

Поява негативних явищ в господарській діяльності підприємства, зокрема зменшення доходів, зростання збитків, поява тривалої фінансової нестійкості, погіршення показників роботи підприємства, свідчать про велику імовірність банкрутства суб'єкта господарювання. Виникнення банкрутства пов'язане з неефективним управлінням підприємством, необґрунтованою маркетинговою стратегією, нераціональним використанням ресурсів тощо.

Поглиблення кризи платоспроможності обумовлює виникнення ситуації, за якої підприємство не може задовольнити вимоги кредиторів. Це спонукає кредиторів до судового захисту своїх прав шляхом порушення справи про банкрутство суб'єкта підприємницької діяльності. За таких умов підприємство не може своєчасно виплачувати борги і банкрутство стає юридично очевидним.

Таким чином, можна зробити висновок про те, що банкрутство суб'єктів господарювання характеризується неспроможністю підприємств відновити фінансову стійкість та платоспроможність внаслідок суттєвих фінансових збитків, що не дозволяють нормально здійснювати виробничо-господарську діяльність.

Варто зазначити, що існує проблема з ідентифікації ознак і причин виникнення банкрутства підприємств, так як вони часто носять прихований характер, що і визначає напрямки подальших досліджень.

Інститут банкрутства є одним з інструментів регулювання розвитку ринку. Саме ринок щоденно змушує одних власників поступатися місцем іншим, сильнішим конкурентам. Звільняючи ринок від банкрутів, держава захищає суб'єктів ринку від фінансових втрат, навмисного нанесення збитків. Процес банкрутства повинен бути спрямований на стимулювання розвитку бізнесу і зростання ефективності економіки, очищення ринку від недієздатних учасників, створення умов для відновлення бізнесу у випадку доцільності та бажання власників підприємств.

#### *Література*

1. *Терещенко О.О.* Антикризисное фінансове управління на підприємстві: Монографія. – К.: КНЕУ, 2004. – 268 с.
2. *Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом:* Закон України [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради. – 1999. – № 42-43. – С. 378-425. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.
3. *Савицька Г.В.* Економічний аналіз діяльності підприємства: Навч. посіб. – 3-тє вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2007. – 668 с. – (Вища освіта ХХІ століття).
4. *Лігоненко Л.О.* Антикризисное управління підприємством: Підручник. – К.: Київ. нац. торг.-економ. ун-т, 2005. – 824 с.
5. *Терещенко О.О.* Фінансова санація та банкрутство підприємств: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 412 с.
6. *Тітов М.І.* Банкрутство: матеріально-правові та процесуальні аспекти / За наук. ред. В.М. Гайворонського. – Х.: Фірма «Консум», 1997. – 192 с.
7. *Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 2* / Редкол.: ... С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2001. – 848 с.
8. *Салига С.Я., Ляшенко Є.І., Дацій Н.В., Корецька С.О., Нестеренко Н.В., Салига К.С.* Антикризисное фінансове управління підприємством: Навчальний посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 208 с.

УДК 658.7

### **ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИКИ**

*Концева В.В., кандидат економічних наук*  
*Костенко С.С.*

**Постановка проблеми.** Логістика–наука про планування, управління, контроль та регулювання руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у просторі та часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача. Проблеми логістики вже більше 25 років в зростаючих масштабах привертають увагу вчених, фахівців, керівництва фірм, підприємств та корпорацій розвинутих країн світу. Ця гостра зацікавленість відображається в науковому та практичному планах.

Проникнення логістики у сферу економіки у суттєвій мірі зобов'язане комп'ютеризації управління. В дійсності ми маємо справу з інфраструктурою, що швидко набуває розвитку у сфері економіки та організації виробництва та з новим науковим напрямком. Ця інфраструктура базується на сучасних досягненнях науки та техніки. Запровадження логістичних підходів в управлінні рухом товарами набуло більшу актуальність на сучасному етапі розвитку світової економіки. Це пов'язано з інтенсифікацією та розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарчих зв'язків між підприємствами та організаціями сполучених галузей. Зросли можливості для покращення їх взаємодії на основі розширення господарчої самостійності та ініціативи посередницьких структур та транспортних підприємств, удосконалення їх договірних відносин та взаємного економічного стимулювання.

**Основна частина.** На основі логістичних підходів економічні методи повинні отримати втілення у практиці виробничих структур – у виробників та споживачів, а також у системі комерційно-посередницьких організацій та підприємств. За допомогою цих методів забезпечується економічна зацікавленість господарчих суб'єктів у підвищенні ефективності кінцевих результатів господарчої діяльності за рахунок економії витрат та прибутку від логістичних операцій та послуг.

З початку ХХІ сторіччя в Україні відбувається процес інтенсивного формування багаторівневої ринкової економіки, на яку впливає глобалізація та інтеграція виробництва і розподілення у світовій економіці. Докорінно змінюється конкурентне середовище на ринку транспортних послуг, що пов'язано з послабленням державного регулювання цієї галузі народного господарства.

При цьому головними задачами транспорту (логістики) залишаються сучасне, якісне та повне задоволення потреб народного господарства та населення у перевезеннях, підвищення надійності та економічної ефективності роботи.

Важливе місце у вирішенні цих задач належить вантажному автомобільному транспорту, який повинен забезпечувати стійкий стан функціонування підприємств країни. Частка автомобільного транспорту складає близько 70% у внутрішніх та біля 50% у міжнародних перевезеннях.

На сьогоднішній день відбувається створення нових вантажопотоків та зміна тих, що вже сформувалися. Суттєво змінилися організаційно-економічні, а також правові взаємовідносини між учасниками транспортного процесу. Виникли проблеми сумісності національних транспортних систем з міжнародною транспортною системою. Поступово затверджуються нові транспортно логістичні системи як руху, так і розподілу товарів, що чітко проявляється у зміні ролі кожного виду транспорту в обслуговуванні як внутрішнього, так і зовнішнього вантажообігу.

Збільшення ролі автомобільних перевезень в обслуговуванні міжнародного вантажообігу, підсилення ролі експедиційної діяльності у формуванні попиту та пропозиції докорінно змінило концепції транспортного ринку. Міжнародними спільнотами поки що не знайдено раціональної відповіді на питання щодо ролі державного регулювання у функціонуванні транспортного комплексу: якщо в США дерегулювання та лібералізація правовідносин на транспорті привели до інтенсифікації виробничих процесів та росту вантажообігу, то в Україні, навпаки, до втрати багатьох позицій на міжнародному ринку транспортних послуг. З іншої сторони, створення єдиної міжнародної транспортно - логістичної системи та географічне положення транспортного простору України в якості транспортних коридорів вимагає окремого аналізу управління роботи транспортних вузлів, забезпечення координації та взаємодії транспорту, результативності досягнень науково-технічного прогресу на транспорті. Процес формування міжнародної системи перевезень не завершився. Більш того, остаточне рішення ряду проблем перевезень та освоєння нових технологій знайде своє втілення лише на межі першої чверті ХХІ ст.

В умовах переходу до нових ринкових відносин для любого підприємства виникає необхідність перебудовуватися до нових умов існування. Старі методи управління стають неефективними. У результаті на перший план виходить логістичний підхід до управління, з являється потреба у описанні нових властивостей, які мають підприємства в умовах нестабільного економічного середовища.

Головна ланка ринку - підприємницька фірма, базується не тільки на досягненнях менеджменту та маркетингу, але і логістики. У таблиці 1. вказані основні етапи розвитку зовнішньої функції фірми.

За даними експертів сьогодні до 80 % підприємств підпадають під формальні критерії банкрутства. Але вони мають достатній потенціал для підвищення ефективності роботи, як мінімум, на 20-30%. Про це свідчать підсумки Всеросійської науково-практичної конференції "Логістичні технології ХХІ століття", яка пройшла 18 лютого 2000 р. у Москві.

Етапи розвитку зовнішньої функції підприємства.

Етапи	Концепція	Критерій	Основна функція розвитку	Науково-практичний метод	Основний ресурс
початок ХХ ст. - кінець 1920 р.	Виробнича	Об'єм та витрати виробництва	виробнича	Організація виробництва НОТ	Технічний
1930 рр.	Збутова	об'єм продаж	збутова	організація та управління збутом	просторово-організаційний
1940-і - 1950-і рр.	продуктова	якість продукції	контрольно-управлінська	Економіка підприємства	Технологічний
1960-і - початок 1970-х рр.	Ринкова	споживання	маркетинг та сервіс	маркетинг	Інформаційний
середина 1970-х рр. теперішнього часу	Ресурсна	Ресурсний потенціал фірми, витрати	виробничо-комерційна	логістика	організаційно-управлінський

Управління логістичними системами базується на методі залучення окремих взаємопов'язаних елементів до інтегрованого процесу бізнесу з метою запобігання нераціональних втрат матеріальних, фінансових, трудових ресурсів. Більшість же фірм організовано по традиційній функціональній ознаці, не пристосованих до вилучення додаткового ефекту від логістики.

Сучасна концепція логістики розглядається як ефективний мотивований підхід до управління з метою зниження витрат виробництва. Ця концепція приймається за основу економічної стратегії підприємства, коли логістика використовується як засіб у конкурентній боротьбі та розглядається як управлінська логіка для реалізації планування, розміщення та контролю над матеріальними, фінансовими та трудовими ресурсами.

На теперішній час вітчизняні спеціалісти склали чотири області логістики - виробнича логістика (мікрологістика), транспортна логістика, логістика товарообігу (макрологістика) та фінансова логістика. Ці області достатньо тісно пов'язані, але разом з тим вони мають відносно самостійні предмети, об'єкти та підходи вивчення.

Розглядається три аспекти у галузі логістики, :логістика як господарчий процес, логістика як система управління, логістика як розділ економічної науки.

Застосування логістичного підходу до проектування розвитку економічних систем пропонує вирішення наступних задач постановка мети розвитку та знаходження їх оптимального поєднання - визначення шляхів та засобів досягнення мети через виявлення зв'язків та дослідження взаємодії факторів та визначених об'єктів у кількісній формі- погодженість цілей та засобів їх досягнення з потребою в ресурсах, враховуючи обмеженість останніх.

У якості головних інструментів логістичний підхід пропонує аналіз та синтез системи, що досліджується. Аналіз системи дозволяє виявити найбільш суттєві фактори, дає їх характеристику, кількісну оцінку взаємодії один з одним, визначає вплив їх на параметри системи, що досліджується.

Синтез забезпечується в процесі розробки та функціонування формалізованої моделі, параметрів системи, ця модель поєднує фактори у динаміці розвитку системи, що розглядається. Концепція логістики внесла зміни і до багатьох бачень економіки фірми:- задача повного завантаження потужностей замінюється задачею мінімізації термінів проходження обігових коштів через підприємство; перш за все передбачаються вільні потужності для швидкого реагування при зміні ринкового попиту;- однобічна орієнтація на зниження собівартості як метод ринкової боротьби змінюється прагненням до найбільш швидкого задоволення попиту;- пріоритет випуску великих

партій виробів поступається потребі високої якості продукції, що випускається чи послуг, що пропонуються. Основна ціль логістики як системи управління - управління ефективним, економічним та інтегративним засобом різноманітних функцій компанії, оцінка діяльності кожної її ланки, що є однією із суттєвих умов її у все більш конкурентному зовнішньому середовищі. У системі логістики необхідно безперервно оцінювати ефективність функціонування, витрат та рівня обслуговування. Логістика являє собою область управління, інтереси якого потребують аналізу елементів системи на перспективу. Іншими словами, необхідним є аналіз елементів логістики для можливих змін, результатом яких були б більш низькі витрати.

**Висновок.** Розвиток логістики зумовив суттєвий вплив на транспортну політику та структурні зміни у характері діяльності підприємств даної галузі, яка у кінці 1970-х років перетворилася у вузьке місце в економіці промислово розвинутих країн. Її відносно низька ефективність була обумовлена тим, що органи державного регулювання занадто жорстко регламентували тарифи, відстані транспортування, номенклатуру вантажів, що перевозяться, напрямок капіталовкладень та деякі інші параметри діяльності транспортних компаній, також проводили політику обмеження числа фірм у комплексі. В результаті конкурентна боротьба була в'ялою, а діючі компанії користувались монопольним положенням, що давало їм можливість стримувати об'єм та асортимент послуг та компенсувати високі витрати високими тарифами. Дерегулювання транспорту зняло всі вищевказані обмеження. Завдяки зниженню рівня державного регулювання транспорту, фірми даної галузі отримали свободу пропозицій у наданні послуг, звільняючи частину обігових коштів у клієнтури завдяки забезпеченню синхронізації роботи транспорту та виробничих підрозділів фірм. У зв'язку з цим посилюються потреби до якості поставок товарів, змінюється ступінь важливості критеріїв при виборі видів транспорту, впроваджуються прогресивні форми постачання вантажів, частішими стають поставки продукції мілкими партіями. Все це призводить до змін зв'язків в логістичній ланці, зрушення у структурі перевезень та взагалі до нового погляду на транспорт та перегляду транспортної політики.

Все вищесказане має, безумовно, дуже важливе значення не тільки до логістики, але і для економіки в цілому.

#### *Література:*

1. Гаджинський А. М. Основи логістики: Учбовий посібник. – м.ІОЦ «Маркетинг», 1996–124с.
2. Смехов А.А. Введення в логістику. – М. Транспорт, 1993 – 112с.
3. Корпоративна логістика. 300 відповідей на питання професіоналів/ Під загальною та науковою редакцією В.І.Сергіїва. – М.: ІНФРА – М, 2005. – 976с.
4. Ринок та логістика/ Під ред.. М.П.Гордона. – М.: Економіка, 1993. – 113с.
5. Логістика: Учбовий посібник /Під ред.. Б.А. Анікіна
6. Гордон М .П . ,Карнаухов С .Б . Логістика товарообігу. – М.: Центр економіки та маркетингу, 1998. – 168с.

УДК 656.13:658

### **СИСТЕМА ПОКАЗНИКІВ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА ЗА ЇЇ ФУНКЦІОНАЛЬНИМИ СКЛАДОВИМИ**

*Левковець Н.П.*

#### **1. Постановка задачі дослідження**

Стабільне функціонування, зростання економічного потенціалу будь-якого підприємства в умовах ринкових відносин багато в чому залежить від наявності надійної системи економічної безпеки.

Практика і наукові дослідження показують те, що організація сучасної підприємницької діяльності потребує відпрацювання і створення системи економічної безпеки, яка б урахувала ті негативи, що може спричинити кожна сторона або економічна дія щодо підприємства. Забезпечення економічної безпеки підприємства передбачає виділення, аналіз і оцінку існуючих загроз з кожної функціональної складової та розроблення на їх основі системи протидіючих і застережних заходів.