

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Карковська В.Я., Боднар І.В.

Національний університет «Львівська Політехніка»

У статті розглядаються функціональні складові економічної безпеки та причини, що дестабілізують її стан. Наведено традиційні фінансові підходи до управління економічними аспектами безпеки транспортних підприємств. Охарактеризовано операційні та фінансові методи, які сприяють удосконаленню підходу до управління економічною безпекою транспортного підприємства.

Ключові слова: економіка транспортного підприємства, економічна безпека транспортного підприємства, методи управління економічною безпекою транспортного підприємства, економічні методи в управлінні безпекою, операційні методи, хеджування, ризик.

Постановка проблеми. Одним із пріоритетних напрямів забезпечення економічної безпеки підприємств є досягнення відповідного рівня фінансової стабільності суб'єктів господарювання незалежно від виду їх діяльності. Причинами зниження фінансової стабільності транспортних підприємств є: зменшення надання послуг, збиткова діяльність, висока собівартість послуг, неефективне планування та управління активами, форс-мажорні обставини тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливою складовою економічної безпеки є фінансова. Оскільки для діяльності підприємств важливим є забезпеченість власними фінансовими ресурсами, ефективність використання та напрями їх розмі-

щення. Фінансова стабільність залежить від ефективності наданих послуг, а також з економічною безпекою транспортних підприємств. Висвітленню актуальних питань забезпечення економічної безпеки підприємств в сучасних умовах господарювання приділено значну увагу у роботах вітчизняних та зарубіжних науковців. Дослідження проблем забезпечення відповідного рівня економічної безпеки суб'єктів господарювання відображенні у працях таких вчених-економістів: Л. П. Гончаренка, А. І. Берлача, М. М. Зацеркляного, А. С. Сосніна, П. Я. Пригунова тощо [4-7].

Постановка завдання. В умовах економічної кризи, досягнення стабільності функціонування суб'єктів підприємницької та інших видів діяльності є найбільш актуальним і важливим завданням. Підтримання належного рівня економічної безпеки підприємства залежить від ефективності планування конкретних завдань, щодо протидії загрозам, і шляхів їх реалізації в процесі забезпечення фінансової стабільності.

Виклад основного матеріалу. Під економічною безпекою підприємства розуміють захищеність науково-технічного, технологічного, виробничого і кадрового потенціалу від зовнішніх і внутрішніх економічних загроз і здатність до відтворення при ефективному використанні всіх його ресурсів. Рівень управління економічної безпеки підприємства залежить насамперед від здатності керівництва передбачити і запобігти можливій загрозі (рис. 1).

Для підвищення рівня економічної безпеки підприємства необхідно врахувати та усунути ряд істотних проблем, зокрема:

- можуть бути застосовні тільки до певних типів загроз (ризиків);
- вимагають постійних і істотних витрат;
- включають тільки контрагентні ризики;
- вкрай схильні до ризиків ринку деривативів і страхового ринку.

Зазначені проблеми страхування і хеджування диктують необхідність пошуку альтернативних, більш ефективних методів, заснованих на реалізації або інтегрованого підходу до локалізації факторів загроз економічній безпеці. Серед таких методів можна

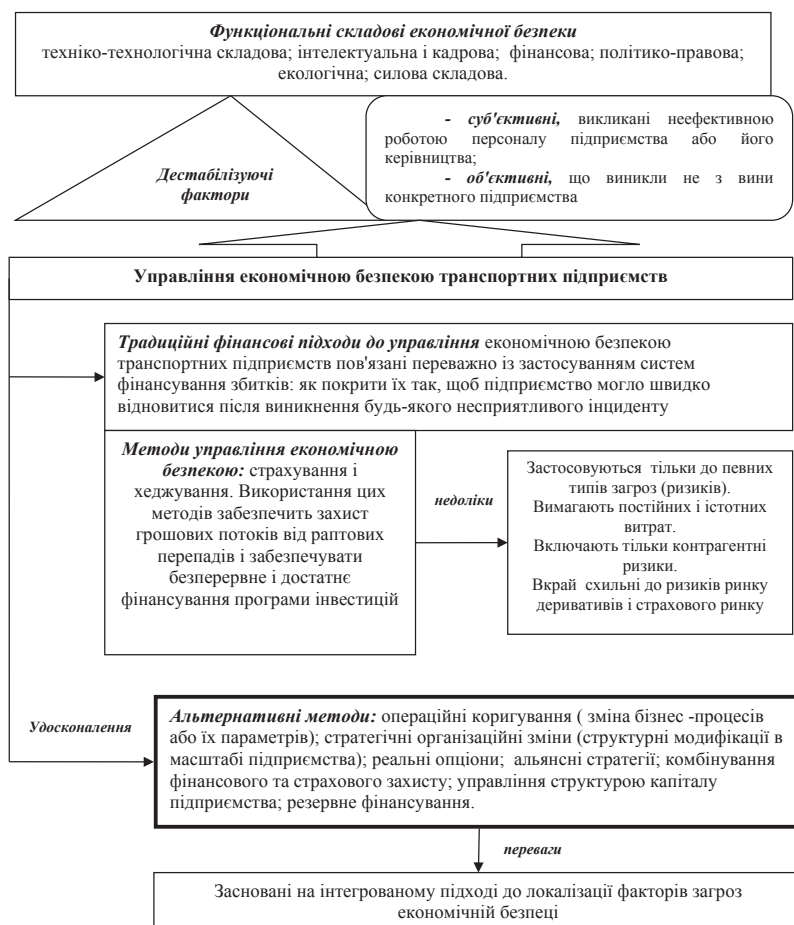


Рис. 1. Напрями удосконалення управління економічною безпекою транспортних підприємств*

* розроблено авторами

виділити як операційні, так і фінансові, а також їх поєднання, а саме:

- операційні коригування (зміна бізнес-процесів або їх параметрів);
- стратегічні організаційні зміни (структурні модифікації в масштабі підприємства);
- реальні опції;
- альянсні стратегії;
- комбінування фінансового та страхового захисту;
- управління структурою капіталу підприємства;
- резервне фінансування.

Розглянемо можливості та особливості застосування даних підходів.

Реалізація методу операційних коригувань відбувається за допомогою зміни структури перевезень, яка дасть можливість транспортному підприємству знизити свою залежність від коливань цін на паливо. Крім того, високі витрати палива можуть виникати в наслідок зносу транспортних засобів, а також їх клас, тому своєчасний продаж транспорту і укладання нових контрактів з постачання нового, потрібного класу, транспортного засобу допоможуть вирішити дану проблему.

Один з найбільш відомих методів стратегічних організаційних змін є диверсифікація діяльності підприємства, яка служить засобом нейтралізації і локалізації факторів загроз економічної безпеки різного характеру в масштабі усього підприємства. У цьому аспекті її можна розглядати як метод розподілу ризиків і загроз безпеки підприємства з метою зниження їх концентрації. Так, найбільш актуальним для транспортних компаній видом диверсифікації є поєднання перевезень з логістичними послугами (дистрибуцією, веденням складського господарства і т.і.). Для цього необхідний розвиток відповідної інфраструктури. Також перевезення можуть здійснюватися в одному географічному регіоні або в різних регіонах, на різних товарних ринках.

Іншим видом диверсифікації є розподіл за такими напрямками як видами вантажів або за маршрутами та капіталом (власного і позикового). Коли матеріальні або нематеріальні активи підприємства використовуються для виробництва декількох видів послуг або в декількох географічних точках, виникає ефект економії на масштабах. Матеріальні активи можуть включати потужності, що забезпечують послуги сезонного, змінного попиту, і навіть послуги, попит на які характеризується довготривалими зниженнями, а також основні фонди з надлишковою виробничою потужністю. Нематеріальними активами можуть бути компетенція менеджерів, технічні знання, існуючі системи логістики, ділова репутація.

В управлінні стратегічними організаційними змінами з ціллю забезпечення та розвитку системи економічної безпеки транспортного підприємства значною цінністю можуть володіти реальні опції [2, 3]. У цьому контексті доцільність їх використання ґрунтується на тій передумові, що дослідження і резервування можливостей сприяє багатоваріантному сталому розвитку підприємства і є чинником підвищення його економічної безпеки. Тому, якщо при оцінці будь-якого проекту змін враховуються гнучкі варіанти розвитку, менеджери повинні отримувати винагороду за пошук і використання всіх можливостей удосконалення і зростання, а не за витратне страхування на випадок не реалізації проекту.

Транспортне підприємство отримує можливість скористатися поворотом подій у процесі ініціювання змін – використати два «опції удосконалення»:

- опціон на зміну цільового ринку;
- опціон на поліпшення характеристик обслуговування.

Впровадження систем і процесів, що дозволяють виявляти опції (можливості), проводити їх моніторинг в ході управління організаційними змінами та приймати рішення їх використати, пов'язане з витратами. Відповідні дії сприятимуть сталому розвитку діяльності транспортного підприємства, чим забезпечуватиметься відповідний рівень економічної безпеки.

Виявленню та гнучкому використанню можливостей сприяють також альянсні стратегії. Сьогодні альянси набирають популярності, особливо для великих транспортних підприємств, що займаються глобальними перевезеннями. Цінність альянсу в тому, що він дозволяє підприємству застосувати новий напрямок і, якщо цей крок виявиться невдалим, відступити. Зазвичай такі дії обходяться дешевше, ніж купівля нової компанії з подальшим її продажем, у разі невдачі. Укладення попереднього альянсу допомагає заощадити кошти, час і зусилля.

Оцінка ризиків реалізації загроз безпеки бізнесу в проектах змін на основі простих фінансових критеріїв недооцінює їх цінність в тому випадку, якщо значну роль у проекті відіграють непередбачувані можливості. Парадокс полягає в тому, що індивідуальні можливості не можуть бути включені в оцінку, однак можна оцінити загальну ймовірність виникнення тієї чи іншої можливості і її діапазон. Такий підхід слід використовувати при реалізації високоризикових проектів. Головне завдання – чітко сформулювати потенційну можливість, проаналізувати та обґрунтувати її і, якщо ймовірність дійсно існує, включити її в проект.

Ці моменти наводять на думку про необхідність такої структури капіталу, яка враховувала б можливість непередбачених витрат. Формування необхідної структури капіталу можливе на основі застосування інструментів хеджування грошових потоків (cash flow hedging). Ринок таких інструментів тільки починає розвиватися. Значна кількість цих інструментів використовується страховими компаніями для управління ризиками портфелів [3].

На даний час стає актуальним списання основної суми боргу або відсотків в разі виникнення певної події. Найбільш природним засобом списання боргу підприємств є включення в структуру капіталу такого боргу, основна сума або відсотки за якого прив'язані до периферійних ризиків, таким як втрата власності, коливання ринкових цін, курсів валют або вимагання боргів.

Цінністю цих інструментів є те, що підприємство, користуючись у своїй роботі перевагами боргових зобов'язань, скорочує борговий важіль, у разі виникнення ризику. Таким чином вирішуються проблеми зменшення витрат, банкрутства і неефективності інвестиційних рішень. Однак, для того щоб інвестори купували такі облигації, необхідно забезпечити прибутковість вищу, ніж у звичайних корпоративних облигацій.

Ще більш революційним інструментом хеджування грошового потоку є нова форма перетворення боргу в оборотні конвертовані зобов'язання (reverseconvertible debts – RCD) [3]. При випуску RCD підприємство отримує опціон на подальшу конвертацію боргу в акції. Цей опціон виконується, коли вартість підприємства падає.

Як і анульовані боргові зобов'язання, цей інструмент дозволяє підприємству автоматично знизити борговий важіль у разі, якщо виникатиме ризикова ситуація. Причиною емісії RCD може послужити зниження цін на акції. Як і інші облигації, пов'язані з передачею ризиків, RCD можуть містити додаткову умову, яка захищає підприємство у випадку виникнення ризику (страхових збитків).

Новим інструментом фінансування, за допомогою резервного акціонерного капіталу, є опціон на продаж акцій у разі катастрофи, розроблений страховим брокером Aon. Щоб уникнути залучення нового акціонерного капіталу після понесених збитків, коли ціна на акції знижена, підприємство випускає опціон на продаж своїх власних акцій іншій стороні за обумовленою ціною (опціон може включати і інші умови, наприклад втрату власності або збитки в результаті виконання зобов'язань). Це дозволяє підприємству залучити капітал на вигідних для умов з подальшою реалізацією інвестиційних можливостей.

Висновки і перспективи. Перспективи розглянутих інструментів обумовлені тією обставиною, що в останні кілька десятиліть у корпоративному стра-

хуванні, особливо страхуванні великих підприємств (серед яких великі авіаційні та морські перевізники), спостерігається спад. І в цілому підприємства з нижчим борговим важелем рідше вдаються до досить дорогих форм захисту активів – хеджування та страхування. У той же час підприємства, яким не вигідно відмовлятися від переваг запозичень, повинні шукати шляхи і способи зниження впливу боргу (підсиленого ризиками) на фінансові потоки.

Таким чином, з фінансової точки зору в цілях управління економічною безпекою транспортним підприємствам необхідно, з одного боку, постійно шукати альтернативні джерела фінансових ресурсів і, з іншого – шукати способи скорочення витрат і підвищення вартості бізнесу.

Список літератури:

1. Козаченко Г.В., Пономарьов В.П., Ляшенко О.М.. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія. – К.:Лібра, 2003. – 280 с.
2. Meulbroeck L. Total Strategies of Corporate Risk Control, in Pickford, J. (ed.); Mastering Risk, Volume 1: Concepts. – London: Pearson, 2001.
3. Punter A. New solutions for the financing of risk // Journal of Insurance Research & Practice. – Chartered Insurance Institute. – 2000. – № 2, July.
4. Экономическая и национальная безопасность: [учебник] / [под ред. д.э.н., проф. Л. П. Гончаренко. – М. : ЗАО «Издательство «Экономика», 2008. – 543 с.
5. Берлач А. І. Безпека бізнесу : [навч. посіб.] / Берлач А. І. – К. : Університет «Україна», 2007. – 280 с.
6. Зацеркляний М. М. Основи економічної безпеки: [навч. посіб.] / Зацеркляний М. М., Мельников О. Ф. – К. : КНТ, 2009. – 337 с.
7. Соснин А. С. Менеджмент безопасности предпринимательства: [учеб. пособие] / Соснин А. С., Прыгунов П. Я. – К. : Изд-во Европ. ун-та, 2004. – 357 с.
8. Отенко І. П. Економічна безпека підприємства : навчальний посібник / укл. І. П. Отенко, Г. А. Іващенко, Д. К. Воронков. – Х. : Вид. ХНЕУ, 2012 – 256 с.
9. Соколенко Т.М. Економічна безпека підприємства в умовах транзитивної економіки / Т.М. Соколенко // Сучасна наука XXI століття: Сьома Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Наука і життя: сучасні тенденції, інтеграція у світову наукову думку» (19-21 травня 2011 р.). – Київ, 2011.
10. Гічова Н.Ю. Діагностика та підвищення економічної безпеки підприємства: дис.на здоб. наук. ступеня к.е.н.: спец. 08.00.04 / Н.Ю. Гічова. – Дніпропетровськ, 2010. – 190 с.
11. Якубович, З. Формування системи економічної безпеки машинобудівного підприємства [Текст] / З. Якубович // Вісник ТНЕУ. – 2010. – № 1. – С. 81-86.
12. Васильєв, О. В. Формування системи управління економічною безпекою промислових підприємств.[Текст] / Олексій Вікторович Васильєв, Вікторія Ігорівна Мейта // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. –Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету. «Економічна думка», 2013. – Том 14. – № 2. – С. 138-145.
13. Полозова Т. В. Оцінка рівня економічної безпеки підприємства: проблемні аспекти / Т. В. Полозова, М. Ю. Журавель // Вісник економіки, транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 355-358.

Карковская В.Я., Боднар И.В.

Национальный университет «Львовская политехника»

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

Аннотация

В статье рассматриваются функциональные составляющие экономической безопасности и причины, дестабилизирующие ее состояние. Приведены традиционные финансовые подходы к управлению экономическими аспектами безопасности транспортных предприятий. Охарактеризованы операционные и финансовые методы, которые способствуют совершенствованию подхода к управлению экономической безопасностью транспортного предприятия.

Ключевые слова: экономика транспортного предприятия, экономическая безопасность транспортного предприятия, методы управления экономической безопасностью транспортного предприятия, экономические методы в управлении безопасностью, операционные методы, хеджирование, риск.

Karkovska V.Y., Bodnar I.V.
National University «Lviv Polytechnic»

BY IMPROVING MANAGEMENT OF ECONOMIC SECURITY TRANSPORT ENTERPRISE

Summary

This paper discusses the functional components of economic security and the reasons that destabilize its condition. Shows the traditional financial approaches to managing economic aspects of security transport companies. The characteristic of the operational and financial techniques that help improve the approach to managing economic security of transport.

Keywords: economics of transport, economic security of transport, management of economic security of transport, economic methods in the management of safety, operational methods of hedging risk.

УДК 336.71

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ ПРОБЛЕМНЫМИ КРЕДИТАМИ В БАНКАХ УКРАИНЫ

Карпенко К.В., Васильева Т.А.

Украинская академия банковского дела Национального банка Украины

В статье рассмотрены основные тенденции управления проблемными активами в банках Украины, исследованы основные направления совершенствования работы банков с проблемной задолженностью. Определены основные методы управления проблемными кредитами на основе зарубежного опыта. Выявлено негативное влияние проблемной задолженности на процессы кредитования экономики.

Ключевые слова: банковская система, кредит, проблемные кредиты, методы управления проблемными кредитами, проблемная задолженность.

Постановка проблемы. На сегодняшний день острой проблемой в банковской системе Украины является рост объемов проблемных активов, которые образовались в результате мирового финансового кризиса. Эффективность кредитной деятельности банка определяется доходностью кредитного портфеля и принятым банком уровнем кредитного риска, недооценка которого может привести к ухудшению качества кредитного портфеля банка вследствие возникновения проблемной задолженности. Такая ситуация негативно сказывается на результатах финансовой деятельности банков, создает определенные трудности для кредиторов и заемщиков. Именно поэтому в современных условиях возникает необходимость не только уменьшить долю проблемных кредитов в структуре кредитного портфеля, но и не допускать их возникновения в будущем для обеспечения финансовой устойчивости и надежности банка.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы работы банков с проблемными кредитами, а именно определение их сущности, факторов, обуславливающих их возникновение, системы управления проблемными кредитами и схем их погашения, разрабатывались в работах Л. А. Примостки, А. М. Мороза, Н. М. Лыковой, А. М. Герасимовича. Значительный вклад в исследование данного вопроса сделали А. Барановский, В. М. Голуб, В. Мищенко, в работах которых исследуются проблемы, связанные с анализом уровня проблемной задолженности в банке.

Нерешенные части исследуемой проблемы. Однако, учитывая углубленную теоретическую разработку в сфере управления проблемными кредитами, нерешенным вопросом является усовершенствование методики управления проблемными кредитами через использование зарубежного опыта и разработку методик по управлению проблемными кредитами в банковской системе.

Целью статьи является исследование общих тенденций изменения объема проблемной задолженности в банках Украины в посткризисный период и определение основных методов управления проблемной задолженностью.

Изложение основного материала. Одной из важнейших категорий рыночной экономики является кредит. Каждая финансовая система государства включает в себя такую важную категорию как кредиты. С помощью кредитов собираются свободные деньги предприятий, населения, государства и направляются в конкретную отрасль экономики, которая нуждается в них [1].

Независимо от кредитной политики банка и качества управления кредитным риском, банки сталкиваются с проблемой невозврата кредитов.

Итак, проблемный кредит – это совокупность реальной и потенциальной задолженности по которым установлены признаки проблемности возврата, связанные с наличием признаков финансовой неустойчивости должника, наличием негативной информации о его способности выполнить свои обязательства и связанные с отсутствием или недостаточностью обеспечения по кредиту.

На сегодняшний день в разных странах мира при анализе проблемной задолженности используются различные подходы к классификации проблемных активов, но, при этом, учитывается как временной, так и другие факторы.

На базе опыта работы банков разных стран возможно определение основных видов проблемных кредитов в Украине. При этом, вид проблемного кредита зависит от трех основных факторов, а именно: продолжительности просрочки кредита, количества проведенных пролонгаций и уровня риска по кредиту. Таким образом, основными видами проблемных кредитов являются: стандартный, нестандартный, удовлетворительный, неудовлетворительный, сомнительный и безнадежный.