAL PROPERTY AS ONE OF THE BASIC SECTORS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT**

*канд. фарм. наук В.М. Тіманюк, канд. екон. наук Ю.Ю. Черненко  
Українська інженерно-педагогічна академія (м. Харків)*

*V. N. Tumanjuk, PhD (Pharm.), Yu. Yu. Chernenko, PhD (Econ.)  
Ukrainian Engineering and Pedagogical Academy (Kharkiv)*

Актуальним завданням залізничного транспорту є виведення галузі з системної кризи, в тому числі за рахунок використання сучасних передових технологій і розробок, інноваційних продуктів, поліпшення якості менеджменту. В даний час йде процес реформування галузі. Правління ПАТ "Укрзалізниця" (УЗ) схвалив Стратегію модернізації компанії на 2017-2021 рр., на розгляді знаходиться проект нової редакції Закону «Про залізничний транспорт», який відображає сучасні умови роботи підприємств залізничного транспорту. Звертає увагу на себе той факт, що жоден документ не містить державного підходу до розвитку вітчизняного виробництва для даної галузі, на впровадження досягнень науки і техніки, на ефективне використання об'єктів інтелектуальної власності (ОІВ). Беручи до уваги роль і значення інтелектуальної власності (ІВ) у ринкових умовах господарювання, УЗ може зробити важливі кроки щодо поліпшення своїх конкурентних позицій за допомогою залучення в господарський оборот ОІВ.

В даний час УЗ є інтегрованою корпоративною структурою (ІКС), яка складається із сукупності підприємств, ряд з яких здатні нарощувати і створювати науково-технічний потенціал, в основі якого закладені ОІВ. В цьому випадку актуальності набувають питання централізованого і ефективного управління ІВ в УЗ. Стратегічною метою використання ОІВ є підвищення рівня новизни та конкурентоспроможності нових об'єктів транспортних систем, підвищення захисту економічних інтересів, збільшення вартості активів УЗ, здійснення виходу на міжнародні ринки ІВ. Для здійснення поставлених цілей в ІКС УЗ слід включити "Офіс з управління ІВ", який буде приймати ключові рішення по