

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

**Ефективна
ЕКОНОМІКА**

Дніпропетровський державний
аграрно-економічний університет



Переглянути у форматі pdf

О. В. Кудрявцева

КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

№ 9, 2015 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 681.45

*О. В. Кудрявцева,
к. е. н., доцент кафедри міжнародної економіки,
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, м. Харків*

КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

*О. V. Kudryavtseva,
Ph.D., Associate Professor of International Economics,
Kharkov National Automobile and Highway University, Kharkov*

CRITERIA FOR EVALUATING THE ECONOMIC SECURITY OF TRANSPORT ENTERPRISE

В роботі встановлено, що до актуальних задач пов'язаних із підвищенням загальної економічної ефективності і розвитку транспортної системи, слід віднести підвищення рівня конкурентоспроможності автомобільного транспорту, як складової транспортної системи держави в цілому. Крім того, конкретизовано, що конкурентоспроможність перевезень визначається сукупністю тільки тих конкретних властивостей, що представляють безсумнівний інтерес для даного споживача і забезпечують задоволення даної потреби, а інші характеристики до уваги не приймаються. Якість транспортної продукції є головною складовою конкурентоспроможності автомобільних перевезень. У зв'язку з цим, в роботі запропоновано класифікацію критеріїв економічної безпеки автотранспортного підприємства, яка складається із виділення складових економічної безпеки, згідно сфер галузевих загроз, та встановлення параметрів за допомогою яких можна оцінити рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства. До даних параметрів, нами запропоновано віднести: фінансовий стан підприємства; технічний стан та рух основних засобів підприємства; виробничий процес та технології, які при цьому використовуються; інноваційна діяльність; трудові ресурси підприємства.

The paper found that a topical problems related to improving the overall efficiency and development of the transport system should include improving the competitiveness of road transport as part of the transport system of the country as a whole. In addition, it specified that the competitiveness of transport determined by a combination of only those specific properties, is of undoubted interest for the consumer and ensure the satisfaction of the requirements, and other characteristics not taken into account. The quality of the transport of products is the main component of the competitiveness of road transport. In this regard, the proposed classification criteria of economic safety of motor transport enterprise, which consists of the allocation of the components of economic security, according to the spheres of industry threats, and establish the parameters by which to assess the level of economic security of the motor company. Data parameters, we proposed are: the financial condition of the company; technical condition and movement of fixed assets; production processes and technologies that are used at the same time; innovation; human resources company.

Ключові слова: Економічна безпека, автотранспортне підприємство, параметри якості, загрози.

Keywords: Economic security, haulage, quality settings, threat.

Постановка проблеми. Стабільне функціонування, зростання економічного потенціалу будь-якого підприємства в умовах ринкових відносин багато в чому залежить від наявності надійної системи економічної безпеки. Це цілком відноситься і до автотранспортних підприємств. У зв'язку з тим, що підприємства автомобільного транспорту мають свою специфіку в області організації виробничого процесу, продукції що виробляється, визначенні потреби у виробничих ресурсах, ціноутворенні – економіка підприємств автомобільного транспорту має свої особливості у порівнянні з економікою інших галузей народного господарювання. Більш того, автомобільний транспорт має безпосередні чисельні зв'язки та взаємодію з виробниками товарів, посередниками, споживачами, галузями і підприємствами, що створюють певні умови для оснащення і належної організації процесу роботи автотранспортного підприємства. А звідси, транспорт є найбільш вразливою галуззю від зовнішнього середовища. Практика і наукові дослідження показують те, що організація сучасної автотранспортної діяльності підприємств потребує відпрацювання і створення системи економічної безпеки, яка б уховувала ті негативи, що може спричинити кожна сторона або економічна дія щодо автотранспортного підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми забезпечення економічної безпеки на різних ієрархічних рівнях висвітлені в роботах наступних вітчизняних і зарубіжних вчених: Л. Абалкін, В. Гесць, Т. Клебанова, В. Ліпкан, С. Мочерний, В. Мунтян, О. Татаркін, Н. Фірюліна, М. Єрмошенко, І Шумперт, В. Ойкен, Я. Корнаї.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Огляд наукових публікацій з даної проблематики показав, що, незважаючи на безсумнівну актуальність проблеми, теоретичні та методологічні аспекти забезпечення економічної безпеки транспортної галузі в цілому і автотранспортного підприємства, як невід'ємної його частини, вивчені на недостатньому рівні. Відсутність комплексної моделі забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств в контексті їх ресурсного забезпечення, що базується на єдності наукової концепції методологічного підходу і механізмів практичної реалізації багато в чому сприяє зниженню рівня економічної безпеки транспортної галузі та економічної безпеки України в цілому. Таким чином, аналіз ступеня розробленості проблеми дозволяє стверджувати, що в даний час економічною наукою недостатньо досліджена проблема економічної безпеки автотранспортного підприємства, що пояснюється недостатньо ефективним використанням системного підходу і відсутністю комплексного вирішення проблеми створення системи забезпечення економічної безпеки транспортної галузі.

Формулювання цілей статті. Виявити основні загрози економічній безпеці автотранспортного підприємства та на їх основі запропонувати систему показників, за допомогою яких можна провести оцінку рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства, як складової транспортної галузі.

Виклад основного матеріалу. Для збереження спільної ідеології проблеми і структурної єдності дослідження логічно розглянути загрози на рівні господарюючого суб'єкта автомобільного транспорту в аспекті макроекономічних та галузевих загроз економічній безпеці (таблиця 1).

Таблиця 1.
Класифікація критеріїв економічної безпеки автотранспортного підприємства як господарюючого суб'єкта

Сфери галузевих загроз	Складові економічної безпеки	Ризики і загрози економічній безпеці на рівні підприємства
Перевізницька діяльність	Маркетингова складова	Зниження конкурентоспроможності
	Техніко-технологічна складова	Фізичний і моральний знос МТБ, недостатнє використання засобів домінуючого технологічного укладу Зниження інноваційного потенціалу
Фінансова сфера	Фінансова складова	Фінансова стійкість Рентабельність
Соціальна сфера	Кадрово-управлінська складова	Зниження мотивації у підвищенні якості роботи, якості управління, технологічне відставання в організації і управлінні перевізним процесом

Необхідність вдосконалення структури управління автомобільним транспортом викликана сукупністю причин, серед яких можна виділити посилення конкуренції з боку інших видів транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг. До актуальних завдань, пов'язаних з реформуванням галузі і орієнтованих на підвищення загальної економічної ефективності роботи і розвитку транспортної системи, відноситься підвищення конкурентоспроможності автомобільного транспорту та транспортної системи країни в цілому.

Конкурентоспроможність визначається, як властивість товару, послуги, суб'єкта ринкових відносин виступати на ринку нарівні з присутніми там аналогічними товарами, послугами чи конкуруючими суб'єктами ринкових відносин. Конкурентоспроможність є технічним рівнем товару; рівнем маркетингу та рекламно-інформаційного забезпечення; відповідністю вимог споживача, технічним умовам і стандартам, організацією сервісу і, в необхідних випадках, – авторського нагляду, системи відбору та навчання персоналу; ціною і умовами платежів; своєчасністю появи даного товару на конкретному ринку; політико-економічною ситуацією в даному регіоні. Оцінка комплексу параметрів дозволяють виділити високий, середній та низьку конкурентоспроможність [1].

На нашу думку, конкурентоспроможність перевезень визначається сукупністю тільки тих конкретних властивостей, що представляють безсумнівний інтерес для даного споживача і забезпечують задоволення даної потреби, а інші характеристики до уваги не приймаються. Якість транспортної продукції є головною складовою конкурентоспроможності автомобільних перевезень, хоча і не єдиною. В умовах ринкових відносин існує об'єктивна необхідність у посиленні якості перевезень як одного з вирішальних факторів успіху на ринку транспортних послуг. У зв'язку із загостренням екологічних проблем в Україні і в усьому світі особливе значення для конкурентоспроможності перевезень приймають такі ознаки якості, як безпека для життя населення і екологічна чистота продукції (робіт, послуг).

Причиною циклічних криз систем є знос основних фондів. Дане правило діє також і для окремого господарюючого суб'єкта. На цій підставі можна зробити висновок про необхідність оцінки технічного стану та руху основних фондів підприємства. Оцінка технічного стану та руху основних фондів потрібна для планування і створення амортизаційного фонду підприємства. Даний фонд формується з метою уникнення дефіциту фінансових ресурсів, необхідних для оновлення основних засобів.

Здатність виконання функціонального завдання забезпечення необхідного обсягу перевезень, є найважливішим критерієм оцінки роботи автомобільного транспорту. На здатність вирішувати дану задачу впливає ряд факторів. Насамперед, це наявність необхідних потужностей матеріально-технічної бази, які визначаються наявністю резервів провізних та пропускних спроможностей, а також наявністю і потужностями рухомого складу.

Водночас, наявність потужностей матеріально-технічної бази говорить лише про кількісну здатність забезпечення перевезень. У той же час, стійкість роботи галузі багато в чому залежить від якісного стану основних виробничих фондів. Цей аспект знаходить свій прояв у забезпеченні, безаварійної роботі автомобільного транспорту, в здатності надавати якісні послуги з перевезень (безперебійність роботи, схоронність вантажів, своєчасність доставки і т.д.).

До параметрів і показників якості автотранспортного перевізного процесу відносяться надійність перевезень, терміни доставки, регулярність доставки вантажів і пасажирів, збереження вантажу при доставці, наявність різних рівнів транспортного обслуговування, належний супровід вантажу, прийнятна вартість послуг, функціональна придатність транспортного засобу, можливість спеціалізованих перевезень, експлуатаційна готовність перевізника, захист навколишнього середовища та ін. На автомобільному транспорті для оцінки станів процесу руху за ступенем його небезпеки використовуються поняття краху, аварії та браку в роботі. Отже, виділення коштів на підвищення безпеки руху автомобілів – це внесок у забезпечення і підвищення ефективності роботи автомобільного транспорту. Результати такого розрахунку показують вплив рівня безпеки руху на економічне становище галузі.

Моральний знос можна визначити, як нездатність техніки (технологічного контуру) забезпечувати приведення чисельності і продуктивності праці у відповідність з нормами домінуючого технологічного укладу без шкоди для якості продукції та безпеки руху. Ключовим фактором, домінуючого сьогодні в розвиненому світі укладу, є мікроелектронні компоненти, а в якості ядра технологічного укладу виділяються електронна промисловість, обчислювальна техніка, програмне забезпечення, телекомунікації, роботобудування, інформаційні послуги, тощо. У зв'язку з цим, недовикористання переваг і компонентів даного укладу може призвести до відставання технології транспортного виробництва від базових галузей промисловості економіки в частині продуктивності праці, а отже і до неефективності виробництва. Приведення ж продуктивності праці до відповідних норм за рахунок скорочення чисельності без зміни технологічного контуру загрожуватиме порушенням безпеки руху автомобілів.

Однією з необхідних умов економічної безпеки автотранспортного підприємства в умовах циклічного розвитку систем є його інноваційна діяльність. Інноваційна діяльність спрямована на формування і досягнення інноваційних цілей шляхом раціонального використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів. Відповідно до міжнародних стандартів інновація визначається як кінцевий результат інноваційної діяльності, що отримала втілення у вигляді нового продукту, впровадженого на ринок [2].

Оцінка інноваційної діяльності підприємства повинна здійснюватися як по підприємству в цілому, так і по кожному інноваційному проекту окремо. У зв'язку з тим, що основною відмінною рисою інноваційного проекту є велика невизначеність (а, отже, високі проектні та фінансові ризики) на всіх стадіях інноваційного циклу, оцінку необхідно проводити на кожному етапі його реалізації, до яких відносяться:

- проведення наукових досліджень фундаментально і пошукового характеру (теорія);
- розробка або дослідження прикладного характеру на основі попередніх результатів (винахід);
- проектно-технологічні та дослідно-конструкторські роботи (дослідний зразок);
- освоєння нової техніки масово.

Критеріями ефективності організації інноваційних процесів на підприємстві виступають економічні параметри, які дозволяють порівняти витрати на інноваційну діяльність і доходи від реалізації інноваційної продукції. Найважливішою умовою і результатом інноваційної діяльності виступає її прибутковість.

У ході оцінки ефективності інноваційного проекту слід приділяти увагу наступним факторам:

- рівень витрат і рівень рентабельності,
- технічний рівень і ресурсні можливості,
- новизна і ринкова привабливість для споживача,
- ступінь проектних ризиків.

Економічна безпека господарюючого суб'єкта неможлива без його фінансової стійкості. Фінансова стійкість являє собою певний стан рахунків підприємства, що гарантує його постійну платоспроможність. Платоспроможність можна визначити як здатність підприємства погасити термінові зобов'язання наявними в активі ресурсами і не допустити порушення строків розрахунку по подальшим зобов'язанням. Невиконання зобов'язань підприємства може мати такі наслідки як його банкрутство і повну ліквідацію. У зв'язку з цим саме оцінка фінансової стійкості є першим напрямком в системі оцінки економічної безпеки господарюючого суб'єкта [3].

Необхідною умовою економічної безпеки підприємства є також його рентабельність, тобто позитивні результати його фінансово-господарської діяльності. Саме прибутковість підприємства в першу чергу характеризує успішність і ефективність його роботи. Прибуток підприємства повинен також служити основним джерелом його розвитку, або забезпечувати і гарантувати позикові кошти, залучені для даних цілей. Таким чином, рентабельність служить базою для досягнення

фінансової стійкості в умовах розвитку і розширення підприємства. У зв'язку з вищесказаним слід також зауважити, що умова розвитку господарюючого суб'єкта є обов'язковою для його економічної безпеки. Це впливає з того, що навіть то підприємство, яке міцно закріпилося на одному рівні, з часом втрачає свою конкурентоспроможність у зв'язку з законом поступального розвитку систем. Основною групою показників, використовуваних при оцінці фінансово-господарської діяльності, є коефіцієнти рентабельності, які можна визначити як відносні показники ефективності використання різних ресурсів.

Ключовим фактором, що впливає на фінансове становище галузі є збитковість пасажирських перевезень. За даними статистики, в останні роки спостерігається тенденція зростання даного показника. Фактор збитковості пасажирських перевезень загострює фінансове становище автомобільного транспорту.

У зв'язку з цим, доцільно запропонувати поділ проектів інвестиційної програми, спрямованої на зниження збитковості перевізної діяльності автотранспортних підприємств, залежно від ефектів що генеруються, наступним чином:

- економічно привабливі для галузі;
- економічно привабливі для галузі, але мають загальнодержавне значення;
- соціальні.

Проекти, що мають загальнодержавний соціальний ефект, не дозволяють автомобільному транспорту повернути вкладені кошти і тому в звичайних умовах не представляють інтересу для інвесторів. Їх реалізація повинна здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету, або з використанням механізмів державної підтримки.

Підводячи підсумок розглянутим загрозам економічної безпеки за сферами діяльності, можна зробити наступні висновки. У галузі існують загрози економічній безпеці, в кожній з розглянутих сфер. На сьогоднішній день, за даними статистики, ситуацію в Україні із забезпеченням стійкої роботи автомобільного транспорту в довгостроковій перспективі не можна визнати безпечною.

Отже, стає очевидним необхідність створення ефективного механізму забезпечення та оцінки економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

У зв'язку з тим, що об'єктом, який забезпечує економічну безпеку підприємства, є його співробітники, представляється також доцільним проведення оцінки з кадрової та управлінської складової. Достатня забезпеченість підприємства потрібними трудовими ресурсами, їх раціональне використання, високий рівень продуктивності праці мають також велике значення для збільшення обсягів продукції і підвищення ефективності виробництва [4]. Зокрема, від забезпеченості підприємства трудовими ресурсами, рівня їх кваліфікації та ефективності їх використання залежать обсяг і своєчасність виконання робіт, ефективність використання устаткування і як результат обсяг виробництва продукції, її собівартість, прибуток, фінансовий стан підприємства. Найважливішими моментами при цьому виступають:

- кваліфікація персоналу (програми переатестації);
- потреба в персоналі та залежність від ринку праці (віковий склад, плінність, частка практикантів, ступінь виконання встановленого обсягу роботи);
- рентабельність персоналу, у т.ч. раціональність збільшення ступеня автоматизації робочого процесу (обсяг прибутку на співробітника, рентабельність витрат на персонал); продуктивність праці;
- ефективність системи мотивації та штрафних санкцій на підприємстві.

Одним з аспектів стійкої роботи складного великого технологічного комплексу, яким є автомобільний транспорт, є кадровий потенціал галузі. У проблеми забезпечення автомобільного транспорту висококваліфікованими фахівцями є декілька сторін. Одна з них, безпосередньо пов'язана з підготовкою фахівців: виділення коштів на освіту, стимулюванням і підвищенням якості освіти, приведенням матеріально-технічної бази освітнього процесу у відповідність із сучасними вимогами [5]. Однак, є й інша сторона, яка полягає у створенні таких соціально-економічних умов в галузі, при яких кадровий потенціал мав би стимул ефективної роботи.

Тому, у соціальній, в якості загрози економічній безпеці, можна виділити середній рівень оплати праці працівників галузі. Особливо важливим моментом в аналізі цієї загрози важливе співвідношення між заробітною платою і продуктивністю праці. При цьому необхідно розглядати два аспекти цієї проблеми. По-перше, повинна бути забезпечена жорстка прив'язка заробітної плати до зростання продуктивності праці. Як показує динаміка цих показників це співвідношення останні десятиліття не виконувалося, що і послужило фактором зниження мотивації підвищення ефективності праці, зацікавленості в результаті, а також причиною відтоку кваліфікованих кадрів. По-друге, повинне дотримуватися співвідношення продуктивності праці на різних видах транспорту і базових галузях промисловості із середнім рівнем заробітної плати, з урахуванням специфіки виробництва та умов праці.

Висновки. Таким чином, можна виділити основні критерії оцінки економічної безпеки на рівні господарюючого суб'єкта. По-перше, це оцінка фінансового стану підприємства, яку можна розділити на критерій фінансової стійкості і на критерій рентабельності. У якості самостійного напрямку оцінки необхідно прийняти технічний стан і рух основних засобів автотранспортного підприємства. Наступним критерієм, на яке має бути спрямована увага при розгляді даного питання, є власне виробничий процес і використовувані технології. Інноваційна діяльність підприємства є тією необхідною умовою, без якої не можливий успіх і виживання в довгостроковій перспективі. Це обумовлює її розгляд як самостійного напрямку оцінки. Також підлягають оцінці трудові ресурси підприємства, його кадрова політика та ефективність управління.

Література.

1. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації : Моногр. / Я. А. Жаліло, Я. Б. Базилук, Я. В. Белінська. – К. : НІСД, «Знання України», 2005. – 388 с.
2. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / за заг. ред. В. І. Полохала. – К. : Парлам. вид-во, 2009. – 630 с.
3. Єрмошенко М. М. Фінансова безпека держави : національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення / М. М. Єрмошенко. – К. : Київ. нац. торг.-ек. ун-т, 2001. – 309 с.
4. Управління трудовим потенціалом. Васильченко В. С., Гриненко А. М., Грішнова О. А., Керб Л. П. – Навч. посіб. – К.: КНЕУ, 2005. – 403 с.
5. Економіка підприємства: підручник / за ред. проф. С. Ф. Покропівного. – К. : Київ. нац. ек. ун-т, 2004. – 526 с.

References.

1. Zhalilo, Ya. A. Bazyliuk, Ya. B. And Belinska, Ya. V. (2005), *Konkurentospromozhnist ekonomiky Ukrainy v umovakh hlobalizatsii* [The competitiveness of Ukraine's economy in the context of globalization], NISD, «Znannya Ukrainy», Kyiv, Ukraine, p.388.
2. Polokhalo, V. I. (2009), *Stratehiia innovatsiynoho rozvytku Ukrainy na 2010-2020 roky v umovakh hlobalizatsiinykh vykykiv* [The strategy of innovative development of Ukraine for 2010-2020 in the conditions of globalization challenges], Parlam. vyd-vo, Kyiv, Ukraine, p.630.
3. Yermoshenko, M. M. (2001), *Finansova bezpeka derzhavy : natsionalni interesy, realni zahrozy, stratehiia zabezpechennia* [Financial security state: national interests, real threats, strategy software], Kyiv. nats. torh.-ek. un-t, Kyiv, Ukraine, p.309.
4. Vasylychenko, V. S. Hrynenko, A. M. Hrishnova, O. A. and Kerb, L. P. (2005), *Upravlinnia trudovym potentsialom* [Management of labor potential], KNEU, Kyiv, Ukraine, p.403.
5. Pokropynnyi, S. F. (2004), *Ekonomika pidpriemstva* [Business Economics], Kyiv. nats. ek. un-t, Kyiv, Ukraine, p.526.

Стаття надійшла до редакції 18.09.2015р.