

## ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

*У статті розкрито тенденції розвитку машинобудування України. Висвітлено значення економічної безпеки для машинобудівних підприємств. Розглянуто організаційно-правові аспекти забезпечення системи економічної безпеки підприємства. Визначені рівні економічної безпеки машинобудівних підприємств.*

**Ключові слова:** *машинобудування, економічна безпека, рівні економічної безпеки, суб'єкти та об'єкти економічної безпеки машинобудівних підприємств.*

Економічна безпека підприємства є однією з найважливіших умов нормального функціонування і розвитку сфери підприємництва в економіці будь-якої країни. Це пов'язано, насамперед, з конкуренцією на ринку, як на внутрішньому, так і на зовнішньому. Економічна безпека підприємства є основою його стабільного розвитку, рушійною силою для досягнення поставлених цілей, а також тих цілей, що намічені у перспективі.

Конкурентні відносини вимагають від керівників машинобудівних підприємств не тільки розробки ринкової стратегії, але й стратегії безпеки, що обов'язково включає спеціальні програми з економічної безпеки. У сучасних умовах процес успішного функціонування і економічного розвитку українських підприємств багато в чому залежить від вдосконалення їх діяльності у сфері забезпечення економічної безпеки. Слід зазначити, що сьогодні не всі керівники підприємств готові повною мірою оцінити необхідність створення надійної системи економічної безпеки.

Кожне підприємство, незважаючи на форми власності, відомчу належність, організаційно-правову форму, ставить собі за мету отримання прибутку, бо інакше існування цього підприємства є недоцільним та непотрібним, адже прибуток у будь-якому разі виступає у ролі результату від діяльності, показником того, наскільки ефективно та правильно працює підприємство (це твердження не стосується неприбуткових підприємств, таких як об'єднання співвласників багатоквартирних будинків, гаражні кооперативи, добродійні організації). Отримання прибутку є неможливим або недостатнім, якщо підприємство не здатне реалізовувати свої товари, роботи, послуги у потрібній кількості, конкурувати на ринку та заохочувати споживачів, задовольняти потреби ринку у належній якості та кількості товару. Економічна безпека означає, що підприємство реалізує свої інтереси, тобто продає продукцію у потрібній кількості, є конкурентоспроможним, отримує прибуток, стабільно функціонує, задовольняє потреби споживачів, здатне захистити себе від зовнішніх і внутрішніх загроз. Інакшими словами, процвітаючим є те підприємство, в якому економічна безпека перебуває на належному рівні.

Економічна безпека машинобудівних підприємств — це одна з базових складових національної безпеки. Саме цим обумовлюється досить ретельна увага політиків, практиків та вчених до розробки теоретичних основ, а також методик розрахунку та аналізу економічної безпеки.

Вивченню проблем економічної безпеки та формуванню організаційно-економічного механізму її забезпечення присвячені праці багатьох вітчизняних і зарубіжних учених, серед яких можна відзначити Л.І. Абалкіна, А.В. Архипова, О.А. Бородіна, Б.В. Буркинського, Б.І. Валуєва, В.І. Гринчуцького, І.І. Грузнова, Ф.І. Євдокимова, Я.А. Жаліла, В.Г. Забродського, Н.П. Капустіна, Ю.І. Когута, Д.Л. Ламберта, Ю.Г. Лисенка, С.Г. Міщенко, Є.А. Олейникова, В.С. Пономаренка, В.П. Пономарьова, Н.Л. Послужну, Р.А. Руденського, К.С. Самсонова, А.А. Спиридонова, А.І. Татаркіна, В.Л. Тамбовцева.

Метою статті є дослідження тенденцій розвитку машинобудування України та обґрунтування організаційно-правих аспектів забезпечення економічної безпеки машинобудівних підприємств.

У наш час машинобудування є основою економіки будь-якої країни і відіграє вирішальну роль у створенні матеріально-технічної бази господарства. У сучасних умовах йому належить винятково важлива роль у прискоренні науково-технічного прогресу. Випускаючи засоби виробництва для різних галузей народного господарства, машинобудування забезпечує комплексну механізацію та автоматизацію виробництва.

В економічно розвинених країнах на частку машинобудівних виробництв припадає від 30 до 50% загального обсягу випуску промислової продукції (у Німеччині – 53,6%, Японії – 51,5%, Англії – 39,6%, Італії – 36,4%, Китаї – 35,2%). Це забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8-10 років. При цьому в 2009 р. частка продукції машинобудування у ВВП країн Євросоюзу становить 36-45%, в США – 10%, в Росії машинобудування забезпечує 18% ВВП [7].

Українське машинобудування пройшло через всі етапи кризи, через ринкові експерименти. Поступово оживати вітчизняне машинобудування почало лише наприкінці 90-х – на початку 2000-х р. Не в останню чергу це сталося завдяки експерименту, проведеному на підприємствах ГМК у 1999-2002 рр. Відповідно до Закону України від 14.07.1999 р. № 934-XIV «Про проведення економічного експерименту на підприємствах гірничо-металургійного комплексу України» (діяв з 01.07.1999 р. по 01.01.2002 р.) для багатьох підприємств ГМК були створені умови для подолання кризового стану галузі: реструктуризація підприємств, виведення неефективних потужностей, стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності, випуск конкурентоспроможної продукції та створення робочих місць. Як результат, підприємства істотно збільшили інвестиції в переозброєння своїх виробничих потужностей, пред'являючи попит у тому числі і на продукцію вітчизняного машинобудування.

На сьогоднішній день багатогалузевий машинобудівний комплекс – потужний сектор промисловості України, який об'єднує більше 11 тис. підприємств. Частка машинобудівної галузі в українській промисловості перевищує 15%, у ВВП становить майже 12%. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів, майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості і понад 22% загальної кількості найманих працівників [7].

Машинобудівний комплекс України охоплює понад 20 спеціалізованих галузей, практично всі галузі машинобудування. Залежно від того, на який ринок орієнтована продукція, що випускається підприємствами машинобудівного комплексу, їх умовно можна об'єднати в 5 груп:

- група галузей інвестиційного машинобудування (важке машинобудування), розвиток яких визначається, перш за все, інвестиційною активністю металургійного, будівельного, енергетичного і транспортного комплексів;
- група підприємств тракторного і сільськогосподарського машинобудування, машинобудування для переробних галузей АПК і підприємств легкої промисловості, що залежать від платоспроможності сільгоспвиробників і переробників сільськогосподарської продукції, а також частково від попиту населення;

– залізничне машинобудування, спрямоване на задоволення попиту залізничного господарства країни;

– автомобільна промисловість, випуск продукції якої орієнтований на попит кінцевих споживачів (виробництво легкових автомобілів), а також на потребу підприємств, фірм та виконавчих органів влади (виробництво вантажівок і автобусів);

– електротехніка, приладобудування, верстатобудування – група наукомістких галузей, так званих комплектуючих, що розвиваються слідом за потребами всіх інших галузей промисловості, включаючи і саме машинобудування.

Підприємства машинобудівного комплексу територіально зосереджені в усіх областях. На цьому фоні особливо виділяються вісім великих машинобудівних міст: Харків, Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одеса, Львів, Донецьк, Луганськ. На основі дії закону територіальної спеціалізації та комплексного розвитку в Україні сформували сім машинобудівних районів:

Харківський (основні центри – Харків, Полтава, Кременчук, Суми) зі спеціалізацією на енергетичному, транспортному, тракторному, сільськогосподарському машинобудуванні та випуску електротехніки і приладів;

Придніпровський (Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ, Кривий Ріг, Запоріжжя, Мелітополь, Кіровоград) з провідними галузями важкого і середнього машинобудування, верстатів, транспортних, енергетичних, електротехнічних і сільськогосподарських машин; наукомісткої космічної техніки;

– Донецький (Донецьк, Краматорськ, Луганськ, Маріуполь, Горлівка, Дружківка) з виготовленням переважно металомісткого обладнання: машин і устаткування для вуглевидобутку та чорної металургії, транспортних засобів;

– Центральноросійський (Київ, Житомир, Бердичів, Коростень, Чернігів, Черкаси) з випуском обладнання для хімічної та будівельної індустрії, транспортних засобів, електротехнічних машин, приладів, ЕОМ;

– Подільський (Вінниця, Хмельницький, Тернопіль) з розвитком сільськогосподарського й електротехнічного машинобудування, верстатів і приладобудування;

– Західноукраїнський (Львів, Луцьк, Рівне, Івано-Франківськ, Чернівці, Ужгород, Мукачеве, Дрогобич, Стрий) з приладобудуванням, виробництвом телевізорів, верстатів, підйомно-транспортних машин, автобусів, вантажних несучих конвеєрів, вантажопасажирських автомобілів, товарів електроніки, сільськогосподарських машин;

– Південний (Одеса, Миколаїв, Херсон, Сімферополь, Ізмаїл, Керч), що спеціалізується на випуску суден, верстатів, сільськогосподарських машин, кранів, приладів, кіноапаратів.

В останні роки завдяки стабільним темпам зростання економіки України машинобудівний комплекс зміг частково повернути свої втрачені позиції. Однак вступ України до СОТ і світова фінансова криза підкинули машинобудівникам серйозні проблеми: якщо до вступу до СОТ промисловці були готові і зробили все можливе, щоб мінімізувати свої втрати, то подібних масштабів світової кризи мало хто очікував.

Підприємства в Україні змушені постійно пристосовуватися до недосконалості законодавчої бази, браку кваліфікованих працівників, зношеності виробничого обладнання, дефіциту обігових коштів, жорсткої грошової і податкової політики держави, неплатоспроможності партнерів та ін.

Насамперед треба відзначити, що в Україні відсутній окремий закон, який регулював би відносини між суб'єктами права щодо захисту бізнесу чи корпоративних прав, або від зазіхань, як з боку злочинних угруповань, так і з боку корумпованих владних структур. Тож норми права, які регулюють вказані відносини, містяться в окремих законах України та в підзаконних нормативних актах. Найчастіше в цих нормах права особа (як суб'єкт права) виступає не як

бізнесмен (тобто особа, що займається підприємницькою діяльністю), а як фізична особа (тобто незалежно від роду занять). Зокрема, суспільні відносини, пов'язані із забезпеченням безпеки бізнесу, регулюють такі нормативні акти: Конституція України, Кримінальний та Кримінально-процесуальний кодекси України, Кодекс адміністративних правонарушень, Господарський та Цивільний, Господарсько-процесуальний та Цивільно-процесуальний кодекси України, Закони України: «Про банки і банківську діяльність», «Про цінні папери і фондову біржу», «Про інвестиційну діяльність»; «Про підприємствіснує величезна кількість законів і підзаконних актів, що регулюють окремі аспекти безпеки (інформаційні, господарські, корпоративні та ін.) На рівні підприємств – основним локально-правовим документом, що регулює питання безпеки є статут підприємства.

Проблеми організаційно-правового забезпечення економічної безпеки машинобудівного підприємництва в Україні набуває також особливої гостроти внаслідок існування таких причин: недостатньо керованих з боку держави процесів формування сектора малого бізнесу та ділової активності населення загалом у період ринкової трансформації економіки і суспільного життя; недосконалого конкурентного середовища, бюрократичних та обтяжливих процедур державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності; проявів концентрації (монополізації) товарних ринків та механізму доступу до обмежених господарських ресурсів і прав діяльності; існування штучних бар'єрів у започаткуванні/здійсненні роботи підприємств, корупції у відносинах «бізнес – влада»; надмірного рівня криміналізації і тінізації економіки; недостатнього рівня соціальної відповідальності бізнесу тощо [4].

Економічна безпека машинобудівного підприємства характеризується сукупністю якісних і кількісних показників.

Рівень економічної безпеки машинобудівного підприємства – це оцінка стану використання корпоративних ресурсів за критеріями рівня економічної безпеки машинобудівного підприємства.

Рівень економічної безпеки машинобудівного підприємства базується на тому, наскільки ефективно службам певного підприємства вдається запобігати загрозам й усувати збитки від негативних впливів на різні аспекти економічної безпеки. Джерелами таких негативних впливів можуть бути усвідомлені чи неусвідомлені дії людей, організацій, у тому числі органів державної влади, міжнародних чи організацій підприємств-конкурентів, а також збігу об'єктивних обставин, наприклад: стан фінансової кон'юнктури на ринках, як певного підприємства так і на міжнародних ринках, наукові відкриття і технологічні розробки, форс-мажорні обставини і т. ін. [3]. У табл. 1 наведено результати оцінки регіонів України за рівнем економічної безпеки підприємництва. Кластеризацію регіонів проведено на основі розрахунку міри відхилення значень показників від середнього (з використанням дисперсії).

Таблиця 1

## Розташування регіонів України за рівнем економічної безпеки підприємництва

| Темп підвищення рівня економічної безпеки підприємництва | Рівень економічної безпеки підприємництва                          |  |          |                 |
|--|--|--|----------|-----------------|
|  | Низький  | Нижче середнього   | Середній | Вище середнього |
| Швидке підвищення  | АР Крим<br>Вінницька<br>Хмельницька<br>Чернівецька<br>Чернігівська | Київська<br>Черкаська<br>Дніпропетровська<br>Волинська<br>Кіровоградська | –        | –               |

Продовження табл. 1

| Темп підвищення рівня економічної безпеки підприємництва | Рівень економічної безпеки підприємництва |                              |  |                 |
|--|---|------------------------------|--|-----------------|
|  | Низький                                   | Нижче середнього             | Середній   | Вище середнього |
| Середній темп підвищення                                 | Тернопільська<br>Рівненська               | м. Севастополь<br>Запорізька | Луганська<br>Миколаївська<br>Закарпатська<br>Івано-Франківська | —               |
| Помірне підвищення                                       | Одеська<br>Львівська                      | Полтавська<br>Херсонська     | —  | м. Київ         |
| Незначне підвищення                                      | Харківська<br>Сумська                     | Житомирська                  | —  | Донецька        |
| Зниження   | —   | —                            | —  | —               |

З табл. 1 та 2 видно, що, незважаючи на найвищий рівень економічної безпеки підприємництва (за показниками, які аналізувались вище) у м. Києві та Донецькій області, темпи зростання досліджуваних показників є одними з найнижчих в Україні. Натомість регіони, які потрапили до другої умовної групи за рівнем економічної безпеки підприємництва, характеризуються вищими темпами її зміцнення. Ще вищі темпи покращання ситуації спостерігаються у значній частині регіонів України, які потрапили до третьої та четвертої умовних груп.

Таблиця 2

## Групування регіонів України за характеристиками економічної безпеки підприємництва [9]

| Області, які входять у кластер   | Характеристика кластера  |
|--|--|
| Кластер 1 – м. Київ, Донецька обл.   | Висока ефективність функціонування та використання ресурсного забезпечення підприємствами, висока інвестиційна активність підприємств значний експортний потенціал   |
| Кластер 2 – Луганська, Миколаївська, Закарпатська, Івано-Франківська обл.  | Показники ефективності функціонування підприємств та використання ними ресурсного забезпечення вище середніх, середня інвестиційна активність підприємств та реалізація експортного потенціалу   |
| Кластер 3 – Полтавська, Київська, Черкаська, Дніпропетровська, Запорізька, Херсонська, Волинська, Житомирська, Кіровоградська обл., м. Севастополь | Невисокі, проте позитивні показники ефективності функціонування та використання ресурсного забезпечення підприємствами, низькі обсяги капіталовкладень у розвиток матеріально-технічної бази та експортних можливостей підприємств; середній рівень ділової активності населення |
| Кластер 4 – АР Крим, Одеська, Вінницька, Львівська, Харківська, Сумська, Тернопільська, Рівненська, Хмельницька, Чернівецька, Чернігівська обл.    | Низькі показники ефективності функціонування та використання ресурсного забезпечення підприємствами, незначні обсяги капіталовкладень у розвиток матеріально-технічної бази та експортних можливостей підприємств; рівень ділової активності                                     |



Такі тенденції необхідно вважати позитивними, оскільки вони сприяють зближенню рівнів економічної безпеки бізнесу у більшості регіонів України. Необхідно також зазначити, що найбільш актуальною є потреба у зміцненні економічної безпеки підприємництва у таких регіонах України, як Харківська, Сумська, Одеська та Львівська області, оскільки її рівень у цих регіонах є найнижчим (за показниками, які аналізувались вище) і не простежується тенденції до поліпшення. Разом з тим, позитивним є те, що досліджувані показники зростають у всіх регіонах. Це свідчить про поступове зміцнення економічної безпеки підприємництва в Україні.

При аналізі безпеки сучасного машинобудівного підприємства потрібно розглядати:

- безпеку, пов'язану з типом підприємства;
- безпеку, пов'язану з життєдіяльністю підприємства;
- безпеку за складовими частинами сфер його діяльності [3].

У зв'язку з цим як об'єкти безпеки підприємства можуть виступати:

– різні структурні підрозділи або групи співробітників, власників акцій підприємства тощо;

- ті або інші види ресурсів або майна;
- якісні характеристики ресурсів або майна;
- окремі види діяльності і процеси;
- якісні характеристики названих видів діяльності [1], [2].

При розгляді економічної безпеки машинобудівного підприємства розглядають такі поняття, як загроза, збиток і стратегія безпеки. Загроза – це такі зміни у зовнішнього або внутрішнього середовища підприємства, які призводять до небажаних змін предмета безпеки. Збиток – це найбільш небажана зміна якостей предмета безпеки, зниження його цінності для підприємства або його повна втрата. Стратегія економічної безпеки машинобудівного підприємства – сукупність найбільш значущих рішень, спрямованих на забезпечення прийнятого рівня безпеки функціонування цього підприємства.

Звичайно розглядають три типи стратегічної безпеки машинобудівних підприємств:

- орієнтовані на усунення існуючих або запобігання виникненню можливих загроз;
- спрямовані на запобігання впливам існуючих або можливих загроз на предмет безпеки;
- спрямовані на відновлення збитку, що завдається [4].

Проблеми власної економічної безпеки виникають перед кожним підприємством не тільки в кризові періоди, але і під час роботи в стабільному економічному середовищі, комплекс розв'язуваних при цьому цільових завдань має істотне розходження. Як одна з цілей моніторингу економічної безпеки підприємства – діагностика його стану за системою показників, що враховують специфічні галузеві особливості, найбільш характерних для цього підприємства і які мають для останнього важливе стратегічне значення.

Результатом забезпечення економічної безпеки підприємства є стабільність його функціонування, прибутковість, особиста безпека персоналу.

Об'єкт і суб'єкт забезпечення економічної безпеки машинобудівних підприємства тісно взаємопов'язані. Об'єктом системи виступає стабільний економічний стан суб'єкта підприємницької діяльності в поточному та перспективному періоді. Конкретними ж об'єктами захисту виступають ресурси: фінансові, матеріальні, інформаційні, кадрові. Отже, об'єктом економічної безпеки підприємства, є вся система її повноцінного функціонування. Уразивши хоча б один із об'єктів безпеки підприємства, остання зазнає відповідного впливу на окрему ділянку фірми, що може обернутися небезпекою або загрозою втрати балансу рівноваги виробничо-господарського механізму підприємства.

---

Безпосередня організація забезпечення безпеки перерахованих вище об'єктів покладена на суб'єктів безпеки підприємства, а саме відповідальних осіб, підрозділи, служби, органи, відомства та установи.

На нашу думку, машинобудування – це системноутворююча галузь серед взаємозалежних галузей економіки. Від розвитку цієї галузі залежить технологічна і економічна незалежність країни. Зародження ринкової економіки і поява підприємництва зажадало появи нового, раніше невідомого радянському праву, інституту регулювання та захисту економічної безпеки підприємств. Таким чином, очевидна необхідність у прийнятті закону про економічну безпеку, який зміг би ефективно врегулювати необхідні відносини у цій сфері і, крім цього, усунув б правові прогалини і колізії. Введення будь-яких нових методів управління економічними процесами вимагають не тільки їх імплементації в організаційно-правову інфраструктуру фінансово-господарських відносин, а й ретельного розроблення конкретних схем їх застосування з тим, щоб отримати найбільш ефективний результат. Це питання є принциповим тому, що від перших успіхів нововведення у вигляді реалізації конкретних проектів залежить майбутнє його використання у підприємницькій діяльності загалом. З перших років переходу України до ринкового типу економіки дуже гостро постає питання забезпечення безпеки здійснення економічної діяльності, зокрема на рівні суб'єктів господарювання.

#### Список використаної літератури

1. Ареф'єва О.В. Планування економічної безпеки підприємств: монографія / О.В. Ареф'єва, Т.Б. Кузенко. – К.: Вид-во Європейського університету, 2004. – 170 с.
2. Ареф'єва О.В. Кадрова складова в системі економічної безпеки машинобудівних підприємств / О.В. Ареф'єва, О.Ю. Литовченко // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 11. – С. 95–100.
3. Ильяшенко С.Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С.Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 3. – С. 12–19.
4. Касич А.О. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку машинобудування в Україні / А.О. Касич // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – № 7. – С. 32–40.
5. Ковалев Д. Количественная оценка уровня экономической безопасности предприятия / Д. Ковалев, И. Плетникова // Экономика Украины. – 2001. – № 4. – С. 35–40.
6. Козаченко А.В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм ее обеспечения / А.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.Н. Ляшенко. – К.: Либра, 2003. – 280 с.
7. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009. – 308 с.
8. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство / В.М. Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк та ін.; За ред. В.М. Гейця: монографія. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 240 с.
9. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: монографія / Т.Г. Васильців. – Львів: Арал, 2008. – 384 с.

*В статтє раскрыты тенденции развития машиностроения Украины. Освещено значение экономической безопасности для машиностроительных предприятий. Рассмотрены*

*организационно-правовые аспекты обеспечения системы экономической безопасности предприятия. Определены уровни экономической безопасности машиностроительных предприятий.*

**Ключевые слова:** *машиностроение, экономическая безопасность, уровни экономической безопасности, субъекты и объекты экономической безопасности машиностроительных предприятий.*

*Article reveals trends in machine-building industry engineering of Ukraine. It covers the importance of economic security for the machine-building enterprises. Consider organizational and legal aspects support system for economic security. The level of economic security of enterprises is defined.*

**Key words:** *mechanical engineering, economic security, economic security, subjects and objects of the economic security of the machine-building enterprises.*

*Надійшло до редакції 5.04.2012.*