

УДК 65.012.8:658.7

## КЛЮЧОВІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Алькема В.Г., д.е.н., доцент (УЕП)*

*В статті визначено сучасне розуміння економічної безпеки, як інтегральної характеристики стану автотранспортного підприємства, встановлені цілі, функції та завдання системи його економічної безпеки та інші складові і процеси важливі для управління її розвитком.*

**Ключові слова:** економічна безпека, механізм управління, суб'єкт господарювання, автотранспортне підприємство.

**Постановка проблеми.** Суб'єкти логістичної діяльності вітчизняної економіки переживають дуже складний період. Наслідки світової економічної кризи, вади законодавства, економічні реформи уряду, застарілі техніка і технологія, некомпетентність персоналу, тиск з боку кланів та кримінальних угруповань – все це впливає на стан економічної безпеки цих суб'єктів. Успішне функціонування і розвиток українських транспортних підприємств, багато в чому, залежить від вдосконалення їх діяльності у сфері забезпечення належного рівня економічної безпеки. Важливим є розуміння економічної безпеки як певного комплексу складових та активностей, які забезпечують поточний і перспективний стан захищеності транспортного підприємства. Такий синтезований з господарським механізмом транспортного підприємства комплекс вважається його системою економічної безпеки. Гарантією стану достатньої захищеності підприємства є наявність факту прогресивного розвитку цієї системи. Такий розвиток повинен бути доцільним і керованим.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій** показав, що розробка стратегії економічної безпеки підприємств зводиться, в першу чергу, до вирішення проблеми пошуку і впровадження в практику нових напрямків, форм і методів ефективного управління розвитком системи економічної безпеки транспортних підприємств (СЕБТП).

На актуальність проблеми економічної безпеки суб'єктів господарської діяльності як пріоритету державної політики вказують численні теоретичні дослідження й узагальнення вітчизняних та російських учених, зокрема таких, як: О. Ареф'єва [1], А. Козаченко [2], С. Міщенко [3], О. Барановський [4], С.А. Єрохін [5], О. Захаров [5], В. Пономарев [2], О. Кириченко [6], Ярочкин В. [7], П. Пригунов [5], В. Сідак [5], А. Сухоруков [8] та інші. Питанням економічної безпеки транспортних підприємств була приділена увага в роботах таких

вчених, як Багровецька І. [9], Шемяєва Л. [10], Яловий Г. [11], Антонов В. [11] та ін.

**Виділення не вирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття.** Однак на сьогодні залишається не уточненою сутність поняття СЕБТП, та розуміння необхідності її розвитку. Відсутні методичні підходи до ефективного управління розвитком системи економічної безпеки транспортних підприємств.

### **Формулювання мети статті.**

Мета дослідження полягає в розробці теоретичних положень і практичних рекомендацій щодо управління розвитком СЕБТП.

Для досягнення визначеної мети в роботі ставились завдання:

- визначити сутність СЕБТП та з'ясувати важливість її розвитку;
- виявити фактори і проблеми, що негативно впливають на розвиток СЕБТП;
- розробити напрямки реалізації розвитку СЕБТП.

### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Транспорт належить до стратегічно важливих галузей національної економіки. Стан економічної безпеки транспортних підприємств впливає на безпеку економічних систем мезорівня та на національну економічну безпеку. В період фінансово-економічної кризи більшість українських транспортних підприємств, працюючи в нестабільному економічному і суспільно-політичному, фінансово-економічному середовищі, переживають глибокий спад виробництва і знаходяться або в критичному стані, або в стані банкрутства. Частка збиткових підприємств транспорту та зв'язку в 2011 році становила 46% від загальної їх кількості.

Загрозами системи економічної безпеки суб'єктів господарювання в секторі автомобільного транспорту є: втрати через значний рівень капітальних витрат, обумовлених високими процентними ставками; втрати, пов'язані з низькою оперативністю та бюрократизованістю

дозвільних процедур; втрати на неофіційні митні платежі; втрати через низьку пропускну здатність українських митниць; втрати пов'язані з низькою якістю доріг та відсутністю необхідної сервісної інфраструктури, а також втрати пов'язані з порушенням безпеки перевезень. Постійне зростання вартості пального та введення акцизу на світлі нафтопродукти є суттєвою загрозою економічній безпеці автопідприємств, яка з'явилась у 2011 році.

Проаналізувавши існуючі підходи до розуміння економічної безпеки підприємства, ми розглядаємо поняття «економічна безпека транспортного підприємства» з таких позицій:

- це стан захищеності інтересів, прав, ресурсів та інших матеріальних і нематеріальних об'єктів, які є цінністю для суб'єктів економічної

безпеки транспортного підприємства, від внутрішніх та зовнішніх загроз;

- це стан збалансованості та гармонізації інтересів, суб'єктів економічної безпеки транспортного підприємства та суб'єктів економічної безпеки його зовнішнього середовища;

- це стан транспортного підприємства, при якому відсутні загрози його стійкому розвитку або вплив цих загроз не знижує належний рівень економічної безпеки [12].

Рівень економічної безпеки транспортного підприємства – це оцінка стану використання його корпоративних ресурсів потенціалу і можливостей. Під час створення системи економічної безпеки організації пропонуємо дотримуватися таких етапів (рис. 1).

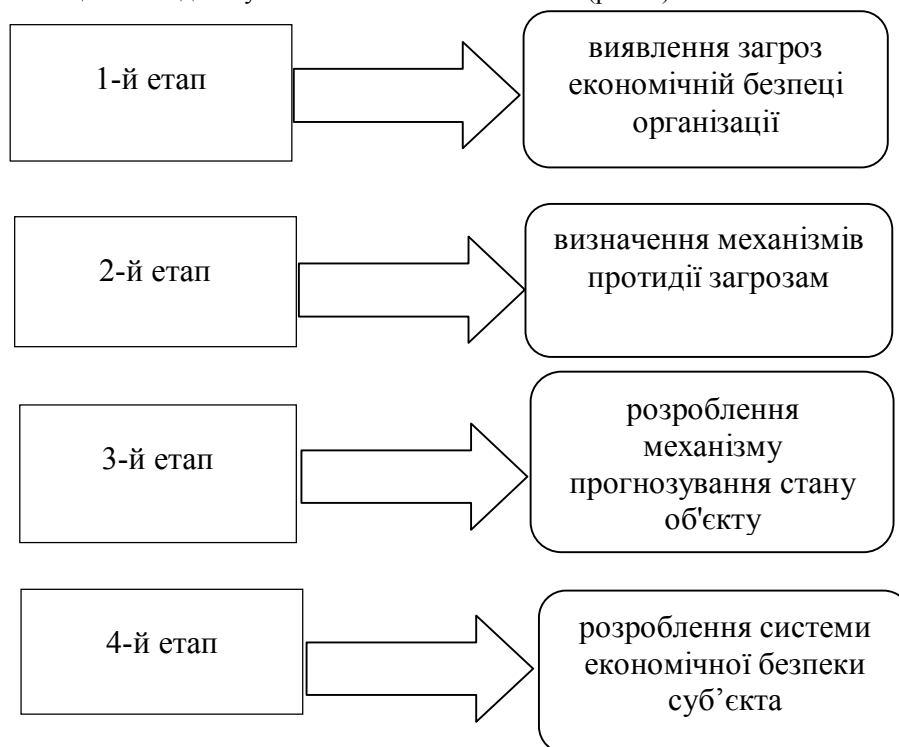


Рисунок 1- Етапи створення системи економічної безпеки

З метою досягнення її найвищого рівня підприємство має провести роботу із забезпечення економічної безпеки основних функціональних складових своєї діяльності. СЕБТП – це комплекс організаційно-управлінських, технологічних, технічних, профілактичних і маркетингових заходів та засобів, спрямованих на кількісну і якісну реалізацію захисту інтересів підприємства від зовнішніх та внутрішніх загроз [8].

Для виявлення сучасного стану та особливостей організації системи економічної безпеки автотранспортних підприємств, які функціонують в Україні, проводили аналітичне дослідження. Збір даних про стан системи

економічної безпеки здійснювали шляхом анкетування та співбесіди з менеджерами цих суб'єктів господарювання. Базовим гіпотетичним фактором дослідження був рівень управління менеджерів. Ступінь узгодженості думок менеджерів оцінювали з використанням коефіцієнта кореляції Пірсона. На погляд топ-менеджерів під економічною безпекою слід розуміти в першу чергу здатність до ефективної протидії зовнішнім та внутрішнім загрозам та стан захищеності суб'єктів і об'єктів управління, інтересів, відносин, прав, ресурсів та інфраструктури. Менеджери усіх рівнів управління недооцінюють сутність та важливість категорії

«економічна безпека автотранспортного підприємства». Топ-менеджери компаній, розглядають економічну безпеку, як здатність ефективно протидіяти загрозам. Управлінці середньої та оперативної ланки мають дещо звужене бачення щодо економічної безпеки, як стану надійного захисту комерційної таємниці та іншої конфіденційної інформації. Менеджери усіх рівнів управління вважають, що автотранспортне підприємство повинно мати власну систему економічної безпеки. Рейтинг завдань системи економічної безпеки на різних рівнях управління свідчить про те, що думки топ-менеджерів та менеджерів середньої ланки щодо першочергових завдань цієї системи збігаються відносно завдань контролю діяльності фінансового директора і бухгалтерії та наданні допомоги підрозділам у вирішенні проблем забезпечення безпеки. До першочергових завдань менеджери середньої ланки відносять консультування топ-менеджерами працівників з питань безпеки, забезпечення

захисту економічних інтересів засновників та протидію недобросовісним чиновникам, корупції. Під час анкетування з'ясували думку менеджерів щодо функцій, які повинна виконувати система економічної безпеки та визначали їх пріоритетність. Аналіз результатів свідчить, що СЕБТП виконує наступні функції: адміністративно-розпорядницьку, господарсько-розподільну, обліково-контрольну, соціально-кадрову, організаційно-управлінську, планово-виробничу, організаційно-технічну, науково-методичну, інформаційно-аналітичну, освітню та інші.

На думку управлінців вищої ланки, організаційно-управлінська та інформаційно-аналітична функції є домінуючими при вирішенні питань управління розвитком СЕБТП. Стосовно внутрішніх загроз, бачення менеджерів різних рівнів ієрархії автотранспортного підприємства не співпадають (рис. 2).

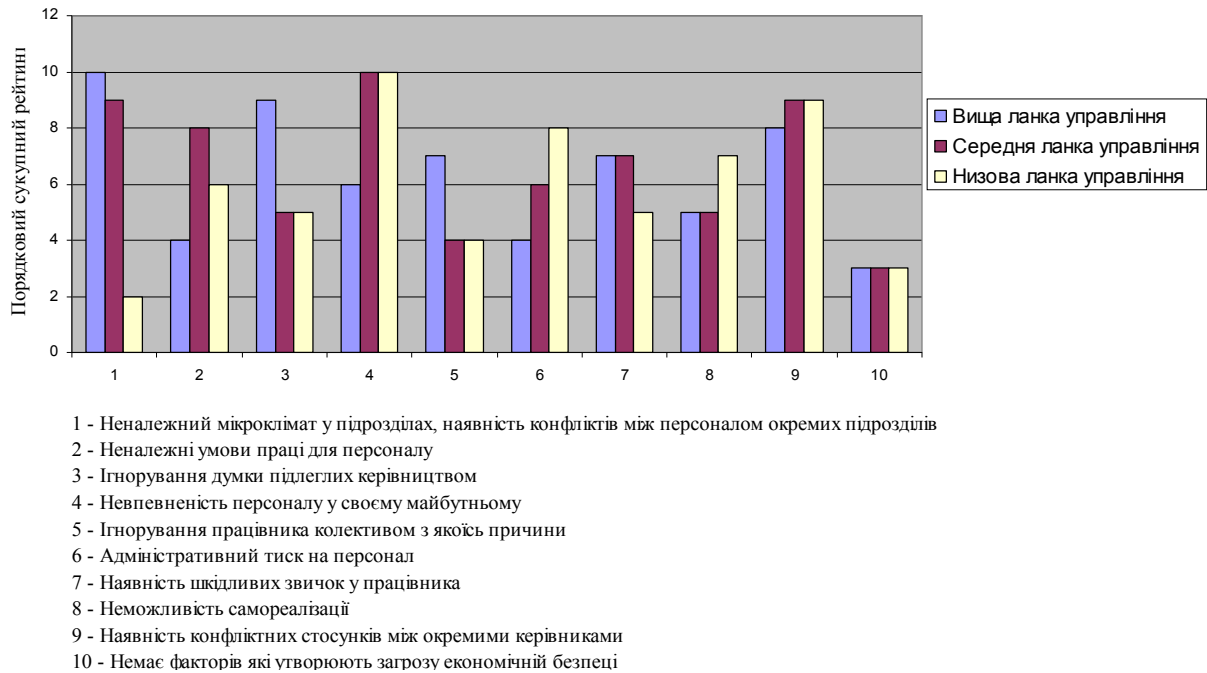
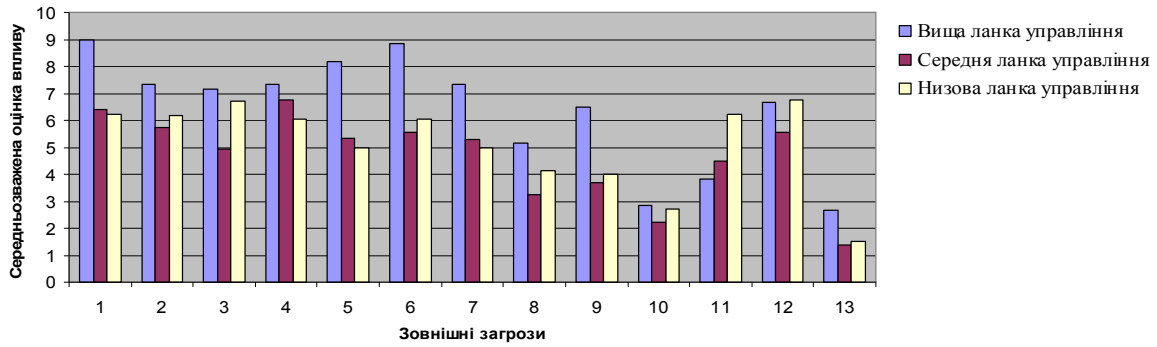


Рисунок 2 - Рейтинг внутрішніх загроз системи економічної безпеки автотранспортного підприємства

Менеджери вищої ланки управління суттєвими вважають внутрішні загрози пов'язані з неналежним мікрокліматом у робочих колективах, ігнорування думок та пропозицій топ-менеджерів власниками транспортно автотранспортного підприємства, неможливість самореалізації у сфері топ-менеджменту. Менеджери середньої ланки управління, внутрішні загрози пов'язують з конфліктністю між менеджерами різних рівнів та ігноруванням думок менеджерів середньої ланки. Оперативні менеджери ключовими внутрішніми

загрозами вважають неможливість самореалізації, адміністративний тиск на персонал та неувпевненість персоналу у своєму майбутньому. В процесі аналізу результатів анкетування в переважній більшості випадків спостерігається кореляція думок менеджерів середньої та нижньої ланки управління.

З метою оцінки впливу зовнішніх загроз респонденти виконали ранжирування за характером впливу дванадцять основних їх видів, які безпосередньо впливають на стан СЕБТП (рис. 3).



- 1-зменшення кількості потенційних споживачів продукції(послуг);
- 2- недобросовісна конкуренція між підприємствами;
- 3-високий рівень корупції серед чиновників;
- 4-зміна характеру попиту в результаті фінансової кризи;
- 5-зміна якості виробництва (обслуговування) через значне зростання витрат;
- 6-погіршення стану національної економіки або окремих її галузей;
- 7-залежність функціонування підприємства від політичної ситуації;
- 8-погрози скоєння терористичних актів та екстреміських проявів проти підприємства або його керівництва;
- 9-погрози скоєння злочину з боку конкурентів;
- 10-погрози з боку психічно хворих осіб;
- 11-ненадійність постачальників та інших контрагентів;
- 12-низька платоспроможність споживачів товарів(послуг);
- 13-інші зовнішні загрози

Рисунок 3 - Рейтинг думок менеджерів щодо зовнішніх загроз системи економічної безпеки автотранспортного підприємства

Результати дослідження свідчать, що найбільш впливовими зовнішніми загрозами, на думку топ-менеджерів компаній, є: зменшення кількості потенційних споживачів продукції та послуг, погіршення стану національної економіки або окремих її галузей, а також зміна якості виробництва та обслуговування в результаті значного зростання витрат та залежність функціонування автотранспортного підприємства від політичної та соціально-економічної ситуації.

Основними зовнішніми загрозами, які впливають на діяльність автотранспортного підприємства на думку менеджерів середньої ланки є: зміна величини та характеру попиту на транспортні послуги в результаті фінансової кризи, зменшення кількості потенційних споживачів продукції та послуг, недобросовісна конкуренція між суб'єктами господарювання [6]. Операційні менеджери основними видами зовнішніх загроз вважають високий рівень корупції серед чиновників, низьку платоспроможність споживачів товарів та послуг, ненадійність постачальників та інших контрагентів, недобросовісну конкуренцію між суб'єктами господарювання та зменшення кількості потенційних споживачів транспортних послуг. В цілому спостерігається співпадіння думок менеджерів середньої та низової ланки управління та відмінне бачення менеджерів вищої ланки, які вбачають зовнішні загрози в нестабільності політичної ситуації та відсутності макроекономічної та мезоекономічної стабільності.

На сьогоднішній день в Україні переважна більшість автотранспортних підприємств

функціонують на ринку 2PL-провайдерів, що надають традиційні послуги з транспортування та експедирування вантажів. Таких провайдерів в Україні переважна більшість від великих автотранспортних підприємств з парком в кілька сотень автомашин, до малих з наявністю одного або двох автомобілів. Розвиток системи економічної безпеки цих суб'єктів ми вбачаємо у трансформації 2PL операторів у конфігурацію 3 PL. З переходом від категорії 2 PL оператора до 3PL оператора підприємство виходить на новий ринок логістичних послуг. Перед ним відкриваються нові можливості і більш широке коло потенційних клієнтів [2].

В основному 3PL-провайдерами стають компанії, які або розвивалися шляхом додавання нових сервісів до основного логістичного профілю своєї транспортної діяльності, або виділилися з логістичних підрозділів організацій не логістичного профілю. На практиці такими фундаментами 3PL-бізнесу є компанії, які надають послуги зі складування товарів та доставки вантажів, митні, брокерські або експедиторські компанії, транспортні підрозділи роздрібних або дистриб'юторських компаній. Ми вважаємо, що автотранспортні компанії типу 2PL розвиваються в 3PL-операторів від вже існуючої та залученої інфраструктури через додавання додаткових послуг і сервісів, на підставі задоволення більшого спектру потреб вже існуючих клієнтів. Розвиток системи економічної безпеки суб'єкта господарювання шляхом перетворення 2 PL оператора в 3 PL передбачає внесення змін в

організаційну, інформаційну та технологічну інфраструктуру (рис. 4)

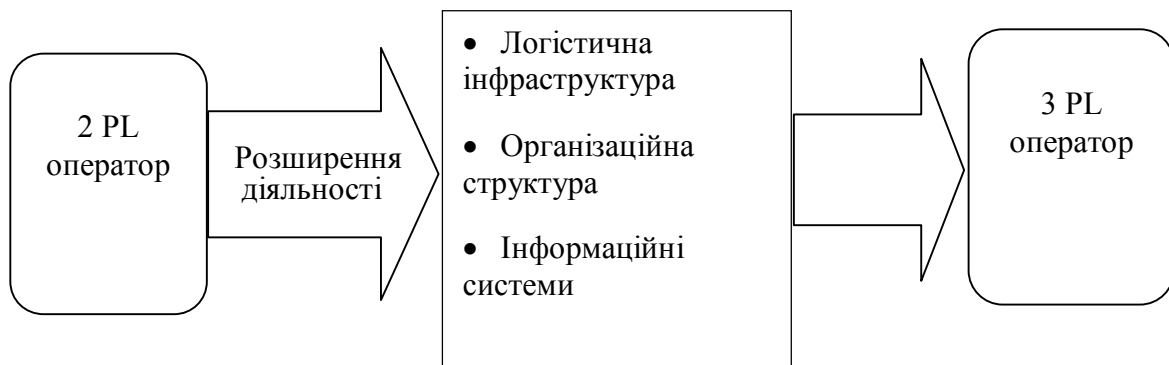


Рисунок 4 - Схема трансформації 2 PL в логістичного оператора вищого рівня

Переведення 2PL-провайдера в 3PL-оператора, це виведення автотранспортного підприємства на вищий рівень логістичної діяльності, це розширення кола послуг і кількості потенційних клієнтів. Але для цього потрібна модернізація організаційної, інформаційної та технологічної інфраструктури, яка сприяє забезпеченню належного рівня його економічної безпеки. 3PL-сервіс – це рівень сучасного багатопрофільного консультанта, що пропонує і реалізує рішення для управління ланцюжком поставок. Він відображає відповідальність одного 3PL-провайдера за весь комплексний логістичний сервіс, переданий клієнтом на аутсорсинг.

Концепція 3PL поступово набуває більшої популярності в нашій країні, хоча в кількісному відношенні цей сектор знаходиться на стадії зародження. Статус логістичного оператора, як 3PL-провайдера передбачає високу клієнто-орієнтованість послуги. Нові види сервісу, замовлені клієнтом, повинні бути розроблені, забезпечені та надані силами 3PL-компанії. У багатьох випадках 3PL-компанії можуть залучати до проектів експертів та ІТ-інтеграторів. Для розвитку їх системи економічної безпеки потрібно внести зміни за такими напрямками: активізація маркетингової діяльності, модифікація організаційно-функціональної структури, диверсифікація логістичної інфраструктури, впровадження сучасних інформаційно-комп'ютерних систем (рис. 4). Першим етапом розвитку підприємства в 3 PL провайдера, є удосконалення існуючої логістичної інфраструктури підприємства. Розвиток інфраструктури 2PL провайдера здійснюється шляхом додавання додаткових послуг і сервісів, профіль яких залежить від потреб вже існуючих клієнтів. Впровадження зазначених інновацій вимагає розвитку та мотивації персоналу. Важливим етапом підвищення рівня логістичного оператора, є удосконалення інформаційної структури підприємства шляхом введення в

експлуатацію сучасних інформаційно-комп'ютерних систем та запровадження електронного документообігу.

**Висновки.** Таким чином, проведене дослідження дозволяє визначити сучасне розуміння економічної безпеки, як інтегральної характеристики стану автотранспортного підприємства. Встановити цілі, функції та завдання системи його економічної безпеки та інші складові і процеси важливі для управління її розвитком. Ключовими завданнями цієї системи менеджери вважають забезпечення захисту економічних інтересів усіх учасників діяльності та захист комерційної таємниці і інтелектуальних активів, забезпечення захисту персоналу і майна та сприяння стійкому розвитку автотранспортного підприємства. Для розвитку СЕБТП пропонується: активізація маркетингової діяльності, яка передбачає вихід на нові цільові ринки, модифікація організаційної структури та управлінських функцій, диверсифікація логістичної інфраструктури та більш широке маніпулювання нею, впровадження сучасних інформаційно-комп'ютерних систем та систем електронного документообігу та систем обміну даними. Впровадження зазначених інновацій вимагає розвитку та мотивації персоналу.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. Планування економічної безпеки підприємств – К. : Вид-во Епроп. унту, 2005. – 170 с.
2. Козаченко А.В. Экономическая безопасность предприятия : сущность и механизм обеспечения : монографія / А.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.Н. Ляшенко. – К. : ЛІБРА, 2003. – 280 с.
3. Мищенко С.Н. Система обеспечения экономической безопасности организации : дис. канд. экон. наук: спец. 08.00.05. – Ростов-на-Дону. – 2004. – 211 с.

4. Барановський О. І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення). – К. : Національний торговельно-економічний університет, 2004. — 759 с.
5. Економічна безпека суб'єктів господарювання в умовах глобальної фінансової кризи (теоретико-методологічний аспект) : монографія / [О. А. Кириченко, М. П. Денисенко, В. С. Сідак, С. М. Лаптев, В. Г. Алькема, С. А. Єрохін, О. І. Захаров, П. Я. Пригунов та інші]; УМБ Університету «КРОК». – К. : Дорадо, 2010. – 412 с.
6. Кириченко А. А. Экономическая безопасность логистического образования – это состояние его экономической системы / А. А. Кириченко // Логистика: проблемы и решения. – 2010. – № 5. – С. 30–33.
7. Ярочкин В. И. Система безопасности фирмы. – М. : Изд-во «Ось-89». – 2003. – 352 с.
8. Сухоруков А. І. Національна економічна безпека: [навч. посібник] / А. І. Сухоруков, С. З. Мошенський, О. М. Петрик; за ред. д.е.н. проф., Заслуженого економіста України А. І. Сухорукова. – Житомир : ПП «Рута», 2010. – 384 с.
9. Багровецька І. В. Методика визначення рівня фінансової безпеки транспортних підприємств Івано-Франківської області / І.В. Багровецька // Вісник. – Збірник наукових праць АНГУ, 2009. – С. 1-4.
10. Шемаєва Л. Г. Забезпечення економічної безпеки підприємства на основі управління стратегічною взаємодією з суб'єктами зовнішнього середовища : [монографія] / Л.Г. Шемаєва / Рада нац. безпеки і оборони України, Нац. Ін.-т пробл. Міжнар. безпеки. – К. : НУПІМБ, 2009. – 357 с.
11. Антонов В. М., Яловий Г. К. Фінансовий менеджмент : сучасні інформаційні технології. Навчальний посібник. – Київ : Центр навчальної літератури, 2005. – 432 с.
12. Алькема В. Г. Система економічної безпеки логістичних утворень [Текст] : монографія / Вищий навчальний заклад "Університет економіки і права «КРОК»; Науково-дослідний інститут проблем національної безпеки України. – К. : Університет економіки та права «КРОК», 2011. – 378 с.

**Аннотація.** В статті определено сoвременное понимание экономической безопасности как интегральной характеристики состояния автотранспортного предприятия, установлены цели, функции и задачи системы экономической безопасности и другие составляющие и процессы, которые важны для управления ее развитием.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, механизм управления, предприятие, автотранспортное предприятие.

**Summary.** The article defined the modern understanding of economic security as an integral characteristic of the state transport company, established goals, functions and tasks of economic security and other components and processes that are important to control its development.

**Keywords:** economic security, management mechanism, the company, transportation company.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 336.763

## ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНИХ ЕТАПІВ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ РИНКУ ПОХІДНИХ ФІНАНСОВИХ ІНСТРУМЕНТІВ УКРАЇНИ

*Бурденко І.М., к.е.н., доцент (ДВНЗ «УАБС НБУ»)*

*У статті здійснено дослідження та виділення етапів становлення та розвитку вітчизняного ринку похідних фінансових інструментів, а також надано їм коротку характеристику. Для кожного етапу еволюції ринку похідних фінансових інструментів у статті було визначено основні позитивні та негативні тенденції його розвитку.*

**Ключові слова:** ринок цінних паперів, ринок похідних фінансових інструментів, управління ризиками, ф'ючерсні контракти, опціони на акції, фондові біржі.