

## РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇНИ

© Широкова О.М., Тимофєєва Т.О., 2012

**Визначені теоретичні та практичні основи рівня впливу залізничного транспорту на забезпечення економічної безпеки України. Визначені тенденції зміни показників національної економіки і залізничного транспорту, виявлена необхідність обов'язкового обліку індикаторів роботи транспорту як важливого блоку у системі національної безпеки.**

**Ключові слова:** залізничний транспорт, економічна система, економічна безпека.

## A ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN ECONOMIC SECURITY PROVIDING COUNTRY

© Shyrokova O., Tymofeeva T., 2012

**In the articles theoretical and practical bases of level of influence of railway transport are certain on providing of economic security of Ukraine are determined. The indexes change tendencies of national economy and railway transport are determined, the necessity of obligatory account of work of transport is educed as an important block in the system of national safety.**

**Key words:** railway transport, economic system, economic security.

### Постановка проблеми

Проблема забезпечення економічної безпеки держави є особливо актуальною, оскільки в сучасних умовах виникає необхідність своєчасного передбачення й реагування на будь-які зміни як у зовнішньому, так і внутрішньому середовищах. Виконання таких завдань лежить в основі забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

У сучасних умовах кон'юнктура залізничного транспорту, який є продовженням виробництва в сфері обігу, може слугувати дуже чутливим індикатором змін, що відбуваються як у виробництві, так і в обігу товарів. Транспорт здійснює найсильніший зворотний вплив на динаміку виробництва й торгівлі, а також є великим споживачем ресурсів, істотно впливає на структуру й стан товарних ринків, ринку роботи й ринку капіталу.

Отже, адаптація підприємств залізничного транспорту до змін зовнішнього економічного середовища, як напрямок забезпечення конкурентоспроможності галузі є необхідною умовою для розвитку й забезпечення економічної безпеки країни.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми забезпечення економічної безпеки на різних її рівнях перебувають у центрі уваги вчених. Основні дослідження в цьому напрямку відображено в роботах таких вчених, як: Г. Пастернак-Таранущенко, С. Мочерний, О. Плотнікова, Г. Дарнопих, А. Ревенко та ін. Дослідженнями в напрямку забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту та забезпечення її окремих складових займалися такі вчені: І. Плетникова, Л. Йожкін, А. Чічін, А. Новікова, Р. Кожевников та інші.

Незважаючи на вагомий внесок зазначених вчених, треба відмітити, що ця проблема розглядалася окремо по галузях господарювання, тому актуальним є дослідження теоретичних основ щодо проблеми

визначення, оцінки і прогнозування розвитку економіки з погляду забезпечення її економічної безпеки у взаємозв'язку з забезпеченням економічної безпеки залізничного транспорту за допомогою найважливіших показників і індикаторів його функціонування під впливом проявів зовнішнього і внутрішнього характеру.

### **Постановка цілей**

Метою дослідження є визначення найважливіших показників і індикаторів забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту у взаємозв'язку з функціонуванням національного господарства, оскільки з позицій економічної безпеки важлива оцінка взаємовпливу й взаємозалежності залізничного транспорту і галузей, які користуються його послугами та економіки, загалом.

### **Виклад основного матеріалу**

Транспорт поєднує регіони країни, забезпечує потребу народного господарства в перевезеннях людей і вантажів, являє собою сполучну ланку між виробниками й споживачами товарів і послуг. Залізничний транспорт є однією з основних складових частин транспортної інфраструктури, що має визначальне значення для забезпечення господарських зв'язків і платоспроможного попиту громадян на перевезення. Цим визначається його величезне соціально-економічне значення для держави й суспільства.

Порушення в роботі транспортного комплексу можуть спричинити серйозні негативні наслідки для економічної безпеки країни.

Надійне забезпечення економічної безпеки на всіх рівнях можливо за умови стійкого функціонування транспортної галузі, тому що її потенціал є визначальним стабілізуючим фактором антикризового розвитку, гарантом економічного зростання й підтримки економічної незалежності і безпеки країни.

Провідне значення для залізничного транспорту України обумовлено двома основними факторами: техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту та збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України й світу з географічним положенням українських залізниць.

Залізничний транспорт здійснює основний обсяг перевезень у низці системоутворюючих, стратегічно важливих галузей, серед яких вугільна, нафтовидобувна й нафтопереробна галузі, видобуток і переробка чорних металів, виробництво будівельних матеріалів тощо. Ці галузі забезпечують стійке функціонування народногосподарського комплексу й безпосередньо впливають на національну економічну безпеку. Погіршення показників діяльності галузей матеріального виробництва підсилює деякі негативні тенденції впливу зовнішнього середовища на роботу залізничного транспорту. Так, в 2008 р. уповільнення економічного зростання й динаміки промислового виробництва привело до значного зниження темпів зростання вантажообігу: якщо в 2007 р. він становив 9,1 %, то в 2008 та 2009 рр. знизився на 2,1 % та 23,7 %, відповідно. У 2010 р. темп зростання вантажообігу становив лише 11,1 %. З огляду на системоутворююче значення залізничного транспорту в ефективному й безпечному функціонуванні вітчизняної економіки, безумовний інтерес становило дослідження його техніко-економічного стану.

Так, важливим показником, що характеризує роботу транспортного комплексу, є транспортність валового внутрішнього продукту (ВВП) в наведених тонно-кілометрах на одну гривню національного виробництва як відношення валової доданої вартості транспортних послуг до ВВП. Крім того, в умовах реформування економіки, розширення самостійності регіонів, формування нових господарських зв'язків, безперервна робота залізничного транспорту, його стан важливі як ніколи і істотно впливають на рівень розвитку держави, його економічну безпеку. Вплив залізничного транспорту на приріст ВВП динамічно зростає.

Цей складний інтегрований показник залежить від зміни темпів перевізної роботи, стану економіки транспорту й народного господарства. Значення цього показника й структура наведеного вантажообігу можуть бути основою для визначення тенденцій зміни попиту на транспортні послуги, аналізу його структури й повноти задоволення в перевезеннях. Чисельне значення питомого показника транспортності ВВП в останні роки залишається практично постійним (8,3–8,7 %), оскільки скорочення обсягу перевезень і валового внутрішнього продукту відбувається приблизно однаковими темпами. Для порівняння – частка транспорту у ВВП до 1990 р. становила 10,8–11 %.

Незважаючи на падіння обсягу перевезень і конкуренцію на транспортному ринку, залізничному транспорту вдається зберегти свій пріоритет у сфері вантажних перевезень. Залізниці України забезпечують 57 % вантажообігу й 38 % пасажирообороту.

Отже, основною специфікою транспортного комплексу України, на відміну від більшості країн світу, є провідне значення залізниць в обслуговуванні реального сектору економіки. Це визначає значення залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки країни. В умовах дії несприятливих макроекономічних факторів і посилення конкуренції на ринку вантажних перевезень, залізничний транспорт забезпечив стійке задоволення попиту на перевезення й сприяв піднесенню економіки в 2000–2005 рр., зокрема за рахунок пільгових умов з стимулювання матеріального виробництва. Так, приріст тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом найнижчий серед всіх видів транспорту й на третину нижчий від темпів приросту цін у промисловості. Однак ціновий тиск, який здійснюється зовнішнім середовищем на витрати залізниць, істотний. Випереджальний темп зростання цін на споживану УЗ продукцію у разі обмеження зростання прибутковості означає субсидування галузей промисловості за рахунок залізничного транспорту.

Оцінка впливу залізничного транспорту на економіку й забезпечення її безпеки повинна включати аналіз стану його основних фондів, оскільки це не тільки забезпечує конкурентоспроможність залізничного транспорту на транспортному ринку, але й імідж держави як стратегічного та надійного партнера.

У цей час ступінь зношення основних засобів у транспортній галузі досяг 94,4 %. У цій сфері господарства зосереджена більша частина основних фондів України, якщо брати їх первинну (переоцінену) вартість – 3,8 з 6,65 трлн. грн. А от залишкова вартість основних засобів тут оцінена всього лише в 213 млрд. грн. Зношений рухомий склад – найголовніша проблема для українських залізничників. У квітні 2011 р. в Укрзалізниці визнали, що зношування її локомотивного парку досягло 80 %. У травні зношування тепловозного парку становить взагалі 97 %, а електровозів – 90 %.

Сформовану ситуацію можна пояснити деякими причинами. По-перше, практично повною відсутністю державної підтримки. По-друге, недоліком власних засобів залізниць. По-третє, відсутністю (недоліком) зовнішніх джерел фінансування. Скорочуються обсяги будівництва нових шляхів і електрифікації залізниць. Фактор скорочення капіталовкладень у залізничний транспорт є одним з основних погроз безпеки України. Складність залучення зовнішніх інвестицій у розвиток залізничного транспорту порівняно з іншими сферами економіки пояснюється низькою інвестиційною привабливістю цієї галузі, зумовлену відсутністю об'єктивних умов, насамперед, нормативно-правової бази для залучення в галузь у достатньому обсязі приватних інвестицій. Практично єдиним джерелом фінансування транспорту є власні засоби галузі (прибуток, амортизація). Однак сьогодні, з об'єктивних причин, УЗ не має достатніх власних джерел інвестицій, оскільки продовжує перебувати в межах між верхнім рівнем тарифів, які держава індексує відповідно до темпів інфляції і зростанням цінового тиску з боку постачальників і підрядників, що набагато вище від інфляції; продовжує покривати збитки від пасажирських перевезень з фінансового результату, одержуваного компанією від вантажних перевезень і інших видів діяльності; змушена скеровувати частину власних ресурсів на розвиток некомерційних об'єктів державного значення, таких, як переходи через кордон, підходи до портів, вокзали тощо. У результаті спостерігається відставання темпів зростання інвестицій в основний капітал на залізничному транспорті від темпів зростання інвестицій по промисловості, загалом.

У той же час, за оцінками фахівців, інвестиції в галузь повинні бути, як мінімум, не нижче від середнього рівня по промисловості, а для стійкого розвитку потрібне інвестування випереджальними темпами. Сьогодні потреба залізничного транспорту загального користування в інвестиціях може визначатися на різному рівні залежно від перспектив і цілей розвитку галузі.

Зокрема, капітальні інвестиції у розвиток залізничного транспорту у 2008 р. становили 19,7 млрд грн. При цьому власні кошти становили понад 5,6 млрд грн., бюджетні кошти – 4,8 млрд грн. та інвестиційні ресурси у сумі понад 9,2 млрд грн. Враховуючи вплив світової фінансової кризи, план капітальних інвестицій на 2009 рік було реалізовано з метою мінімального забезпечення потреби суспільства в пасажирських та вантажних перевезеннях, а також з метою запобігання надзвичайним

ситуаціям на залізничному транспорті. Загальна сума капітальних інвестицій у розвиток залізничного транспорту становила 7,9 млрд. грн. (або три з трьох рази менше від потреби). За джерелами фінансування переважає залучення кредитних коштів та через механізм фінансового лізингу – 4 млрд. грн., за рахунок власних коштів (амортизації, фонду розвитку виробництва) – 3,3 млрд. грн., за рахунок за рахунок Державного бюджету – 0,65 млрд. грн. Капітальні інвестиції на залізничному транспорті у 2010 р. становили 8,15 млрд. грн.

Все це свідчить про проблеми, які перешкоджають стійкому забезпеченню конкурентоспроможності залізничного транспорту і уповільнюють досягнення безперечної економічної безпеки держави.

### **Висновки**

Під час аналізу тенденцій розвитку транспортної галузі з погляду факторів економічної безпеки необхідно ще раз підкреслити важливість обліку особливостей соціально-економічних характеристик, характеристик специфіки залізничної галузі, її значення в економіці країни. У цьому зв'язку економічна безпека в частині перевізного процесу на галузевому рівні припускає облік і забезпечення цілісності транспорту як галузі, недопущення непоправних втрат у результаті порушення цілісності транспортного процесу в національній економіці. Тенденції зміни показників національної економіки, транспорту, і залізничного транспорту, зокрема, аналіз низки літературних джерел свідчить про необхідність обов'язкового обліку транспортної складової й виділення її як самостійний блок у системі національної безпеки. Реалізація значення транспорту, зокрема залізничного, у забезпеченні національної безпеки полягає у створенні умов для підтримки такого рівня його розвитку, що дасть змогу за будь-яких найважливіших потреб економіки й населення в перевезеннях (з необхідною якістю) забезпечити його готовність до роботи в надзвичайних ситуаціях, зберегти стійкість функціонування всіх ланок транспортного процесу, протидіяти різним факторам (погрозам), що приводять до порушення стійкості або руйнуванню.

### **Перспективи подальших досліджень**

Теоретичне обґрунтування необхідності врахування впливу роботи залізничного транспорту на розвиток національного господарства як одного з ключових факторів забезпечення економічної безпеки держави спричиняє необхідність розроблення методичних основ виконання запропонованих заходів. Це стосується показників-індикаторів взаємовпливу галузей народного господарства і економіки, загалом.

1. Липидус Б.М. *Техническая политика как инструмент реализации экономической стратегии на железнодорожном транспорте. Подходы к методологии.* – М.: Маршрут, 2004. – 208 с.
2. Персианов В.А. *Железнодорожный транспорт и экономическая безопасность России // Вестник университета. Сер. Управление на транспорте.* – М.: ГВУ, 2001. – № 1. – С. 5–9.
3. *Экономическая безопасность железнодорожного транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина и др.; Под ред. Р.А. Кожевникова, З.П. Межох.* – М.: Маршрут, 2005. – 326 с.
4. Козаченко Г. В. *Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: монографія / Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко.* – К.: Лібра, 2003. – 280 с.
5. Гришко Н. С. *Методичні аспекти оцінки фінансової складової економічної безпеки підприємства / Н. С. Гришко // Регіональні перспективи, – 2002. – № 1. – С. 6.*
6. Овчинникова О. П. *Роль фінансової безпеки підприємства в системі економічної безпеки / О. П. Овчинникова // Образование и общество, – 2006. – № 3. – С. 92–94.*
7. *Транспорт і зв'язок // Державний комітет статистики України: [Електронний ресурс]. – URL.: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)*