

### *Література*

1. Чернов Ю.В. Управленческое консультирование. / Ю.В. Чернов, С.Ф. Фомишин, А.И. Тищенко. – Херсон: ОЛДИ, 2003. – С. 224.
2. Васильев Г. А. Управленческое консультирование. / Г.а. Васильев, Е.Д. Деева. – М.: ЮНИТИ, 2004. – С. 208.
3. Юксвяров Р.К. Управленческое консультирование: теория и практика./ Р.К. Юксвяров, М.Я Хабакук, А.Я. Лейман. – М.: Экономика, 1988. – С. 44.
4. Блинов А.О. Управленческий консалтинг корпоративных организаций \ А.О. Блинов, Г.Н. Бутырин, Е.В. Добренкова. – М.: ИНФРА- М, 2002. – С. 50.

УДК 658.13

## **СКЛАДОВІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

*Левковець Н. П.*

**Вступ.** Забезпечення стійких темпів зростання виробництва і результатів економічної діяльності на підприємстві, досягнення цілей, що відповідають інтересам його власників та суспільства не можливе без розробки та проведення самостійної стратегії підприємств, без забезпечення ефективної системи його фінансової стійкості та безпеки.

Недостатня увага до проблем фінансової стійкості та безпеки підприємства може привести, навіть при високій дохідності бізнесу, до того, що компанія може стати об'єктом для ворожого поглинання; а з іншого боку, прискорені темпи росту бізнесу викликають високу залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування, що може призвести до втрати фінансової стійкості та самостійності у прийнятті управлінських рішень.

**Постановка задачі дослідження.** Полягає у розкритті складових економічної безпеки автотранспортних підприємств для ефективного управління ризиками в кризовому та посткризовому періоді.

**Складові економічної безпеки.** Суттєвий вплив на безпеку підприємства мають і такі обставини як стан міжнаціональних, релігійних, етнополітичних, територіальних суперечок і конфліктів, сепаратистські настрої окремих керівників, протиріччя між федеральними і регіональними органами, особливо з питань їх компетенції і відповідальності.

Підприємницька активність багато в чому залежить від відсоткових ставок по кредитах Центрального банку, від рівнів інфляції, від надання транспортних послуг, конкурентоспроможності транспортної роботи і т. ін.

Сучасна теорія конкурентоспроможності дозволяє автотранспортному підприємству зважено підійти до забезпечення його економічної стійкості і безпеки. Підприємство повинно враховувати фактичний стан справ на ринку транспортних послуг і на основі цього визначати свою поведінку, розробляючи відповідні управлінські рішення.

На основі прийнятих управлінських рішень здійснюється сегментація ринку послуг. Сегментація ринку здійснюється з метою максимального забезпечення запитів споживачів послуг, прибутковості і економічної безпеки підприємства.

Транспортний ринок фіксує сегменти, що володіють загальними ознаками і відмінностями. Необхідними умовами сегментації є поділ ринку на ті, або інші види діяльності.

Стратегію забезпечення економічної безпеки можна будувати спираючись на стан підприємства, рівень конкуренції на ринку, прибутковість підприємства, організацію роботи з клієнтами, тарифну політику, якість надання послуг і т. ін.

Якість надання послуг виступає одним з основних ринкових чинників прибутковості, конкурентоздатності і відповідно економічної безпеки.

Ринкові чинники служать діючими засобами забезпечення економічної безпеки.

Проведені дослідження показали, що вивчення економічної безпеки АТП доцільно вести безперервно та систематично у тісному взаємозв'язку з фазами життєвого циклу надання послуг.

Схема головних складових економічної безпеки підприємства представлена на рис. 1.

Процес планування та управління АТП, спрямований на забезпечення належного рівня економічної безпеки, має охоплювати організацію системи підбору, найму, навчання й мотивації

праці необхідних працівників, включаючи матеріальні та моральні стимули, престижність професії, волю до творчості, забезпечення соціальними благами.

Техніко-технологічна складова - процес охорони техніко-технологічної складової економічної безпеки, як правило, передбачає здійснення кількох, послідовних етапів. [5]

Перший етап охоплює аналіз ринку транспортних послуг стосовно надання послуг.

Другий етап — це аналіз конкретних технологічних процесів і пошук внутрішніх резервів поліпшення транспортних послуг.

На третьому етапі здійснюється:

а) аналіз товарних ринків за профілем послуг, що надаються АТП, та ринків товарів-замінників;

б) оцінка перспектив розвитку ринків послуг АТП;

в) прогнозування можливої специфіки необхідних технологічних процесів для надання конкурентоспроможних послуг.

Четвертий етап присвячується переважно розробці технологічної стратегії розвитку АТП.

На п'ятому етапі оперативно реалізуються плани технологічного розвитку АТП в процесі здійснення ним виробничо-господарської діяльності.

Шостий етап є завершальним, на якому аналізуються результати практичної реалізації заходів щодо охорони техніко-технологічної складової економічної безпеки на підставі спеціальної карти розрахунків ефективності таких заходів.

Як додаток до плану охорони техніко-технологічної складової економічної безпеки необхідно розробити планову карту розрахунку ефективності заходів з виокремлюванням прогнозованих необхідних показників.

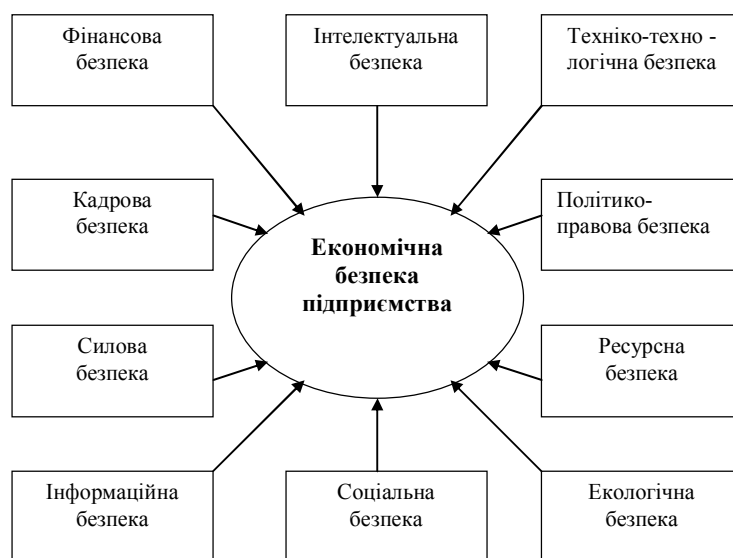


Рис. 1. Загальна схема головних складових економічної безпеки автотранспортного підприємства.

Політико–правова складова – загальний процес охорони політико-правової складової економічної безпеки здійснюється за типовою схемою, яка охоплює такі елементи (дії) організаційно-економічного спрямування:

- 1) аналіз загроз негативних впливів;
- 2) оцінка поточного рівня забезпечення;
- 3) планування комплексу заходів, спрямованих на підвищення цього рівня;
- 4) здійснення ресурсного планування;
- 5) планування роботи відповідних функціональних підрозділів підприємства;
- 6) оперативна реалізація запропонованого комплексу заходів щодо організації належного рівня безпеки.

Основними причинами виникнення внутрішніх негативних впливів можуть бути:

а) низька кваліфікація працівників юридичної служби відповідного суб'єкта господарювання та помилки у підборі персоналу цієї служби;

б) недостатнє фінансування юридичного забезпечення підприємницької або іншої діяльності;

в) небажання чи нездатність підприємства активно впливати на зовнішнє політико-правове середовище його (її) діяльності.

Причини виникнення зовнішніх негативних впливів здебільшого мають подвійний характер:

- 1) політичний;
- 2) законодавчо-правовий.

До першої групи причин можна віднести:

- а) зіткнення інтересів суспільних груп (верств) населення з економічних, національних, релігійних та інших мотивів;
- б) військові конфлікти (дії);
- в) економічна й політична блокада, ембарго;
- г) фінансові та політичні кризи світового (міжнародного) характеру.

Інформаційна складова - належні служби підприємства виконують певні функції, які в сукупності характеризують процес створення та захисту інформаційної складової економічної безпеки. До таких належать:

- 1) збирання всіх видів інформації, що має відношення до діяльності того чи того суб'єкта господарювання;
- 2) аналіз одержуваної інформації з обов'язковим дотриманням загальноприйнятих принципів і методів;
- 3) прогнозування тенденцій розвитку науково-технологічних, економічних і політичних процесів;
- 4) оцінка рівня економічної безпеки за всіма складовими та в цілому, розробка рекомендацій для підвищення цього рівня на конкретному суб'єкті господарювання;
- 5) інші види діяльності з розробки інформаційної складової економічної безпеки;

На підприємство постійно надходять потоки інформації, що розрізняються за джерелами їхнього формування (виникнення). Заведено виокремлювати:

- відкриту офіційну інформацію;
- вірогідну нетаємну інформацію, одержану через неформальні контакти працівників фірми з носіями такої інформації;
- вірогідну нетаємну інформацію, одержану через неформальні контакти працівників фірми з носіями такої інформації; [6]

Оперативна реалізація заходів з розробки та охорони інформаційної складової економічної безпеки здійснюється послідовним виконанням певного комплексу робіт, а саме:

1. Збирання різних видів необхідної інформації;
2. Обробка та систематизація одержаної інформації;
3. Аналіз одержаної інформації;
4. Захист інформаційного середовища підприємства, що традиційно охоплює:
  - заходи для захисту суб'єкта господарювання від промислового шпionaжу з боку конкурентів або інших юридичних і фізичних осіб;
  - технічний захист приміщень, транспорту, кореспонденції, переговорів, різної документації від несанкціонованого доступу заінтересованих юридичних і фізичних осіб до закритої інформації;
  - збирання інформації про потенційних ініціаторів промислового шпionaжу та проведення необхідних запобіжних дій з метою припинення таких спроб.

Екологічна складова - проблему охорони екологічної безпеки суспільства від суб'єктів господарювання, що здійснюють виробничо-комерційну діяльність, можна вирішити тільки через розробку і ретельне дотримання національних (міжнародних) норм мінімально допустимого вмісту шкідливих речовин, які потрапляють у навколишнє середовище, а також дотримання екологічних параметрів послуг, що виготовляються. [1]

Індикаторами екологічної складової економічної безпеки є, з одного боку, нормативи гранично допустимої концентрації шкідливих речовин, установлені національним законодавством, а з іншого — аналіз ефективності заходів для забезпечення такої екологічної складової.

Алгоритм процесу охорони екологічної складової економічної безпеки полягає в проведенні таких послідовних дій:

- 1) розрахунок карти ефективності здійснюваних заходів для охорони екологічної складової економічної безпеки на підставі звітних даних про фінансово-господарську діяльність підприємства;
- 2) аналіз виконаних розрахунків і розробка рекомендацій для підвищення ефективності здійснюваних заходів;
- 3) розробка альтернативних сценаріїв реалізації запланованих заходів;

4) вибір пріоритетного сценарію на засаді порівняння розрахунків ефективності запланованих заходів;

5) передача вибраного планового сценарію в складі загального плану охорони економічної безпеки в підрозділи, які здійснюють функціональне планування фінансово-господарської діяльності підприємства;

6) практичне здійснення запланованих заходів у процесі діяльності відповідного суб'єкта господарювання.

Фінансова складова вважається провідною й вирішальною, оскільки фінанси за ринкових умов господарювання є "двигуном" будь-якої економічної системи. До фінансової складової економічної безпеки входять такі елементи, за якими оцінюється стан загрози: аналіз загрози негативних дій щодо політико-правової складової економічної безпеки; оцінка поточного рівня забезпечення фінансової складової економічної безпеки; оцінка ефективності запобігання можливій шкоді від негативних дій, пов'язаних з антикризовими явищами; планування комплексу заходів і розробки рекомендацій щодо фінансової складової економічної безпеки за рахунок бюджетних та корпоративних ресурсів; оперативна реалізація рекомендацій національної програми з антикризових явищ в фінансово-господарській діяльності.[2]

Інтелектуальна і кадрова складова визначає в першу чергу інтелектуальний та професійний склад кадрів. Програма інтелектуальної та кадрової складових економічної безпеки має охоплювати як взаємопов'язані, так і самостійні напрями діяльності того чи іншого суб'єкта господарювання. На початковій стадії цієї складової має здійснюватися оцінювання загроз негативних дій і можливої шкоди від таких дій. У програмі має бути визначений можливий негативний вплив антикризових факторів за наявності працівників чи структурних підрозділів, які не здатні приносити максимальну користь своєму підприємству. Національна програма антикризового господарювання має бути спрямована на охорону належного рівня безпеки й охоплювати організацію системи підбору, найму, навчання й мотивації праці необхідних працівників, включаючи матеріальні та моральні стимули, престижність професії, свободу творчості, забезпечення соціальними благами.

Силова складова економічної безпеки в програмі антикризового господарства має: забезпечити фізичну і моральну безпеку співробітників; гарантувати безпеку майна та капіталу підприємства; гарантувати безпеку інформаційного середовища підприємства; забезпечити сприятливе зовнішнє середовище бізнесу.

**Висновок.** В статті наведені та проаналізовані головні складові економічної безпеки автотранспортних підприємств – фінансова, техніко-технологічна, політико-правова, інформаційна, екологічна, інтелектуальна, ресурсна, кадрова, силова та соціальна.

Сучасна теорія конкурентоспроможності дозволяє автотранспортному підприємству зважено підійти до забезпечення його економічної стійкості і безпеки. Підприємство повинно враховувати фактичний стан справ на ринку транспортних послуг і на основі цього визначати свою поведінку, розробляючи відповідні управлінські рішення.

На основі прийнятих управлінських рішень здійснюється сегментація ринку послуг. Сегментація ринку здійснюється з метою максимального забезпечення запитів споживачів послуг, прибутковості і економічної безпеки підприємства.

Транспортний ринок фіксує сегменти, що володіють загальними ознаками і відмінностями. Необхідними умовами сегментації є поділ ринку на ті, або інші види діяльності.

Стратегію забезпечення економічної безпеки можна будувати спираючись на стан підприємства, рівень конкуренції на ринку, прибутковість підприємства, організацію роботи з клієнтами, тарифну політику, якість надання послуг і т. ін.

Надійна економічна безпека підприємства можлива лише за комплексного і системного підходу до її організації. Ця система забезпечує можливість оцінити перспективи зростання підприємства, розробити тактику і стратегію його розвитку, зменшити наслідки фінансових криз і негативного впливу нових загроз та небезпек.

### *Література*

1. Андрощук Г.А. Экономическая безопасность предприятия: защита коммерческой тайны : [монографія] - Г.А. Андрощук, П.П. Крайнев. – К. : ІнЮре, 2000. – 400 с.
2. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізм забезпечення) - О.І. Барановський. – К. : КНТЕУ, 2004. – 759 с.
3. Моделювання економічної безпеки : держава, регіон, підприємство - В.М. Гесьць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк. – Х., 2006. – 240 с.

4. Олейников Е.А. Основы экономической безопасности (Государство, регион, предприятие, личность) - Е.А. Олейников. – М. : ЗАО «Бизнес-школа «Интер-Синтез», 1997. – 288 с.
5. Ортинський В.Л. Економічна безпека підприємств, організацій та устано - В.Л. Ортинський, І.С. Керницький, З.Б. Живко – К. : Правова єдність, 2009. – 544 с.
6. Реверчук Н.Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур - Н.Й. Реверчук. – Львів : ЛБІ НБУ, 2004. – 195 с.

УДК 338.24

## ПРО ЕКОНОМІЧНУ ВАРТІСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКУ АВТОМОБІЛІВ

*Макарова Т.В.*

**Постановка проблеми.** Транспортний потік автомобілів (ТПА) є системою, яка безпосередньо створює продукт транспортного виробництва – переміщення матеріальних об'єктів у часі та просторі. Динамічний рух ТПА обумовлює появу його «відображення» – економічного потоку (ЕП), в якому відбуваються наступні економічні явища:

- своєчасне створення вартості продукції виробниками за рахунок їх доставки на робочі місця;
- перетворення вартості виробів - вантажів в напрямку її збільшення, яке обумовлене переміщенням означених вантажів, тобто транспортним виробництвом;
- обмін та передача потенційної вартості, що виникає в результаті задоволення соціально-економічних потреб виробників, на вартість продукції, що буде створюватися в подальшому часі означеними робітниками;
- перетворення та обмін вартості енергії та ресурсів, великі обсяги яких необхідні для руху автомобілів, на собівартість транспортного виробництва;
- зникнення економічної вартості, що може спостерігатися при ДТП, пошкодженні вантажів тощо.

Проблема виникає тому, що наведений аналіз не є достатньо комплексним та не містить розглядання взаємовпливу різних явищ. З вище викладеного матеріалу випливає необхідність в дослідженні такої складової транспортного виробництва, як економічний потік.

**Аналіз основних досліджень.** Поняття ТПА часто розглядається в науково-технічних джерелах, що досліджують пов'язані з автомобільним транспортом питання. Відомий спеціаліст Д. Дрю [1] характеризує транспортний потік, як рух в більшості стохастичний дискретних об'єктів в двовірній системі. Сільянов [2] розглядає ТПА, як типовий приклад складної системи, що містить велику кількість взаємопов'язаних та взаємодіючих елементів, які організовані таким чином, що є можливість ефективно вирішити поставлену проблему. Окремі питання, що висвітлюють техніко-економічні сторони ТПА розглянуті в роботах [3, 4].

**Мета статті** – системне дослідження економічного потоку, що виникає як відображення транспортного потоку автомобілів.

**Виклад основного матеріалу.** Поняття «потік» невід'ємно пов'язане з важливішим поняттям «рух», що є умовою існування матерії у всесвіті взагалі. Тому, початок дослідження містить аналіз загальних філософських питань, в яких розглядаються (важливі для ЕП та ТПА) основні форми руху взагалі та їх зв'язки (рис. 1). Усі ці форми розглянуті тому, що вони взаємопов'язані між собою і більш прості входять у більш складні, утворюючи якісно інші форми руху, в яких вони не є основними й ними не вичерпується сутність цієї вищої форми. Кожна з означених форм має свої особливості, що притаманні тільки окремому руху. Наприклад, механічний рух входить, як побічний, в ТПА, який далі відображається в економічній формі руху. В свою чергу, рух, що відбувається у суспільному житті, містить, також, економічні явища. Усілякий рух у суспільстві характеризується наявністю потоку фінансів, ресурсів та енергії, а також рідини, атомів тощо. Наявність таких, вище означених, складових частин руху взагалі, як фінанси, енергія і ресурси може характеризувати ТПА з економічної точки зору. Механізм взаємодії економічного та автомобільного (механічного, фізичного тощо) рухів можна описувати різним чином, наприклад, використовуючи закони природних наук.

Після розгляду загального поняття «рух», виконаний аналіз більш спеціалізованого, але дуже важливого в науковій діяльності людини поняття «потік». Категорія «потік» розглядається в різних науках. Наприклад, в макроекономіці він є невід'ємною складовою економічного процесу [5], важливим об'єктом вивчення «потік» є, також, в логістиці [6]. З точки зору макроекономіки