

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Остапюк Борис Борисович



УДК: 338.47:656.07

УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2019

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Українська інженерно-педагогічна академія,
завідувач кафедри економіки та організації
діяльності суб'єктів господарювання;

доктор економічних наук, професор
Посохов Ігор Михайлович,
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»,
професор кафедри менеджменту інноваційного
підприємництва та міжнародних економічних
відносин.

Захист відбудеться «06» грудня 2019 р. о 14⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «06» листопада 2019 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Залучення України до процесів розбудови міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури як повноцінного бізнес-партнера, забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту до європейської транспортної мережі і досягнення цифрової трансформації української залізниці в умовах посилення глобальної конкуренції на транспортному ринку потребує активізації процесів реформування залізничної галузі і забезпечення поетапної лібералізації ринку послуг залізничного транспорту з урахуванням позитивного досвіду реструктуризації залізничного сектора передових країн.

Однак відкриття ринку залізничних перевезень в умовах системної кризи галузі і наявності суттєвих прогалин у здійсненні її реформування генерує низку додаткових загроз для підприємств залізничного транспорту, пов'язаних із втратою їх конкурентних позицій, що зумовлює критичне зниження рівня економічної безпеки підприємств галузі, унеможливаючи реалізацію стратегічних, для підтримки конкурентоспроможності залізничного транспорту, ініціатив. Вирішення цієї проблеми є одним із першочергових завдань для підприємств залізничного транспорту, у площині якого знаходиться питання розроблення теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування системних і дієвих рішень у сфері управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту за умов активізації конкурентної боротьби.

Теоретичний базис управління економічною безпекою підприємств та його інструментарій ґрунтовно відображені у працях таких учених-науковців, як: Н. Аванесова, О. Арєф'єва, В. Білоус, З. Герасимчук, Л. Гнилицька, В. Дикань, Є. Діденко, І. Дмитрієв, Я. Жаліло, Г. Козаченко, О. Криворучко, Ю. Лисенко, О. Ляшенко, Л. Мельник, О. Мних, С. Мочерний, В. Мунтіян, В. Немченко, Н. Нижник, Л. Українська, В. Франчук, Г. Черняк, А. Штангрет, В. Шинкаренко та ін.

Вагомий внесок у вирішення проблем забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі зробили такі вчені, як Ю. Бараш, О. Дейнека, В. Дикань, Г. Ейтутіс, О. Євсєєва, І. Зайцева, О. Зоріна, Л. Калініченко, В. Компанієць, М. Корінь, О. Кірдіна, М. Міщенко, І. Назаренко, В. Овчиннікова, Л. Позднякова, І. Посохов, В. Прохорова, Т. Тимофєєва, І. Токмакова, В. Третьак, О. Чередниченко, О. Чупир та ін.

Відаючи належне науковому та практичному значенню праць вищезазначених науковців, необхідно вказати, що поряд із значною кількістю розробок у сфері забезпечення економічної безпеки залізничної галузі існує потреба в розвитку теоретичних основ і методичних підходів до управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання з урахуванням процесів лібералізації ринку залізничних перевезень. У зв'язку з цим вельми доречним є удосконалення механізму управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, формування підходу до оцінювання рівня економічної безпеки за видами діяльності і сценаріїв стратегії управління економічною безпекою, розроблення механізмів та інструментарію управління виробничою, кадровою та інформаційною безпекою підприємств галузі.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили мету, об'єкт, предмет і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження використано при виконанні наукових досліджень Національного авіаційного університету за темою «Управління сталим розвитком інтеграційних процесів підприємств повітряного транспорту в міжнародному просторі» (номер державної реєстрації 0118U004287), де розроблено організаційні засади управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, що ґрунтуються на комплементарному підході до взаємодії АТ «Укрзалізниця» з іншими суб'єктами ринку залізничних перевезень.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2023 роки (затверджено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591-р), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки (затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є удосконалення теоретичних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Поставлена мета дисертаційного дослідження зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- проаналізувати еволюційні процеси інституційного забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту і з'ясувати періоди його трансформації;
- виявити тенденції і перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень і систематизувати загрози їх економічній безпеці за бізнес-напрямами діяльності;
- сформувати механізм управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, що враховує трансформації залізничного транспорту і умов його функціонування;
- розробити підходи до діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту на основі оцінювання вразливості й формування комплексної оцінки за напрямами діяльності;
- розвинути положення щодо формування стратегії забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- сформувати організаційні засади управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, які ґрунтуються на комплементарному підході до взаємодії АТ «Укрзалізниця» з іншими суб'єктами ринку залізничних перевезень під час надання інтегрованих транспортно-логістичних послуг;
- удосконалити систему формування кадрового резерву підприємств залізничного транспорту в контексті забезпечення їх кадрової безпеки;
- запропонувати підхід до формування та розвитку культури інформаційної

безпеки підприємств залізничного транспорту.

Об'єкт дослідження – процес управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретичні положення, методичні підходи і практичні рекомендації щодо управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань використано такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій розвитку підприємств залізничного транспорту України; *систематизація і класифікація* – для систематизації загроз розвитку підприємств залізничного транспорту та упорядкування складових забезпечення їх економічної безпеки за функціональною ознакою; *абстрактно-логічний* – для обґрунтування етапів трансформації інституційного забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту, розроблення механізму управління їх економічною безпекою; *моделювання* – для обґрунтування системи формування кадрового резерву підприємств галузі; *експертний, розрахунково-аналітичний* – для діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту; *аналогії та екстраполяції* – для розроблення положень щодо формування стратегії економічної безпеки підприємств залізничного транспорту і типологізації сценаріїв її реалізації.

Інформаційну базу дослідження склали закони та підзаконні нормативно-правові акти, що регулюють діяльність із забезпечення економічної безпеки й функціонування підприємств залізничного транспорту України, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних учених, монографічні дослідження фахівців за проблематикою управління економічною безпекою підприємств, дані фінансової і статистичної звітності АТ «Укрзалізниця», ресурси Інтернету.

Наукова новизна отриманих результатів. Результати наукового дослідження в сукупності вирішують важливу наукову проблему розроблення теоретичних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень. Основні положення дисертації, які мають наукову новизну і виносяться на захист, полягають у такому:

удосконалено:

- механізм управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, побудовано з урахуванням особливостей економічних інтересів як об'єктів управління економічною безпекою і можливості керування компонентами економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту на різних рівнях їх стратегічної архітектури. Визначено цілі, завдання, процеси і методи управління економічною безпекою на стратегічному, тактичному й оперативному рівнях підприємств залізничного транспорту. Реалізація цього механізму забезпечує комплексність і системність управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту;

- підхід до діагностики економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від відомих, полягає в оцінюванні їх вразливості та визначенні рівнів економічної безпеки підприємств галузі за видами їх діяльності і

розрахунку інтегрального показника економічної безпеки як середньозваженої величини за такими складовими, як пасажирські перевезення, вантажні перевезення, інфраструктура, виробництво і сервіс, фінансово-інвестиційна і соціально-екологічна діяльність. Застосування цього підходу дає змогу визначити й структурувати недоліки і внутрішні загрози діяльності підприємств залізничного транспорту;

- організаційні засади управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, які на відміну від відомих ґрунтуються на комплементарному підході до взаємодії АТ «Укрзалізниця» з іншими суб'єктами ринку залізничних перевезень під час надання інтегрованих транспортно-логістичних послуг і реалізуються через інформаційно-комунікаційну єдність, взаємодоповнюваність спільних транспортно-логістичних послуг, а також синхронізацію техніко-технологічних аспектів бізнес-співпраці. Цей підхід дає змогу нівелювати загрози у сфері експлуатаційної діяльності підприємств залізничного транспорту, зумовлені розвитком ринку залізничних перевезень;

- систему формування кадрового резерву підприємств залізничного транспорту в контексті забезпечення їх кадрової безпеки, що, на відміну від відомих, враховує вплив розвитку цифрових компетенцій персоналу на формування якісного кадрового потенціалу і передбачає впровадження комплексу технологій та інструментів формування висококваліфікованого персоналу, спроможного до виконання виробничих завдань за умови цифрової трансформації залізничних підприємств. Ця пропозиція сприятиме підвищенню рівня цифрової компетенції персоналу, подоланню кадрових загроз та забезпеченню економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах формування цифрової економіки;

- періоди розвитку інституційного забезпечення функціонування підприємств залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, по-перше, враховують еволюцію зміни характеру конкурентних відносин у залізничній галузі; по-друге, визначають інституційні прогалини в системі нормативно-правового забезпечення процесів реформування підприємств залізничної галузі. Це дало змогу виявити ключові загрози розвитку підприємств залізничного транспорту на кожному з етапів і визначити напрями забезпечення економічної безпеки підприємств галузі;

набули подальшого розвитку:

- теоретичні положення щодо формування стратегії забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, які, на відміну від відомих, розкривають базові (антикризовий, адаптивний, комунікаційний, прогресивний) і перехідні (антикризово-адаптивний, адаптивно-комунікаційний, комунікаційно-прогресивний) сценарії її реалізації, що визначені відповідно до цільових параметрів функціонування підприємств залізничного транспорту в довгостроковій перспективі. Типологізація сценаріїв і розкриття їх інструментарію дає змогу з'ясувати перспективні для впровадження заходи із забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;

- систематизація загроз розвитку підприємств залізничного транспорту, яка відрізняється від існуючих підходів виділенням внутрішньосистемних загроз за бізнес-напрямами діяльності підприємств галузі і позасистемних загроз, зумовлених лібералізацією ринку залізничних перевезень. Це дало змогу більш ґрунтовно підійти

до вибору складових управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту з урахуванням вимог конкурентного середовища їх функціонування;

- підхід до формування та розвитку культури інформаційної безпеки підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, розкриває функції культури, основні етапи формування, методи розвитку, базові компоненти, сфери прояву (бізнес-сферу, внутрішньокорпоративну), а також рівні управління культурою інформаційної безпеки. Це стане основою для забезпечення інформаційної безпеки підприємств залізничного транспорту при одночасній підтримці високого рівня інформаційно-комунікаційної довіри бізнес-партнерів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що розроблені в дисертації теоретико-методичні положення і практичні рекомендації можуть бути використані в процесі обґрунтування стратегічних і поточних планів та розроблення практичних заходів щодо забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Сукупність отриманих наукових положень доведено до рівня методичних рекомендацій і прикладного інструментарію, практичне застосування яких дасть змогу покращити ефективність процесів управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема положення щодо використання інструментарію механізму управління економічною безпекою впроваджено в діяльність СП «Харківська автобаза» РФ «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 23/02 від 26 лютого 2019 р.), підхід до формування та розвитку культури інформаційної безпеки підприємств залізничного транспорту впроваджено в діяльність філії «Панютинський вагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №22/03 від 19 березня 2019 р.), пропозиції щодо діагностики економічної безпеки впроваджено в діяльність ВП «Куп'янська дирекція залізничних перевезень» РФ «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 219/03 від 28 березня 2019 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економічна безпека підприємства», «Економічна розвідка та безпека бізнесу», «Антикризове управління підприємством», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків», «Конкурентоспроможність підприємства» і при виконанні випускних кваліфікаційних робіт магістрів, що підтверджується актом впровадження від 21 травня 2019 р.

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, отримані в дисертаційній роботі і винесені на захист, здобуто особисто автором і відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві [1, 11], у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом особистої роботи автора.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження пройшли апробацію на 6 міжнародних і 2 всеукраїнських науково-практичних конференціях: Європейський вектор модернізації економіки:

креативність, прозорість та сталий розвиток (Харків, 2018); Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи (Львів, 2018); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2018); Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки (Дніпро, 2019); Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2019); Методичні підходи до формування стратегічного бачення соціально-економічного розвитку регіонів (Дніпро, 2019); Наука та інновації як основні шляхи вдосконалення економічного потенціалу країни (Львів, 2019); Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів і права (Полтава, 2019).

Публікації. За темою дисертації опубліковано 16 наукових праць, серед яких 1 колективна монографія, 7 статей у наукових фахових виданнях (входять до наукометричних баз даних) і 8 матеріалів і тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць становить 4,85 друк. арк., з яких особисто автору належить 4,75 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 282 сторінок, у т. ч. основний текст займає 204 сторінок. Матеріали дисертації містять 37 рисунків, 27 таблиць та 6 додатків. Список використаних джерел налічує 274 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації і публікацій.

У *першому розділі* «*Проблеми і перспективи управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень*» виявлено періоди розвитку інституційного забезпечення підприємств залізничного транспорту (ПЗТ) і виділено інституційні прогалини в системі реформування галузі, досліджено сучасний стан і перспективи розвитку ПЗТ і систематизовано загрози їх економічній безпеці, обґрунтовано вагомість управління економічною безпекою ПЗТ і визначено її складові в умовах розбудови конкурентного середовища залізничної галузі.

Одним із ключових трендів економічного розвитку сьогодення виступає лібералізація, яка висуває принципово нові вимоги до конкурентної взаємодії бізнес-суб'єктів на ринку і зумовлює трансформацію системи їх державного регулювання. Як пріоритети лібералізації виступають забезпечення прозорості діяльності бізнес-суб'єктів і гармонізації їх взаємовідносин, досягнення економічної справедливості і рівності умов функціонування гравців ринку, подолання статус-кво монополій і створення конкурентних умов на ринку.

Україна нині також активно долучається до глобальних процесів лібералізації ринку природних монополій. Проте вивчення особливостей демонополізації галузей

у країні дало змогу виявити, що загалом ці процеси характеризуються хаотичністю, прискореними темпами і високою мірою некомпетентності їх впровадження. З огляду на перспективу лібералізації ринку залізничних перевезень досліджено успішну практику реструктуризації залізничного сектора європейських країн, що дало змогу визначити доцільність якісної трансформації бізнес-моделі розвитку залізничного транспорту на основі удосконалення процесів його реформування і забезпечення поетапної лібералізації ринку залізничних перевезень, яка передбачає відокремлення потенційно конкурентних і соціально значущих сфер діяльності АТ «Укрзалізниця» і формування конкурентних відносин на ринку.

Попри нагальну потребу реалізації структурно-організаційних змін у залізничній галузі, наразі процеси реформування у цій сфері характеризуються дисфункціональністю й уповільненням темпів їх практичного втілення. Вивчення еволюції протікання реформаційних перетворень на залізничному транспорті дало змогу виявити, що ігнорування державою потреби в реалізації структурних змін у галузі зумовило виникнення низки прогалин у системі їх інституційного забезпечення, що і призвело до поглиблення кризового стану підприємств галузі й посилення впливу загроз та ризиків їх економічній безпеці. З огляду на це виділено періоди розвитку інституційного забезпечення ПЗТ, які, по-перше, характеризують особливості зміни характеру конкурентних відносин у залізничній галузі, по-друге, розкривають інституційні прогалини в системі нормативно-правового забезпечення процесів реформування галузі (рис. 1). Доведено, що формування інституційно зрілого середовища розвитку ПЗТ сприятиме комплексній реструктуризації галузі і трансформації конкурентного середовища ринку залізничних перевезень.

Встановлено, що тривала практика невиконання анонсованих стратегій та програм реформування залізничної галузі і реалізація державою виключно регуляторної та наглядової функцій у сфері залізничного транспорту призвели до поглиблення структурних дисфункцій розвитку галузі і посилення вразливості ПЗТ до впливу зовнішніх та внутрішніх загроз їх стійкому функціонуванню. Дослідження динаміки основних показників діяльності ПЗТ і перспектив розвитку галузі дало змогу виявити внутрішньосистемні загрози за бізнес-напрямами діяльності ПЗТ, зумовлені поглибленням існуючих проблем їх функціонування, і позасистемні загрози, викликані сучасними трендами розбудови сектора залізничних перевезень, а саме перспективою лібералізації ринку залізничних перевезень (рис. 2). Це дало змогу визначитися щодо пріоритетних складових економічної безпеки ПЗТ з урахуванням вимог конкурентного ринку залізничних перевезень.

Узагальнення наукових поглядів щодо розкриття змісту економічної безпеки підприємства й уточнення її складових дало змогу зробити висновок про домінування структурно-функціонального підходу. З огляду на це і зважаючи на перспективу демонополізації галузі обґрунтовано пріоритетність управління економічною безпекою ПЗТ в розрізі таких функціональних складових, як організаційно-управлінська, виробничо-експлуатаційна, фінансово-інвестиційна, інтелектуально-кадрова, інформаційно-цифрова, соціально-екологічна, маркетингово-комунікаційна, конкурентно-партнерська та інституційно-адаптивна безпека. Розкрито змістове наповнення означених складових економічної безпеки ПЗТ і визначено перспективні напрями її забезпечення.

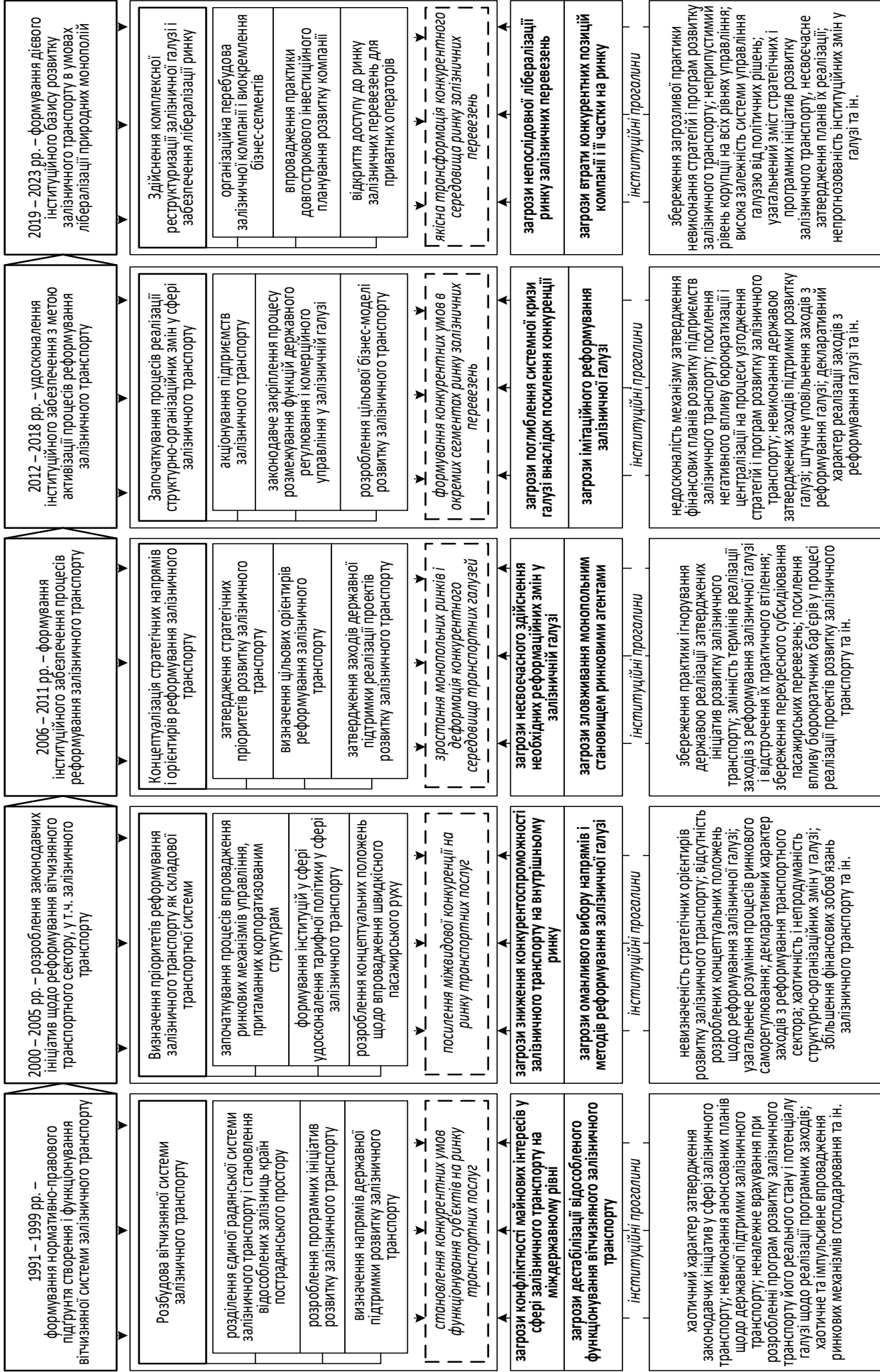


Рис. 1. Періоди розвитку інституційного забезпечення функціонування ПЗТ

загрози лібералізації ринку залізничних перевезень				
погіршення безпеки руху на коліях загального користування і почастішання випадків аварійних ситуацій	посилення інфраструктурних обмежень розвитку залізничної галузі, у т.ч. збільшення її вузьких місць	невизначеність показників успішності лібералізації ринку		
випадки проявів дискримінаційної конкуренції на ринку	Бізнес-вертикаль «Вантажні перевезення та логістика»			
	<ul style="list-style-type: none"> - падіння обсягів вантажних перевезень (у 2018 р. порівняно з 2008 р. – на 35,4 %); - перевищення темпів списання вантажних вагонів над рівнем їх оновлення (у 2018 р. закуплено 3351 од., списано близько 17 тис. од.); - подальше скорочення парку вантажних вагонів (у 2018 р. порівняно з 2008 р. – на 20,5 %); - збільшення зносу вантажних вагонів (у 2018 р. рівень їх зносу – понад 90,0 %); - погіршення ефективності використання парку вантажних вагонів (у 2018 р. порівняно з 2008 р. простій вагона під вантажною операцією збільшився на 72,9 %); - зниження продуктивності вантажного вагона (у 2018 р. порівняно з 2008 р. – на 33,0 %); - погіршення оборотності вантажного вагона (у 2018 р. порівняно з 2008 р. – на 71,4 %); - недосконалість системи автоматизованого розподілу вантажних вагонів; - неповноцінне задоволення попиту вантажовідправників на залізничні перевезення (у середньому рівень виконання заявок на перевезення не перевищує 50 %) та ін. 			
пріоритетність локальних інтересів приватних операторів та ігнорування загальнонаціональних і суспільних інтересів	Бізнес-вертикаль «Пасажирські перевезення»			
<ul style="list-style-type: none"> - падіння обсягів пасажирських перевезень (у 2018 р. порівняно з 2008 р. – на 64,5 %); - погіршення стану пасажирських вагонів і підвищення рівня їх скорочення (у 2018 р. рівень їх зносу – 92,6 %, у 2018 р. порівняно з 2008 р. парк скоротився на 43,4 %); - неналежний рівень оновлення парку пасажирських вагонів (у 2018 р. списано близько 100 од., закуплено 8 од. при щорічній потребі оновлення у 200 од.); - збитковість пасажирських перевезень і їх субсидювання за рахунок доходів від вантажних перевезень (загалом наразі збиток оцінюють в обсязі близько 10 млрд грн); - зниження безпеки та якості пасажирських перевезень, посилення невдоволеності споживачів рівнем комфортності пасажирських вагонів; - відсутність належної системи управління якістю пасажирських перевезень та ін. 				
корупція та фінансові махінації в процесі розподілу тягового рухомого складу і забезпеченні доступу до користування інфраструктурою	Бізнес-вертикаль «Інфраструктура»			
<ul style="list-style-type: none"> - збільшення частки непридатної для використання інфраструктури (у 2018 р. протяжність колій з простроченими термінами реконструкції – 2431,9 км, капітального ремонту – 5990,8 км; рівень дефектності штучних споруд – близько 17,5 тис. об'єктів); - погіршення технічного стану і зниження рівня безпеки залізничної інфраструктури (зафіксовано 140 транспортних подій, зокрема близько 90 % від їх загальної кількості спричинено незадовільним станом інфраструктури); - зниження експлуатаційних характеристик залізничної інфраструктури і посилення невідповідності її стану вимогам швидкісного руху (у 2018 р. обмежено швидкість руху поїздів на 1086 км колії, закрито для руху – 1746 км колії); - неналежний рівень реконструкції та модернізації залізничної інфраструктури (у 2018 р. реконструйовано 283,5 км, капітально відновлено – 273,3 км колії (у 5 разів нижче порівняно з показниками 2008 р.); - недостатній рівень електрифікації залізничної інфраструктури (у 2018 р. 47 % (9355 км)); - низький рівень впровадження сучасних інноваційних, зокрема інформаційно-комунікаційних, систем та технологій розвитку залізничного транспорту та ін. 				
низька адаптивність системи тарифування у залізничній галузі до вимог конкурентного ринку	Бізнес-вертикаль «Послуги тяги»			
<ul style="list-style-type: none"> - збільшення частки непридатних для подальшої експлуатації одиниць рухомого складу (у 2018 р. - 39,7 % (1443,5 од.) непридатні для експлуатації); - підвищення рівня зношеності локомотивного парку (у 2018 р. рівень зносу тепловозів – 97 %, електровозів – 90 %); - посилення дефіциту тягового рухомого складу для задоволення потреб у перевезеннях (щоденний дефіцит локомотивів оцінюють в 28-35 електровозів і 18-24 тепловозів); - погіршення тягової потужності локомотивів і зниження ефективності використання парку тягового рухомого складу; - неефективне використання потенціалу енерго- та ресурсозбереження; - відсутність автоматизованої системи контролю та обліку витрат паливно-енергетичних ресурсів на залізничному транспорті та ін. 				
нераціональний характер використання інфраструктури загального користування	Соціальний сектор			
<ul style="list-style-type: none"> - поглиблення дефіциту і неуккомплектованості кадрів робітничих професій на залізничному транспорті (забезпеченість такого роду кадрами становить близько 20-30 % від потреби); - низький рівень заробітної плати і соціальних гарантій співробітників залізничної галузі; - недосконалість системи мотивації персоналу залізничного транспорту; - неефективна кадрова політика ПЗТ; - погіршення соціально-психологічного клімату в колективі; - зниження зацікавленості працівників у результатах праці і погіршення її продуктивності; - невиконання керівництвом соціальних зобов'язань перед персоналом; - зниження видатків на утримання соціальної інфраструктури і погіршення її стану та ін. 				
недосконалість методики оцінки складової тарифу на залізничні перевезення	відмова найбільших вантажовласників від послуг ПЗТ і здійснення перевезень самостійно	втрата ПЗТ частки ринку залізничних перевезень, зокрема рентабельних напрямів вантажних перевезень	низька конкурентна позиція ПЗТ за технічним станом і експлуатаційними характеристиками рухомого складу порівняно з приватними операторами	посилення соціального навантаження і збільшення фінансових втрат ПЗТ у процесі здійснення перевезень пасажирів

Рис. 2. Систематизація загроз розвитку ПЗТ

У другому розділі «*Теоретико-методичні основи управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту*» удосконалено механізм управління економічною безпекою ПЗТ, розкрито методи діагностики економічної безпеки й розроблено підходи до її здійснення на основі оцінювання вразливості ПЗТ і визначення рівня їх економічної безпеки за напрямками діяльності, надано пропозиції щодо формування стратегії економічної безпеки ПЗТ і визначено типи сценаріїв та інструментарій забезпечення їх економічної безпеки.

На основі визначення сутності та змісту управління економічною безпекою підприємств і розкриття його складових зроблено висновок, що ефективність діяльності щодо забезпечення економічної безпеки потребує детального визначення об'єктів захисту і загроз. З'ясовано, що об'єктом у системі управління економічною безпекою ПЗТ виступають їх економічні інтереси, що становлять багатокомпонентну поліієрархічну структуру, яка визначається особливостями інтересів суб'єктів управління, наявними у них ресурсами і засобами, а також загрозами середовища функціонування ПЗТ. Зазначене стало підґрунтям для визначення мети, завдань, процесів і методів управління на різних ієрархічних рівнях ПЗТ, що подано на рис. 3.

Аргументовано доцільність використання в системі діагностики стану економічної безпеки ПЗТ здійснення оцінки їх вразливості, що відображає нездатність протистояти загрозам через критичні недоліки у виробничо-господарській діяльності й організації стабілізаційних процесів. З огляду на динаміку параметрів стану ПЗТ, що відображають вплив руйнівних наслідків світової фінансової кризи на роботу залізничного транспорту у 2009 р. і його технічний дефолт у 2015 р., запропоновано вразливість ПЗТ розраховувати на основі порівняння поточних параметрів діяльності з докризовими (2008 р.). Грунтуючись на тому, що основні бізнес-процеси ПЗТ пов'язані з виконанням і обслуговуванням єдиного перевізного процесу, проведено оцінку й отримано такі значення вразливості експлуатаційної діяльності АТ «Укрзалізниця»: у 2017 р. – 0,27, а у 2018 р. – 0,09. Інтерпретація значень засвідчує, що у 2017 р. рівень вразливості АТ «Укрзалізниця» до загроз бізнес-середовища є високим, а у 2018 р. – критичним, що вказує на втрату стабілізаційних здатностей ПЗТ.

Зроблено висновок, що, зважаючи на загалом позитивний досвід лібералізації ринку залізничних перевезень у країнах ЄС, для вітчизняних ПЗТ в результаті високого рівня їх вразливості до зовнішніх змін найбільш значущими є ризики втрати конкурентних позицій як на вітчизняному, так і на міжнародному ринках транспортно-логістичних послуг. Виявлено, що існують передумови для втрати високомаржинальних вантажних перевезень, прибуткових пасажирських перевезень і зниження інвестиційної привабливості ПЗТ, що в сукупності зумовить посилення невизначеності і ризикованості середовища їх функціонування.

За умови переорієнтації залізничного транспорту України на європейський і міжнародний ринок транспортно-логістичних послуг і становлення національного ринку залізничних перевезень, забезпечення конкурентоспроможності ПЗТ вимагає зміни їх організаційно-управлінської структури і концентрації уваги на бізнес-напрямах діяльності та стратегічних одиницях бізнесу в їх складі.

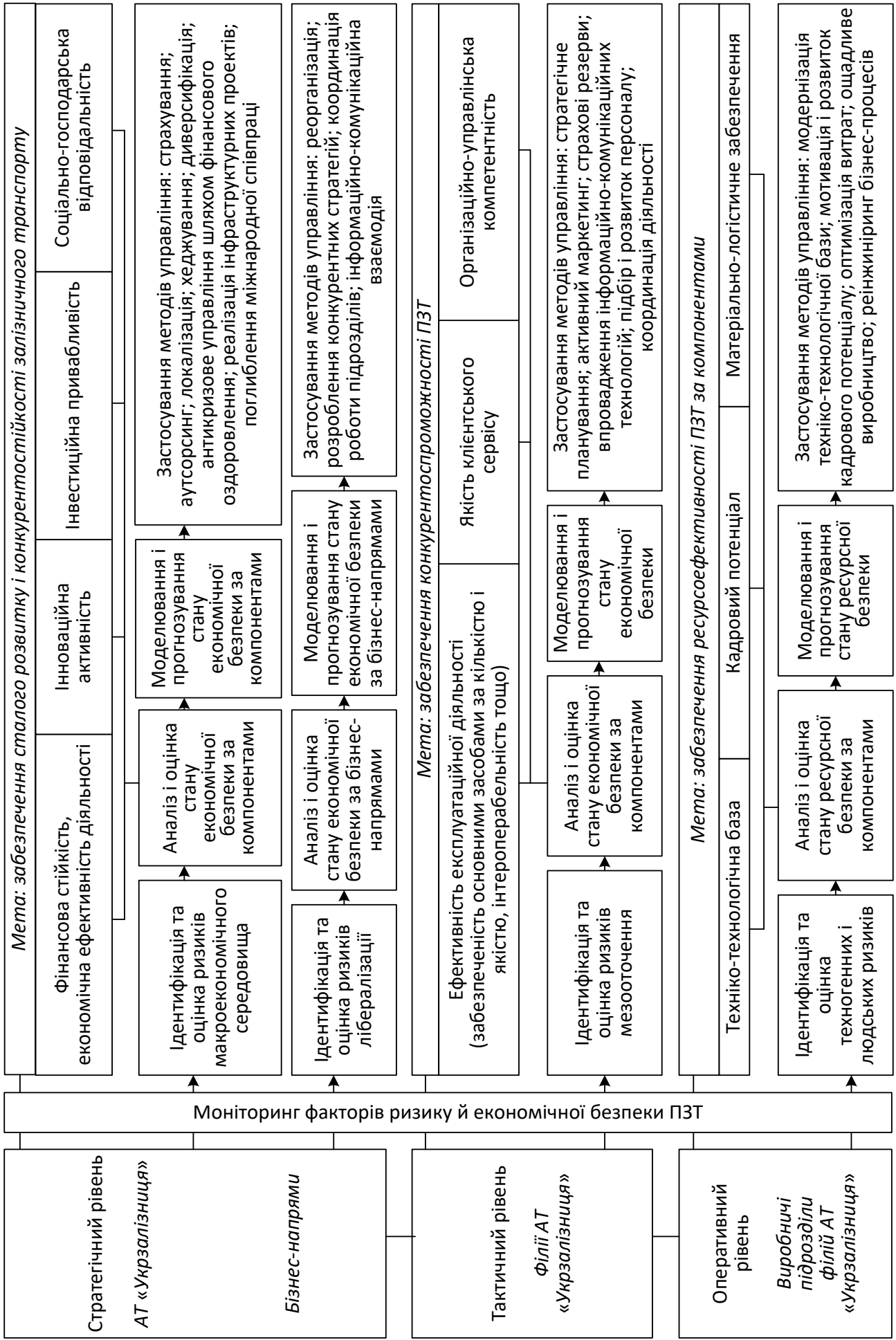


Рис. 3. Механізм управління економічною безпекою ПЗТ

Беручи до уваги вищезазначене, запропоновано здійснювати оцінювання рівня безпеки ПЗТ за ключовими напрямками їх діяльності, у які включають пасажирські перевезення; вантажні перевезення; інфраструктуру; виробництво і сервіс; фінансово-інвестиційну діяльність; соціально-екологічну діяльність (рис. 4).

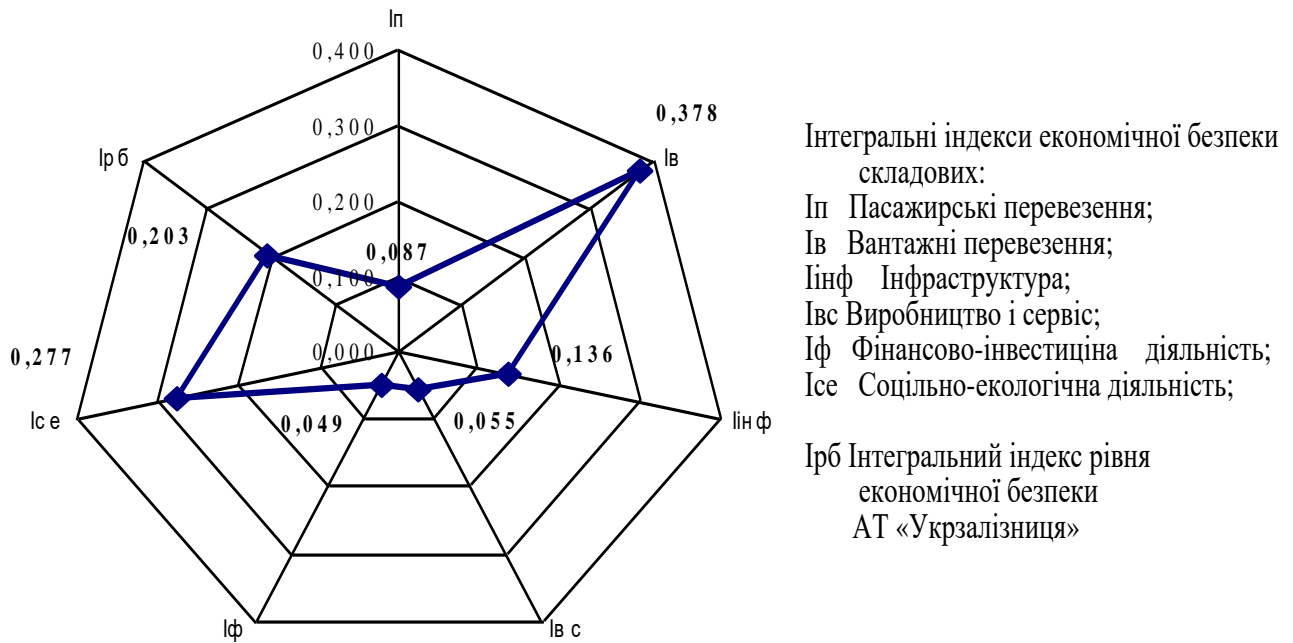


Рис. 4. Оцінка стану економічної безпеки АТ «Укрзалізниця»

У процесі оцінювання розраховано індекси рівнів економічної безпеки за визначеними напрямками діяльності й узагальнюючий показник економічної безпеки АТ «Укрзалізниця». Для визначення порогових значень показників і їх ранжування використано оцінки експертів. Для інтерпретації результатів оцінки рівня економічної безпеки ПЗТ розроблено таку шкалу: 0 – 0,2 – критичний стан; 0,21 – 0,4 – незадовільний; 0,41 – 0,6 – задовільний; 0,61 – 0,8 – безпечний; 0,81 – 1 – абсолютно безпечний. Проведене оцінювання засвідчило, що рівень економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» становить 0,203, тобто є незадовільним. Рівень економічної безпеки таких сегментів, як вантажні перевезення (0,378) і соціально-екологічна діяльність (0,277) також є незадовільним, а пасажирських перевезень (0,087), інфраструктури (0,136), виробництва і сервісу (0,055) і фінансово-економічної діяльності (0,049) є критичним.

З метою підвищення ефективності управління економічною безпекою ПЗТ у довгостроковій перспективі розкрито положення щодо формування відповідної стратегії. Залежно від цільових орієнтирів стану економічної безпеки ПЗТ визначено базові (антикризовий, адаптивний, комунікаційний, прогресивний) і перехідні (антикризово-адаптивний, адаптивно-комунікаційний, комунікаційно-прогресивний) сценарії реалізації стратегії їх економічної безпеки. Розкрито основний

інструментарій базових сценаріїв забезпечення економічної безпеки ПЗТ (рис. 5).



Рис. 5. Сценарії забезпечення економічної безпеки ПЗТ

Визначено, що за сукупністю впроваджуваних заходів наразі діяльність ПЗТ щодо забезпечення економічної безпеки є антикризово-адаптаційною, що не дає змоги повною мірою вирішити наявні поточні проблеми залізничного транспорту і забезпечити формування конкурентних переваг в умовах формування ринку залізничних перевезень.

У третьому розділі «*Удосконалення інструментів механізму управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту*» розроблено організаційні засади управління економічною безпекою ПЗТ, які ґрунтуються на комплементарному підході, удосконалено систему формування кадрового резерву ПЗТ в контексті забезпечення їх кадрової безпеки, розвинуто підхід до формування та розвитку культури інформаційної безпеки ПЗТ.

Системна реалізація механізму забезпечення економічної безпеки ПЗТ в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень потребує розроблення комплексу інструментів забезпечення базових її компонентів (виробничої, кадрової та інформаційної безпеки ПЗТ).

Експлуатаційна діяльність ПЗТ та їх можливість надавати висококонкурентні

транспортно-логістичні послуги наразі обмежена наявністю великої кількості техніко-технологічних, організаційних та інформаційно-комунікаційних загроз, що обумовлені кардинальною зміною факторів макро- (цифрова трансформація світової економіки як результат четвертої науково-технічної революції, глобалізація, інтернаціоналізація), мезо- (політична та економічна криза в країні, а також розвиток конкуренції в результаті лібералізації ринку перевезень) та мікросередовища (тривалий процес реформування залізничного транспорту, кардинальна зміна процесу надання транспортно-логістичних послуг).

У зазначених умовах рівень виробничої безпеки ПЗТ залежить від можливості формувати, своєчасно коригувати і змінювати бізнес-модель взаємодії суб'єктів ринку залізничних перевезень (оператора інфраструктури УЗ, перевізника пасажирів УЗ, UZ Cargo та приватних перевізників пасажирів і вантажів) з метою реалізації інтегрованих транспортно-логістичних послуг (рис. 6).

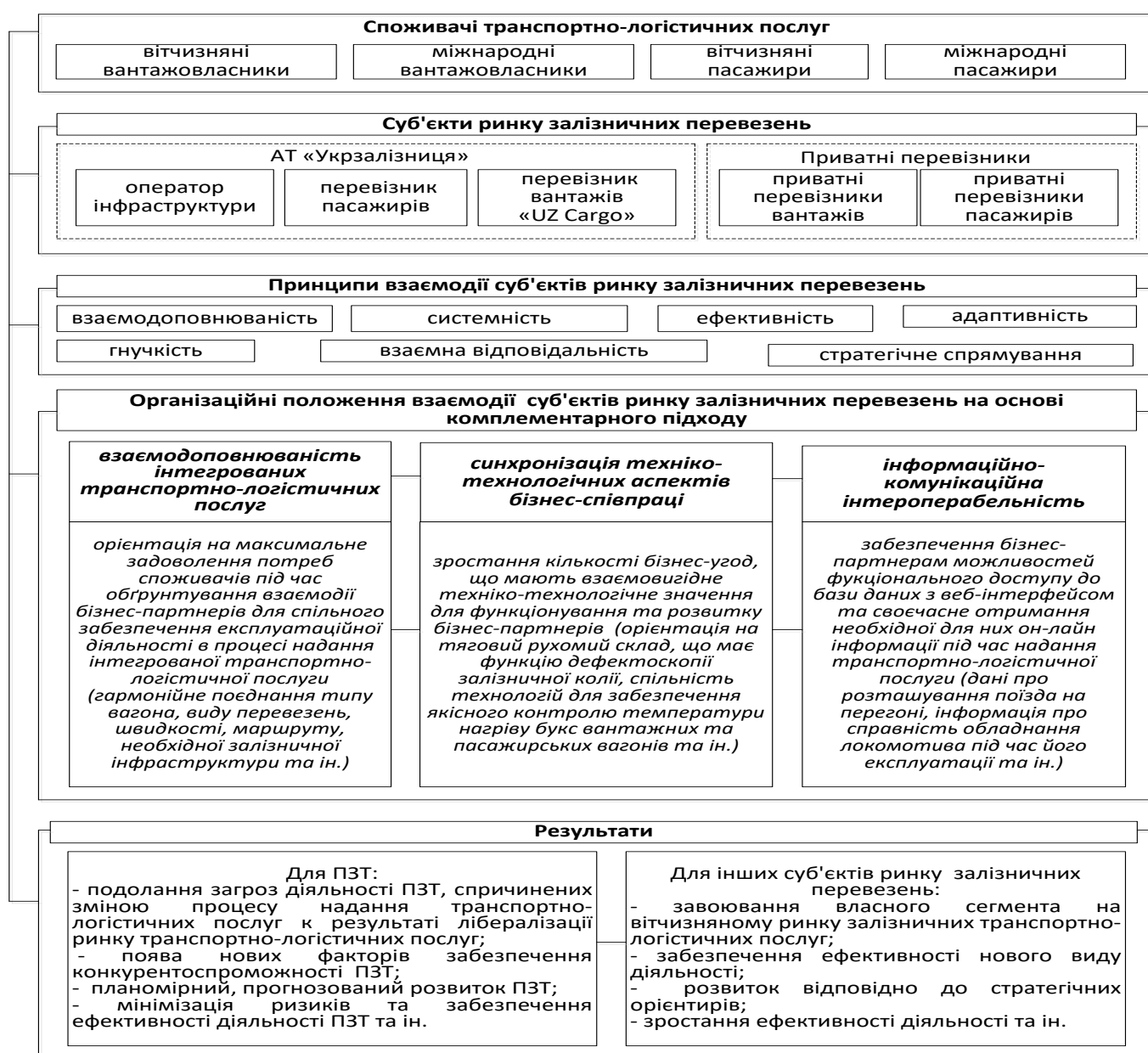


Рис.6. Комплементарний підхід до взаємодії ПЗТ з іншими суб'єктами ринку залізничних перевезень під час надання інтегрованих транспортно-логістичних послуг

В умовах формування ринку залізничних перевезень існує потреба в забезпеченні взаємодії його суб'єктів на основі таких принципів, як системність, ефективність, адаптивність, гнучкість, взаємна відповідальність і стратегічне спрямування, що потребує зміни підходів до організації процесу надання інтегрованих транспортно-логістичних послуг на засадах їх взаємодоповнюваності, синхронізації техніко-технологічних аспектів бізнес-співпраці, забезпеченні інформаційно-комунікаційної інтегрованості.

Успішність здійснення перетворень, необхідних для забезпечення конкурентоспроможності ПЗТ в умовах цифрової економіки відповідно до прийнятої стратегії цифрової трансформації, залежить від розвитку людського капіталу і формування компетенцій та навичок у працівників. За останні роки суттєво змінився склад затребуваних професій, компетенцій і навичок, що вимагає перегляду й уточнення існуючих підходів до розроблення програм розвитку персоналу і формування кадрового резерву ПЗТ (рис. 7).

Визначено, що наразі удосконалення процесу формування кадрового резерву ПЗТ має відбуватися на основі вирішення завдань розроблення моделей, оцінювання і розвитку цифрових компетенцій працівників, обраних до резерву. Як ключові цифрові компетенції працівників ПЗТ виділено: навички роботи з цифровими технологіями; мислення і поведінка, необхідні для досягнення успіху в цифровій економіці, включно з навичками міжособистісних і міжкультурних комунікацій; професійно-орієнтовані навички.

Однією з пріоритетних проблем у системі управління економічною безпекою вітчизняних ПЗТ в умовах лібералізації ринку і розширення бізнес-простору є посилення впливу інформаційних загроз. Установлено, що керівники і працівники ПЗТ наразі не завжди усвідомлюють усі джерела інформаційного ризику. Наявні недоліки застосування високоінтелектуальних технологій і відсутність корпоративних стандартів інформаційних комунікацій призводить до викривлення інформації, несвоечасності її отримання і витоку конфіденційної її частини.

З'ясовано, що одним з дієвих інструментів подолання внутрішніх інформаційних загроз у сучасних реаліях господарювання ПЗТ є культура інформаційної безпеки, яка являє собою унікальне поєднання неформальних і формальних правил, цінностей, норм поведінки, що визначають відносини працівників з керівництвом, між собою, з клієнтами, партнерами та конкурентами з метою забезпечення ефективної інформаційної діяльності та запобігання відповідним внутрішнім та зовнішнім загрозам діяльності ПЗТ.

Доведено, що домінантною умовою для формування та впровадження нової культури інформаційної безпеки ПЗТ, її подальшого розвитку і забезпечення довготривалої дієвості є наявність системного менеджменту інформаційної безпеки, що повинен мати організаційну, нормативно-правову та технічну складові, відповідати сучасним імперативам розвитку світової економіки, а також підтримуватися всіма ланками управління. Розроблено підхід до формування та розвитку культури інформаційної безпеки ПЗТ, який розкриває функції її складових, основні етапи формування, методи розвитку, базові компоненти, сфери прояву (бізнес-сферу, внутрішньокорпоративну), а також ієрархічні рівні управління культурою інформаційної безпеки.

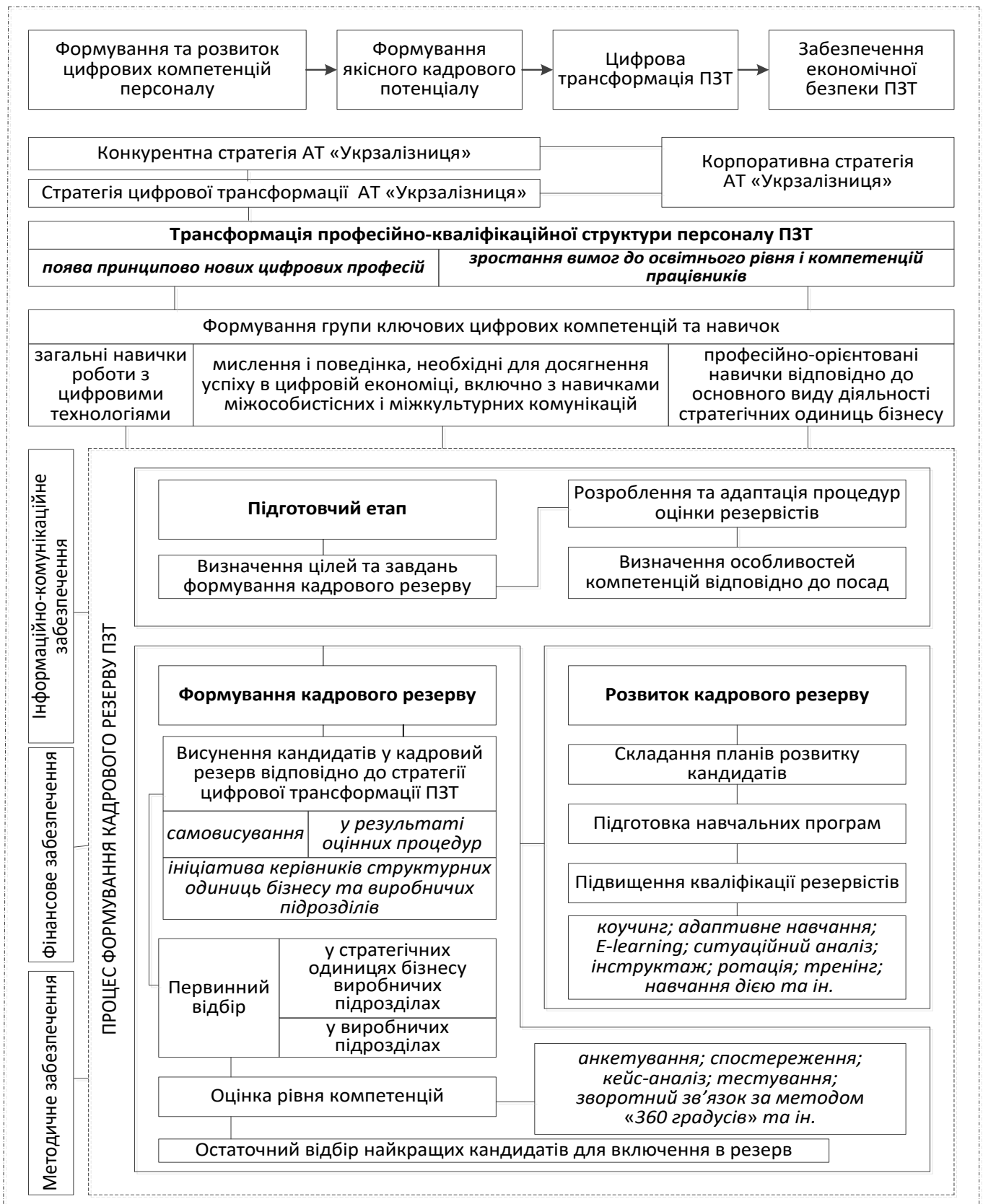


Рис. 7. Система формування кадрового резерву ПЗТ

У цілому запропоновані положення забезпечення виробничої, кадрової та інформаційної безпеки ПЗТ є дієвим інструментом протидії загрозам у системі управління економічною безпекою ПЗТ в умовах лібералізації ринку транспортно-логістичних послуг.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження отримано нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують актуальну й важливу наукову проблему щодо розроблення інструментарію управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

У результаті проведеного дослідження сформульовано такі висновки:

1. З'ясовано, що трансформаційні процеси інституційного забезпечення розвитку ПЗТ характеризуються суттєвими недоліками, які призвели до незавершеності започаткованих реформаційних змін і посилення ризикованості середовища функціонування ПЗТ в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень. Беручи до уваги еволюційні зміни в характері конкурентних відносин суб'єктів ринку послуг залізничного транспорту, розкрито періоди трансформації інституційного забезпечення розвитку ПЗТ, що визначають інституційні прогалини в системі нормативно-правового забезпечення реалізації процесів реформування підприємств залізничної галузі та ідентифікують ключові загрози їх розвитку.

2. Зважаючи на необхідність формування дієвої політики управління економічною безпекою ПЗТ, визначено доцільність максимального врахування спектра загроз їх розвитку, зумовлених як поглибленням внутрішньогалузевих проблем, так і зміною конкурентних позицій ПЗТ на ринку залізничних транспортних послуг. З огляду на це виявлено і систематизовано загрози розвитку ПЗТ за такими групами: внутрішньосистемні загрози в розрізі бізнес-напрямів діяльності підприємств залізничної галузі і позасистемні загрози, викликані лібералізацією ринку залізничних перевезень. Врахування виділених загроз дало змогу визначитися щодо складових управління економічною безпекою ПЗТ в умовах якісної трансформації конкурентного середовища їх функціонування.

3. З огляду на трансформаційні процеси в залізничній галузі і зокрема лібералізації ринку залізничних перевезень визначені і структуровані об'єкти управління економічною безпекою ПЗТ відповідно до стратегічної архітектури АТ «Укрзалізниця», що дало змогу розробити механізм управління економічною безпекою ПЗТ, який послідовно реалізується на їх стратегічному, тактичному й оперативному рівнях шляхом визначення специфічних цілей, завдань, процесів і методів управління економічною безпекою. Цей механізм забезпечує комплексність і системність вирішення проблем економічної безпеки ПЗТ.

4. Необхідність врахування активізації конкурентної боротьби на транспортних ринках і зростання загроз конкурентних відносин потребувала удосконалення діагностики економічної безпеки ПЗТ в контексті її орієнтації на вирішення проблем бізнес-сегментів ПЗТ. Розроблений підхід до оцінювання вразливості й визначення рівнів економічної безпеки ПЗТ за видами діяльності, де інтегральний показник рівня економічної безпеки ПЗТ розраховано як середньозважену величину за такими складовими, як пасажирські перевезення, вантажні перевезення, інфраструктура, виробництво і сервіс, фінансово-інвестиційна діяльність, соціально-екологічна діяльність. Використання цієї процедури оцінювання сприяє виявленню недоліків і внутрішніх загроз виробничо-

господарській діяльності ПЗТ.

5. Одним із вирішальних етапів формування стратегії забезпечення економічної безпеки ПЗТ є вибір оптимального варіанта з альтернативних дій, які визначено відповідно до можливих цільових параметрів функціонування ПЗТ в довгостроковій перспективі і представлені такими базовими сценаріями, як антикризовий, адаптивний, комунікаційний, прогресивний, і перехідними сценаріями, серед яких антикризово-адаптивний, адаптивно-комунікаційний, комунікаційно-прогресивний. Розкрито інструментарій сценаріїв, що дає змогу з'ясувати перспективні для впровадження заходи із забезпечення економічної безпеки ПЗТ.

6. Незавершеність реформаційних процесів у залізничній галузі, поява внутрішньогалузевої конкуренції зумовлюють потребу формування і реалізації, з одного боку, напрямів забезпечення власної конкурентоспроможності, а з другого – формування виваженої політики управління взаємодією суб'єктів ринку під час надання інтегрованих залізничних транспортно-логістичних послуг. З метою забезпечення економічної безпеки ПЗТ у зазначених умовах господарювання запропоновано організаційні засади управління економічною безпекою ПЗТ, які ґрунтуються на комплементарному підході до взаємодії АТ «Укрзалізниця» з іншими суб'єктами ринку залізничних перевезень під час надання транспортно-логістичних послуг і реалізуються через інформаційно-комунікаційну єдність, взаємодоповнюваність спільних транспортно-логістичних послуг, а також синхронізацію техніко-технологічних аспектів бізнес-співпраці.

7. Нівелювання наявних кадрових загроз розвитку підприємств залізничного транспорту і врахування загальносвітових тенденцій розвитку кадрового потенціалу, що наразі відбуваються на засадах інтелектуалізації, цифровізації та комунікації, виявило істотні перешкоди на шляху забезпечення економічного розвитку ПЗТ. З метою зміщення існуючого вектора розвитку кадрового потенціалу підприємств залізничного транспорту розроблено систему формування кадрового резерву ПЗТ, яка враховує необхідність розвитку цифрових компетенцій персоналу і впровадження комплексу технологій та інструментів формування висококваліфікованого персоналу, спроможного до виконання виробничих завдань відповідно до стратегічних пріоритетів цифрової трансформації залізничних підприємств.

8. Підприємства залізничного транспорту, що наразі функціонують в умовах глобалізації, інформатизації суспільства та широкого застосування платформізації під час ведення бізнесу, потребують застосування сучасних інструментів забезпечення інформаційної безпеки. Зважаючи на значну кількість джерел загроз інформаційній безпеці і першочергове значення персоналу у виникненні інформаційних ризиків, запропоновано підхід до формування та розвитку культури інформаційної безпеки підприємств залізничного транспорту, який розкриває функції культури, основні етапи формування, методи розвитку, базові компоненти, сфери прояву (бізнес-сферу, внутрішньокорпоративну), а також рівні управління культурою інформаційної безпеки.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

монографія

1. Остапюк Б. Б. Формування інструментарію забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. *Конкурентоспроможність підприємств у міжнародному цифровому просторі*: монографія / за ред. О. В. Ареф'євої. Київ : ФОП Маслаков, 2019. С. 235–245. (*Особистий внесок: розроблено організаційні засади управління економічною безпекою ПЗТ, що ґрунтуються на комплементарному підході до взаємодії АТ «Укрзалізниця» з іншими суб'єктами ринку залізничних перевезень*).

статті у наукових фахових видання, що індексуються в міжнародних наукометричних базах

2. Остапюк Б. Б. Діагностика економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. *Адаптивне управління: теорія і практика*. Серія: Економіка. 2018. № 4 (8). URL: <https://amtp.org.ua/index.php/journal2/issue/view/11/27>. (дата звернення 02.09.2018 р.).

3. Остапюк Б. Б. Особливості конкурентоспроможності залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 61. С. 135–141.

4. Остапюк Б. Б. Систематизація загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 64. С. 50-61.

5. Остапюк Б. Б. Концептуальні засади формування механізму економічної безпеки залізничного транспорту. *Моделювання регіональної економіки*. 2018. № 1(31). С. 260–269.

6. Остапюк Б. Б. Стратегія економічної безпеки залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 65. С. 124–132.

7. Остапюк Б. Б. Напрямки забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в інформаційній сфері. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 66. С. 102–108.

8. Остапюк Б. Б. Інтелектуально-кадрова складова управління економічною безпекою залізничного транспорту. *Економіка та держава*. 2019. № 7. С. 90–95.

тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

9. Остапюк Б. Б. Фактори конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. *Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток* : матеріали X Ювілейної Міжнар. наук.-практ. конф. (18 – 19 квітня 2018 р., м. Харків) : у 3 ч. Харків : ХНУБА, 2018. Ч.2. С.82–84.

10. Остапюк Б. Б. Вдосконалення системи забезпечення економічної безпеки на прикладі залізничного транспорту. *Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи* : матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (28 листопада 2018 р., м. Львів) : у 2 ч. Львів : Львівський інститут МАУП, 2018. Ч. 2. С. 338–342.

11. Остапюк Б. Б., Дикань В. Л. Управління економічною безпекою

вітчизняних підприємств залізничного транспорту. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання* : тези VIII наук.-практ. конф. (29 листопада 2018 р., м. Харків). Харків : НАНГУ, 2018. С. 183–185. URL: <http://nangu.edu.ua> (дата звернення: 29.11.2018). (*Особистий внесок: ідентифіковано ключові загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень*).

12. Остапюк Б. Б. Стратегічне управління економічною безпекою залізничного транспорту України. *Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки* : матеріали V Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнародною участю (11 – 12 квітня 2019 р., м. Дніпро): у 2 ч. Дніпро: НМетАУ, 2019. Ч. 1. С. 134–138.

13. Остапюк Б. Б. Управління кадровим потенціалом підприємства. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XV Міжнар. наук.-практ. конф. (6 – 8 червня 2019 р., м. Харків). У 2-х частинах. Харків : УкрДУЗТ, 2019. Ч. 2. С. 46–48.

14. Остапюк Б. Б. Особливості забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. *Методичні підходи до формування стратегічного бачення соціально-економічного розвитку регіонів* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (22 червня 2019 р., м. Дніпро). Дніпро : НО «Перспектива», 2019. С. 25–27.

15. Остапюк Б. Б. Стейкхолдер-орієнтований підхід до формування системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. *Наука та інновації як основні шляхи вдосконалення економічного потенціалу країни*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (29 червня 2019 р., м. Львів). Львів : ГО «Львівська економічна фундація», 2019. С. 69–71.

16. Остапюк Б. Б. Напрями забезпечення інтелектуально-кадрової безпеки залізничного транспорту. *Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів і права*: тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (12 липня 2019 р., м. Полтава) : у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 1. С. 53–54.

АНОТАЦІЯ

Остапюк Б. Б. Управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2019.

Дисертація присвячена удосконаленню теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

Виділено періоди еволюції інституційного базису функціонування підприємств залізничного транспорту, що дало змогу встановити прогалини і

загрози їх розвитку. З'ясовано внутрішньосистемні та позасистемні загрози розвитку підприємств залізничного транспорту і розроблено механізм управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту, що враховує стратегічну архітектуру АТ «Укрзалізниця». Запропоновано проводити оцінку рівня вразливості та економічної безпеки підприємств залізничного транспорту за видами діяльності і розвинуто теоретичні положення щодо розроблення стратегії забезпечення їх економічної безпеки шляхом виділення базових і перехідних сценаріїв її реалізації. Удосконалено модель забезпечення виробничої безпеки залізничних підприємств в умовах відкриття національного ринку залізничних перевезень за рахунок організації співпраці учасників ринку для реалізації якісних транспортно-логістичних послуг на засадах комплементарного підходу. Розроблено систему формування кадрового резерву підприємств залізничного транспорту в контексті забезпечення їх кадрової безпеки, яка містить інструментарій розвитку цифрових компетенцій на різних етапах підготовки персоналу. Набув подальшого розвитку підхід щодо впровадження культури інформаційної безпеки на підприємствах залізничного транспорту, який включає принципи, функції, етапи і методи її формування.

Ключові слова: економічна безпека, управління, загрози, ризики, механізм, діагностика, стратегія, підприємства залізничного транспорту, лібералізація, ринок залізничних перевезень, кадрова безпека, інформаційна культура.

SUMMARY

Ostapuyk B. B. Management of economic safety of the railway transport enterprises in the liberalization conditions of the railway transportations market.— Qualifying scientific work as a manuscript.

The thesis for the degree of Candidate of Economic Sciences, specialty 08.00.04 – economy and management of enterprises (by types of economic activity). – Ukrainian State University of Railway Transport, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2019.

The dissertation is devoted to the improvement of theoretical and methodological provisions, methodological approaches and practical recommendations for the management of economic security of railway transport enterprises in the conditions of liberalization of the railway transport market.

Despite the evolutionary changes in the nature of competitive relations between subjects of the market of railway transport services reveals the periods of transformation of the institutional development of the railway transport enterprises, in which the identification of institutional gaps in the system of normative-legal support of implementation processes reforming of the enterprises of the railway sector and identified key threats to their development. For the formation of effective policy of management of economic security of enterprises of railway transport was considered reasonable maximum given the range of threats to their development, due to both the deepening of intra-industry problems and change the competitive position of railway undertakings in the market of transport services. With this in mind, the threats to the development of railway transport

enterprises are identified and systematized in the following groups: intra-system threats in the context of business activities of railway enterprises, and non-system threats caused by the liberalization of the railway transport market.

On the basis of the analysis and generalization of provisions on formation of management system of economic safety of the enterprise certain and structured objects of management of economic safety of the enterprises of railway transport according to strategic architecture of JSC "Ukrzaliznytsia". It allowed to develop the mechanism of management of economic safety of the enterprises of railway transport which is consistently realized at their strategic, tactical and operational levels by definition of the specific purposes, tasks, processes and methods of management of economic safety. Due to the intensification of competition in the transport markets and the growth of threats to competitive relations, it was possible to improve the procedure for diagnosing the economic security of railway transport enterprises in the context of its focus on solving the problems of business segments of railway transport enterprises. An approach to assessing the vulnerability and determining the state of economic security of railway transport enterprises by type of activity has been developed, which involves the calculation of an integral indicator of the level of economic security of railway transport enterprises as a weighted average for such components as passenger transportation, freight transportation, infrastructure, production and service, financial and investment and socio-environmental activities. In the context of strategic management of economic security, proposals for alternative actions are provided, which are determined in accordance with the possible target parameters of the operation of railway transport enterprises in the long term. They are represented by such basic scenarios as anti-crisis, adaptive, communication, progressive, and transitional scenarios, including anti-crisis-adaptive, adaptive-communication, communication-progressive. The toolkit of scenarios allowing to find out perspective for introduction of measures for ensuring economic safety of the enterprises of railway transport is opened.

In the conditions of incompleteness of processes of reforming of railway branch and emergence of intraindustrial competition maintenance of industrial safety of the railway transport enterprises demands cardinal changes of process of providing transport and logistic services. For full participation and ensuring high quality of services of railway enterprises, a complementary approach to the organization of interaction of JSC "Ukrzaliznytsia" with other entities of the railway transport market in the provision of transport and logistics services implemented through information and communication technology, complementarity of integrated transport and logistics services, as well as synchronization of technical and technological aspects of business cooperation has been developed. Despite the important role of staff in providing economic security and the need for leveling of existing human threats in the management of railway transport enterprises the developed system of formation of personnel reserve, which is focused on the development of digital competences of staff through the introduction of complex tools and technologies, the formation of highly qualified personnel capable of performing production tasks in accordance with the strategic priorities of digital transformation of railway undertakings. The total use of information and communication means and technologies in the activities of railway transport enterprises necessitated the improvement

of information security tools. Despite the ethical context of information security management, an approach to the formation and development of information security culture of railway transport enterprises has been developed. The functions, main stages of formation, methods of development, basic components, spheres of manifestation (business sphere, intra-corporate), as well as levels of information security culture management are disclosed.

Keywords: economic security, management, threats, risks, mechanism, diagnostics, strategy, railway transport enterprises, liberalization, railway transport market, personnel security, information culture.

АННОТАЦИЯ

Остапюк Б. Б. Управление экономической безопасностью предприятий железнодорожного транспорта в условиях либерализации рынка железнодорожных перевозок. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2019.

Диссертация посвящена совершенствованию теоретико-методологических положений, методических подходов и практических рекомендаций по управлению экономической безопасностью предприятий железнодорожного транспорта в условиях либерализации рынка железнодорожных перевозок.

Выделены периоды эволюции институционального базиса функционирования предприятий железнодорожного транспорта, что позволило установить недостатки и угрозы их развития. Выяснено внутрисистемные и внесистемные угрозы развитию предприятий железнодорожного транспорта и разработан механизм управления экономической безопасностью предприятий железнодорожного транспорта, учитывающий стратегическую архитектуру АО «Укрзалізниця». Предложено проводить оценку уровня уязвимости и экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта по видам деятельности, а также развиты теоретические положения по разработке стратегии обеспечения их экономической безопасности путем выделения базовых и переходных сценариев ее реализации. Усовершенствована модель обеспечения производственной безопасности железнодорожных предприятий в условиях открытия национального рынка железнодорожных перевозок за счет организации сотрудничества участников рынка для реализации качественных транспортно-логистических услуг на основе комплементарного подхода. Разработана система формирования кадрового резерва предприятий железнодорожного транспорта в контексте обеспечения кадровой безопасности, которая содержит инструментарий развития цифровых компетенций на различных этапах подготовки персонала. Получил дальнейшее развитие подход к внедрению культуры информационной безопасности на предприятиях железнодорожного транспорта, которые включает принципы, функции, этапы и

методы ее формирования.

Ключевые слова: экономическая безопасность, управление, угрозы, риски, механизм, диагностика, стратегия, предприятия железнодорожного транспорта, либерализация, рынок железнодорожных перевозок, кадровая безопасность, информационная культура.

Остапюк Борис Борисович

**УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск



Н.Є. Каличева

Підписано до друку «30» жовтня 2019 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,8 ум. друк. арк. Наклад 120 прим.
Зам. № 514.

Видавництво УкрДУЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 6100 від 21.03.2018 р.
61050, Харків, майдан Фейербаха, 7
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7.