

Перелік посилань:

1. Стратегія застосування міжнародних стандартів фінансової звітності в Україні [Електронний ресурс] : Постанова КМУ від 24.10.2007р. №911-р. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/911-2007-%D1%80>.
2. Ткаченко В. В. Особливості становлення і розвитку фінансової звітності: вітчизняний та світовий досвід [Електронний ресурс] / В. В. Ткаченко // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики. – 2015. – Вип. 2. – С. 68-75. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fkd_2015_2_11.
3. Резнікова В. В. Перспективи гармонізації бухгалтерського обліку та фінансової звітності в Україні [Електронний ресурс] / В. В. Резнікова, О. С. Орлова // Адміністративне право і процес. – 2015. – № 1 (11). – С. 296-331. – Режим доступу : <http://applaw.knu.ua/index.php/holovna/item/435-perspektyvyharmonizatsiyi-bukhhalterskoho-obliku-ta-finansovoyi-zvitnosti-vukrayini-rieznikova-v-v-orlova-o-s>.
4. Кузіна Р. В. Корпоративний облік і звітність в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку : [монографія] / Р. В. Кузіна. – Херсон : Грінь Д.С., 2015. – 416 с.

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

О.В. Кудрявцева, к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Аналіз існуючих підходів до визначення економічної безпеки дає зрозуміти, що ключовими поняттями при визначенні цієї категорії є: незалежність, стабільність, стійкість, пріоритет національних інтересів. При цьому транспортна галузь займає важливе місце в системі національної безпеки. У свою чергу, транспортний комплекс країни можна розглядати як сукупність підприємств і організацій транспорту, а значить, економічна безпека транспортного комплексу складається з «економічних безпек» підприємств його складових.

В основу запропонованого підходу до оцінки економічної безпеки підприємств транспорту пропонується закласти таке визначення.

Економічна безпека транспортного підприємства – це його здатність протистояти зовнішнім і внутрішнім економічним загрозам і забезпечувати незалежне, стійке і надійне функціонування підприємства на ринку транспортних послуг.

Таким чином, економічну безпеку транспортного підприємства необхідно розглядати з позиції і у взаємозв'язку з національними інтересами.

Важливою частиною наукового підходу до визначення економічної безпеки транспортного підприємства є визначення критеріїв і параметрів, що характеризують економічну безпеку.

Вибір критеріїв оцінки економічної безпеки транспортного підприємства повинен бути взаємопов'язаний з критеріями економічної безпеки на національному та галузевому рівнях. Виходячи з цього в якості критеріїв оцінки економічної безпеки пропонується вибрати показники, що характеризують: положення підприємства на ринку транспортних послуг (інтенсивність росту; частка ринку); фінансову стійкість (коефіцієнт автономії, покриття і індекс постійного активу); стан основних виробничих фондів; залежність від зовнішніх джерел ресурсів (перш за все імпортного рухомого складу і робочої сили); залежність керівництва транспортної організації.

Поряд з вибором критеріїв економічної безпеки важливої наукової і практичної завданням є визначення параметрів, що визначають рівень економічної безпеки. Під параметрами економічної безпеки розуміються порогові значення показників, вихід за межі яких викликає загрози його економічної стійкості та ефективній роботі на ринку транспортних послуг.

Вирішення цього завдання може бути здійснене на основі моніторингу факторів, що визначають загрози економічній безпеці.

Впровадження моніторингу як оперативної інформаційно-аналітичної системи, що дозволяє своєчасно виявляти і попереджувати загрози економічній безпеці, є необхідною умовою створення ефективної системи економічної безпеки. Отримані на основі моніторингу дані по транспортним підприємствам повинні лягти в основу визначення параметрів економічної безпеки.

Перелік показників економічної безпеки, на наш погляд, повинен бути універсальним, тобто однаковим для підприємств різних видів транспорту, а ось параметри (порогові значення) можуть відрізнятися, відображаючи, таким чином, специфіку видів транспорту і видів діяльності.

Не менш важливою вимогою є вимога сумісності, тобто показники економічної безпеки повинні бути взаємопов'язані на рівнях національної економіки, транспортної галузі та транспортно-го підприємства.

Важливо кількісно оцінити рівень економічної безпеки транспортного підприємства, що дозволяє позиціонувати підприємство в області безпечного або небезпечного функціонування. Це положення відбивається у вимозі вимірності.

Виходячи з перерахованих вище вимог необхідно розробляти таку методичку оцінки економічної безпеки на рівні транспортного підприємства, яка буде взаємозалежна з показниками економічної безпеки на національному та галузевому рівнях.

ПОКАЗНИКИ МОНІТОРИНГУ У СФЕРІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

*Н.А. Малиш, д.держ.упр., професор
Київський національний торговельно-економічний університет*

Показники моніторингу у сфері транспортної інфраструктури, мають бути різними залежно від виду транспорту. Транспортна система України представлена такими видами транспорту: наземного – залізничний, автомобільний; водного – морський, річковий; повітряного – авіаційний, вертолітний та трубопровідного – нафто-, газо-, аміакопроводи; транспортування хімічних речовин. Так, показником ефективності виступає показник витрат на утримання транспортної мережі на одну особу в Україні. Він дозволяє порівняти витрати на одну особу з європейськими країнами. Транспортно-експлуатаційний стан автодоріг (y %) має відповідати вимогам за рівністю, та за міцністю [1].

Розробка показників – ключовий момент у побудові системи моніторингу та оцінювання. Фахівці зазначають, що показники повинні бути: ясними, актуальними, економічними, адекватними, контрольованими. Деякі показники можуть потребувати адаптації або доповнення додатковими показниками, тісніше пов'язаними з оцінюваним проектом, програмою або політикою. Вибрані показники можуть змінюватись у процесі оптимізації та вдосконалення системи моніторингу.

Ключові напрями розвитку та реформ інфраструктури України визначено Транспортною стратегією України на період до 2020 року. Це, зокрема: забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем; підвищення ефективності державного управління у галузі транспорту; розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення безпеки транспортних процесів; підвищення екологічності й енергоефективності транспортних засобів. Важливим для України є забезпечення виконання завдань Транспортної стратегії у частині захисту довкілля та зростання енергоефективності: зменшення до 2020 р. на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу, а також зменшення на 15-20 % енергомісткості транспорту.

Побудова якісної системи моніторингу та оцінювання (МіО) з орієнтацією на результат займає 10 кроків [2]: 1) проведення оцінки готовності; 2) погодження контрольованих довгострокових результатів/наслідків; 3) вибір ключових показників моніторингу довгострокових результатів/наслідків; 4) збір базових даних за показниками; 5) планування покращень: вибір реалістичних цілей; 6) моніторинг результатів; 7) використання інформації оцінювання; 8) звітування про висновки; 9) використання висновків; 10) підтримування системи МіО в організації.

Прикладом ефективного моніторингу може бути публічний моніторинг системи ProZorro – пілотний проект електронної системи публічних закупівель, що дозволяє онлайн продавати Державі. Серед показників моніторингу – конкурентні/неконкурентні тендери, кількість організаторів, кількість учасників, економія, рейтинги організаторів, статуси процедур тощо. Відкритий моніторинг державних видатків визначає 632,9 тис проведених тендерів на 11.03.2017 р. що дало змогу державі зекономити 17,3 млрд грн.

У системі транспортної інфраструктури України представлено такі статистичні показники моніторингу: фінансові результати підприємств до оподаткування за видами економічної діяльності за рік (млн грн), відсоток підприємств, які одержали прибуток та підприємства, які одержали збиток (y % до загальної кількості підприємств). До кількісних показників відносяться також: експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування та річкових судноплавних шляхів; довжина автомобільних доріг загального користування; відправлення/перевезення вантажів – загальний обсяг вантажів, який навантажено/ перевезено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажні автомобілі, залізничні вагони, річкові та морські судна, літаки) або трубопроводами, вимірюється в тонах (перекачка газу, аміаку – в тонах або кубічних метрах) тощо.