

УДК 33.658

Нікітіна А.В., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків

## МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА: АНАЛІЗ ТА ОСОБЛИВОСТІ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В УМОВАХ ЗАГОСТРЕННЯ КОНКУРЕНТНОЇ БОРОТЬБИ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Анотація:* Стаття розкриває сутність сучасного методичного забезпечення оцінювання економічної безпеки підприємств. Виявлено, що за сучасних динамічних умов жорсткої конкуренції впровадження нових систем управління, що охоплювали б усі сфери функціонування підприємства і допомагали вирішувати проблеми забезпечення високого рівня економічної безпеки, є неодмінним підґрунтям для ефективного управління підприємствами, й економічною безпекою зокрема. Висвітлено основні завдання, які вирішуються в контексті забезпечення економічної безпеки господарюючого суб'єкта в умовах ринкової економіки. Обґрунтовано необхідність подальшого розвитку теоретичних аспектів економічної безпеки підприємства.

## METHODOLOGICAL FOUNDATIONS OF THE COMPANY ECONOMIC SECURITY EVALUATION: ANALYSIS AND IMPLEMENTATION FEATURES UNDER INCREASED COMPETITION IN THE INTERNATIONAL MARKET OF MOTOR TRANSPORT SERVICES

*Abstract:* Article reveals the essence of the basic concepts of modern estimation of enterprise economic security. It was found that in the current conditions of tough competition the dynamic introduction of new management systems which would covering all areas of the enterprise and solving the problem to provide a high level of economic security is an essential foundation for effective corporate governance, and economic security in particular. The specific issues in the context of providing the enterprise economic safety under market economy conditions are determined. The need for further development of theoretical aspects of economic security are grounded.

**Постановка проблеми.** Умови, які утворились на міжнародному ринку автотранспортних послуг, зокрема: загострення конкурентної боротьби, підвищення вимог до технічного стану автопарку, відсутність підтримки з боку світового співтовариства – змушують українські автотранспортні підприємства (АТП) створювати дієві системи управління підприємством, за яких негативний вплив чинників зовнішнього середовища був би незначним. За таких обставин особливо гостро постають питання забезпечення власної економічної безпеки (ЕБ) зараз і в майбутньому, оскільки суб'єкти господарювання, у тому числі й підприємства, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом, особливо гостро відчувають потребу у швидкій та гнучкій системі адаптації до постійних змін кон'юнктури міжнародного ринку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сьогодні зустрічається велике розмаїття дефініцій економічної безпеки підприємства в наукових джерелах. Концепція економічної безпеки підприємства (ЕБП), яка є найбільш широкою, багатоохоплюючою та перспективною у дослідженні, визначена як ресурсно-

функціональна. Представниками її є С. Іляшенко, Є. Олейников, В. Тамбовцев та інші [1, 2]. У різновекторності і комплексності є головна особливість такого підходу щодо тлумачення поняття ЕБП. Науковцями в рамках ресурсно-функціонального підходу ідентифікуються основні чинники, процеси, що впливають на стан безпеки суб'єкта господарювання, аналізується структура власних і позичкових ресурсів підприємства, розглядаються головні показники, що відображають рівень ЕБП. Основною метою забезпечення економічної безпеки підприємства є розвиток суб'єкта господарювання і його стабільне функціонування. Перевагами цієї концепції є комплексне, багатостороннє вивчення об'єкта через аналітичну призму дослідження зовнішнього і внутрішнього середовищ, в яких функціонує підприємство, але недоліком є досить проблематичне застосування інструментарію такого аналізу через значні трудовозатрати на ідентифікацію усіх можливих і потенційних загроз економічній безпеці підприємства.

Велика кількість деструктивних чинників зовнішнього середовища спричинила виникнення ще одного наукового підходу до трактування економічної безпеки підприємства – захисного, прибічниками якого є Д. Ковальов, Т. Сухорукова, О. Козаченко, О. Іляшенко та інші [3, 4, 5]. Трактування економічної безпеки підприємства є таким: сукупність факторів, що визначають забезпечення економічних інтересів, здатність протистояти загрозам, незалежність, платоспроможність, стійкість тощо. Разом з тим, незважаючи на детальне вивчення факторів середовища, науковці не враховували необхідність забезпечення сталого розвитку та необхідність урахування часового чинника, що й відносимо до головного недоліку цієї концепції.

Ототожнення ЕБП із стійкістю та розвитком останнього є основною наступного підходу, стійкісного, для таких вчених як: К. Горячева, С. Дубецька [5, 6]. Вони звертають особливу увагу на основні умови існування підприємства, необхідність дотримання певних параметрів, хоча таким чином розкривається сутність економічної безпеки підприємства не у повній мірі, вказуючи лише на сталий розвиток суб'єкта господарювання.

**Постановка завдання.** Метою статті є узагальнення, поглиблення і розвиток теоретико-методичних засад економічної безпеки підприємства.

Реалізація поставленої мети зумовила вирішення таких завдань:

- детермінація основних підходів до визначення ЕБП;
- дослідження сучасного інструментарію оцінювання рівня економічної безпеки (на прикладі АТП).

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На сьогоднішній день зустрічається широкий арсенал методів і методик дослідження й оцінювання різноманітних складних, багатоаспектних економічних явищ, винятком не є й економічна безпека підприємства. З метою підвищення ефективності управління

суб'єктів господарювання в умовах збільшення кількості деструктивних явищ було виділено основні особливості і специфіку застосування методів оцінювання рівня ЕБП на різних рівнях ієрархії управління економікою (табл. 1).

Аналізуючи дані таблиці 1, приходимо висновку, що особливості імплементації методів оцінювання рівня ЕБП, а саме: моніторинг соціально-економічних показників, теоретико-ігрові методи, методи аналізу й обробки сценаріїв, методи експертної оцінки, оптимізації, методи багатовимірного статистичного аналізу, теорії штучних нейронних мереж, на мезо- та мікрорівнях ієрархії управління економікою різняться, хоча спільною рисою є головна мета життєздатність, забезпечення розвитку підприємництва у регіоні і належного рівня його економічної безпеки.

Таблиця 1 – Особливості застосування методів оцінювання рівня ЕБП на різних рівнях ієрархії управління економікою [7]

Найменування методів дослідження	Рівень застосування	Зміст та характеристика методу
Моніторинг соціально-економічних показників	На мезорівні	Оцінювання показників розвитку підприємництва за регіонами країни й у територіально-галузевому аспекті
	На мікрорівні	Аналіз обсягів господарської діяльності підприємства, її ефективності, зокрема з огляду рівня задоволення рівня попиту
Теоретико-ігрові методи	На мезорівні	Прогнозування в ігровій формі багатосторонніх і різнохарактерних заходів органів влади з метою забезпечення розвитку підприємництва у регіоні і належного рівня його ЕБ
	На мікрорівні	Визначення наслідків варіантів розвитку підприємства у непередбачуваному і мінливому зовнішньому середовищі і використання ним ресурсного забезпечення на його життєздатність і ефективність функціонування
Методи аналізу й обробки сценаріїв	На мезорівні	Моделювання впливу рішень впливу місцевих органів державного управління на розвиток підприємництва регіону і зміцнення його ЕБ
	На мікрорівні	Обґрунтування оптимального співвідношення ресурсного забезпечення і потенціалу для досягнення належної життєздатності і фінансової стійкості підприємства
Методи експертної оцінки	На мезорівні	Ранжування регіонів за рівнем сприятливості середовища для ведення підприємницької діяльності; оцінювання якісних характеристик ЕБ бізнесу

Методичні засади оцінювання економічної безпеки підприємства: аналіз та особливості імплементації в умовах загострення конкурентної боротьби на міжнародному ринку автотранспортних послуг

	На мікрорівні	Визначення вагомості функціональних складових; експертне оцінювання конкурентних позицій, життєздатності
Методи оптимізації	На мезорівні	Моделювання найбільш оптимального і раціонального рішення органів влади щодо галузево-територіального розвитку бізнесу з метою забезпечення його економічної безпеки
	На мікрорівні	Обґрунтування оптимального співвідношення ресурсного забезпечення і потенціалу для максимізації прибутку, обсягів господарської діяльності, мінімізації витрат тощо
Методи багатовимірного статистичного аналізу	На мезорівні	Групування регіонів країни і галузей (секторів економіки), окремих територій за рівнем економічної безпеки бізнесу
	На мікрорівні	Визначення залежності між показниками функціонування підприємства і рівнем його економічної безпеки, прогнозування тенденцій розвитку вагомих показників
Теорії штучних нейронних мереж	На мезорівні	Моделювання складних залежностей економічної безпеки бізнесу і ресурсного потенціалу регіону тощо
	На мікрорівні	Виявлення складних нелінійних залежностей ЕБП і показників зовнішнього середовища його функціонування

Як можна зробити висновок з таблиці, під час процесу оцінювання рівня економічної безпеки підприємства доцільним є застосування симбіозу класичних і сучасних методів, а саме: логіко-структурного моделювання, стратегічного аналізу і прогнозування, евристичного і ситуаційного, компаративного політичного й економічного аналізу – хоча зазначені методи є доповненням до базових, зазначених вище, на кшталт: результати методів експертних оцінювань, багатовимірних статистичних досліджень узагальнюють методи логіко-структурного моделювання, стратегічного аналізу і прогнозування [7].

Ґрунтуючись на загальних засадах теорії управління і дослідивши наукові джерела, було проведено узагальнення сучасних наукових підходів до оцінювання економічної безпеки АТП, що дозволило виокремити існуючу базу фундаментальних досліджень щодо оцінювання визначеної економічної категорії, але вони, на жаль, не дають повної, комплексної характеристики ЕБП. Так, Л.П. Левицька й І.І. Дроздова запропонували ґрунтовний підхід ідентифікації рівня ЕБП, у тому числі й автотранспортних. Авторами підходу пропонується чотири (нормальний, передкризовий, кризовий і критичний) стани економічної безпеки підприємств [8]. Так, індикатори рівня економічної безпеки

знаходяться в межах порогових значень при нормальному стані, а використання існуючого потенціалу знаходиться у межах технічно обґрунтованих нормативів. Згідно висновків вчених, свідченням передкризового стану економічної безпеки є відхилення від порогових значень хоча б одного з індикаторів (показників поточної ліквідності, фінансової незалежності) ЕБП. За межами таких значень знаходиться переважна множина основних індикаторів економічної безпеки, коли спостерігається кризовий стан. Всі (або майже всі) порогові значення індикаторів рівня економічної безпеки характеризують критичний стан.

Індикаторний метод визначення рівня економічної безпеки на підприємствах автомобільного транспорту зустрічається у роботах О. Барановського і В. Тамбовцева [9]. За запропонованою методикою розрахунку рівень економічної безпеки визначається з високим ступенем точності, що й є його головною перевагою. До недоліків можна віднести складність ідентифікації головних показників ЕБ, які враховують всі особливості діяльності суб'єкта господарювання, а також швидко змінювані процеси в зовнішньому і внутрішньому середовищі.

Для оцінювання рівня економічної безпеки підприємства у праці, яку розробили А.В. Козаченко, В.П. Пономарев [10], пропонується використовувати функціональну залежність, що заснована на локальних функціях залежності рівня економічної безпеки АТП від показників діяльності підприємства і коефіцієнтах, що відображають значущість кожного індикатора. Проте, недоробки такої методики полягають у тому, що немає обґрунтованих рекомендацій щодо формування системи оціночних показників і видів локальних функцій тощо.

Вельми цікавий і обґрунтований методичний підхід висуває С. Ільяшенко, який пропонує оцінювати економічну безпеку підприємств, у тому числі й автотранспортних, на підґрунті аналізу його фінансової стійкості, що визначається за достатньою кількістю власних і позичених оборотних коштів для здійснення виробничо-господарської діяльності [1]. В якості індикаторів рівня економічної безпеки, які потрібно використовувати для розрахунків, запропоновано використовувати надлишок або нестачу власних оборотних коштів, а також довго-, середньо- і короткострокові кредити і позики. Останні характеризують п'ять рівнів фінансової безпеки. До основних недоліків такого методичного підходу варто віднести: по-перше, відсутність градації значень інтегрального показника; по-друге, складність аналізу через однонаправлений характер показників (мова йде про показники фінансової стійкості суб'єкта господарювання). Хоча, варто підкреслити, що дослідження таких показників господарювання АТП є досить доцільним, вивчаючи фінансову складову ЕБ.

Деякі науковці, серед яких Е. Бухвальд, Н. Гловацька, З. Лазаренко, Д. Никифорчук, пов'язують ЕБ з категорією ризику. Крім того, підвищення ефективності управління підприємством, наголошують дослідники, стає можливим за такого симбіозу, особливо у випадках, коли спостерігається децентралізація управління економікою та суспільства замість адміністративно-командного господарювання [12]. За концепцією ризику до стратегії забезпечення економічної безпеки входять оцінка ризику й управління ризиком.

Оцінка ризику має експертний характер. Але недоліком цього підходу є той факт, що ризик-менеджмент на українських АТП практично не використовується, оскільки він є досить витратним, тому заходи, які передбачають процес забезпечення економічної безпеки підприємств є практично неможливими.

Грунтовний метод скаляризації для оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств пропонують застосувати В.Г. Сліпченко і С.В. Блідун [13]. Сутність такого підходу полягає у визначенні інтегральної бальної оцінки рівня економічної безпеки на підставі порівняння бальних оцінок, при чому визначення рівня економічної безпеки виконується у декілька етапів: визначення індикаторів економічної безпеки за кожною складовою; визначення нормалізованих і бальних оцінок за індикаторами; визначення оцінки стану індикаторного блоку; оцінка стану складових.

Бальні оцінки пропонують використовувати такі науковці, як Ф. Євдокімов, О. Мізіна, О. Бородіна, для здійснення експрес-оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств. Основою такого підходу є розрахунок граничних значень показників і складання їх рейтингу. У разі, якщо значення показника є вищим за нормативне, то його відносять до першого класу; нижче від нормативного, хоча вище за критичне – до другого; нижче за критичний – до третього [14]. До переваг такої методики слід віднести те, що отримання інтегральної оцінки рівня безпеки можливе при застосуванні у розрахунках усієї сукупності показників або тих, які для дослідження становлять найбільший інтерес. Ідентифікація рейтингу показника корегується залежно від мети і важливості індикатора для обраного аспекта дослідження.

З позиції теорії катастроф Д. Самсонов пропонує оцінювати економічну безпеку на підприємствах автомобільного транспорту [15]. За методикою, ідентифікується значення так званого «критичного порогу» для окремого показника економічної безпеки. Потім передбачається проведення подальших спостережень за змінами показників та вірогідності їх потрапляння в критичну зону, тобто настання «катастрофи». Хоча ідентифікація самого «критичного порогу» або порогових значень аналізованих показників ЕБ є подальшою перпоною та проблемою у дослідженні.

Науковці А.В. Козаченко, В.П. Пономарева й А.Н. Ляшенко доводять, що в зоні «економічна безпека» підприємство знаходиться, якщо виробничо-господарська діяльність останнього є прибутковою [3].

Критерієм, який запропонований науковцями для розрахунку рівня економічної безпеки підприємства, є співвідношення величини бруто-інвестицій підприємства і величини ресурсів, необхідних для інвестиційної підтримки умов, що забезпечують ЕБП [3]. За запропонованим підходом джерелом забезпечення ЕБП є прибуток, отриманий під час взаємодії суб'єкта господарювання з суб'єктами зовнішнього середовища. Оцінка передбачає розрахунок кількісного й якісного показника, крім того відокремлює такі рівні як підтримання, мінімальний, дуже низький, низький, середній, високий і дуже

високий. Запропоновану методику варто вважати досить обґрунтованою, хоча щодо присутності підприємства необхідно зазначити, що такі критерії не завжди включають безпечність діяльності підприємства в контексті обмеженості потенційного впливу на суб'єкт і неповноти такої характеристики. При чому, до недоліку також можна віднести те, що такий підхід є статичним, оскільки не враховано ймовірність настання загроз фінансовій стійкості й економічній безпеці взагалі у довгостроковій перспективі.

Необхідно зазначити, що намагаючись досягти та забезпечити стабільне й ефективне функціонування підприємства сьогодні й у майбутньому, цільова спрямованість системи управління економічною безпекою підприємства полягає у формуванні адаптивних реакцій на дію загроз в усіх напрямках життєдіяльності суб'єкта господарювання.

**Висновки.** Таким чином, проведене дослідження дало змогу дійти таких висновків. По-перше, методичний інструментарій оцінювання економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту повинен розкривати наявний рівень ЕБП, ймовірність настання небажаних загроз, що можуть спричинити негативні зміни у життєдіяльності суб'єкта господарювання. По-друге, перелік критеріїв, показників, а також конкретні числові порогові значення повинні бути включені до методичного забезпечення щодо оцінювання рівня економічної безпеки АТП. По-третє, досягнення високого рівня економічної безпеки можливе у тому випадку, коли показники функціональних складників знаходяться в допустимих межах значень. По-четверте, процес оцінки рівня економічної безпеки АТП повинен передбачати симбіоз класичних і сучасних методів, а саме: моніторинг соціально-економічних показників, експертної оцінки і багатомірного статистичного аналізу – для забезпечення більш детального і глибинного дослідження означеної проблеми та надання рекомендацій для ефективного господарювання підприємств.

### Література:

1. Ильяшенко С. Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С. Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 3. – С.12-19.
2. Клейнер Г. Б. Предприятия в нестабильной экономической среде: риски, стратегии, безопасность: [учеб.] / Г. Б. Клейнер, В. Л. Тамбовцев, Р. М. Качалов. – М.: ОАО Изд-во Экономика, 1997. – 288 с.
3. Козаченко А. В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения: [монография] / А. В. Козаченко, В. П. Пономарев, А. Н. Ляшенко. – К.: Либра, 2003. – 280 с.
4. Сухорукова Т. Индикаторы ресурсной безопасности предприятия / Т. Сухорукова // Х.: Бизнес Информ. – 1998. – №6. – С. 45–47.
5. Ковальов Д. Економічна безпека підприємства / Д. Ковальов, Т. Сухорукова // Економіка України. – 1998. – № 10. – С. 48–52.
6. Дубецька С. П. Економічна безпека підприємств України / С. П. Дубецька // Недержавна система безпеки підприємства як суб'єкт національної безпеки України: Зб. матер. наук.-практ. конф., Київ, 16–17 травня 2001 р. / [ред. кол. І. І.

Тимошенко та ін.]. – К.: Вид-во Європ. Н-ту, 2003. – С. 146–171.

7. Нікітіна А. В. Удосконалення сучасного методичного інструментарію оцінювання економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – Чернівці : ЧТЕІ КНТЕУ, 2012. – Вип. I (45). – С. 154–160.

8. Левицкая Л. П. Гибкость предприятия как фактор обеспечения его экономической безопасности / Л. П. Левицкая, И. И. Дроздова // Экономика железных дорог. – 2004. – №6. – С. 55-62.

9. Барановський О. Визначення показників економічної безпеки / О. Барановський // Економіка. Фінанси. Право. – 1999. – №8. – С.14-16.

10. Козаченко А. В. Методические основы оценки уровня экономической безопасности предприятия / А. В. Козаченко, В. П. Пономарев // Региональные перспективы. – №2-3 (9-10). – С. 104-106.

11. Бухвальд Е. Макроаспекты экономической безопасности России / Е. Бухвальд, Н. Гловацкая, С. Лазаренко // Вопросы экономики. – 1995. – №1. – С. 97-106.

12. Сліпченко В. Г. Еколого-економічні збитки: кількісна оцінка / В. Г. Сліпченко, С. В. Бридун та ін. – К. : Політехніка, 2001. – 215 с.

13. Евдокимов Ф. И. Экономическая устойчивость предприятия как фактор его безопасности / Ф. И. Евдокимов, Е. В. Мизина // Донецкий государственный технический университет : сб. научн. трудов. – Донецк. – 2001. – С.16-25.

14. Самсонов К. Элементы концепции экономической безопасности / К. Самсонов // Вопросы экономики. – 1994. – №12. – С. 14-24.