

ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Пушкар Т. А., канд. екон. наук, доцент

Козін О. Є., здобувач

Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова

Анотація. У статті розглянуто найбільш поширені науково-методичні підходи до визначення економічної безпеки підприємства. Окреслено основні тенденції розвитку транспортного комплексу, місце і значення автомобільного транспорту у ньому. Визначено необхідність розробки новітніх підходів до забезпечення й оцінки належного рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства як умови стабільного функціонування і можливостей подальшого зростання. Розглянуті теоретико-методичні підходи до визначення економічної безпеки. Для оцінки рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства запропоновано її визначення не як стану, а як ступеню реалізації його економічних інтересів. Окреслено основні загрози економічній безпеці автотранспортних підприємств, які поділено на зовнішні і внутрішні. До основних зовнішніх загроз віднесено необґрунтовані зміни у законодавстві, ліцензуванні діяльності на транспорті; нестабільність політичної і соціальної ситуації у країні та її регіонах; зміни у зовнішньоекономічній політиці держави; загострення політичних і економічних конфліктів; зміни у митному законодавстві й ускладнення митних процедур; зростання цін на світовому ринку паливно-мастильних матеріалів, зростання залежності від їх експорту; погіршення інвестиційного клімату та інші. До основних внутрішніх загроз віднесено зниження безпеки здійснення перевезень у зв'язку з погіршенням стану транспортної інфраструктури; значний фізичний і моральний знос рухомого складу; зниження ефективності мотивації праці на автотранспорт; зниження відповідальності і компетентності водіїв автотранспортних засобів та інші.

Найбільш перспективним методом оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств визначено метод нечіткої логіки, який надає можливість поєднати якісну і кількісну оцінку.

Ключові слова: економічна безпека, економічні інтереси, зовнішні загрози, внутрішні загрози, автотранспортне підприємство

Постановка проблеми. Протягом останніх років у економічній науці значно підвищився інтерес до питань економічної безпеки. Але, незважаючи на розробку широкого кола питань визначення, оцінки і формування системи економічної безпеки, особливої уваги заслуговують питання, які окреслюють галузеві особливості її забезпечення, а також враховують місце і значення підприємств певної галузі у формуванні національної економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методичні підходи до визначення і класифікації загроз, сутності економічної безпеки, оцінки її рівня, забезпечення і формування, впливу різноманітних чинників на рівень економічної безпеки національної економіки, регіону, підприємства, розглядаються у працях провідних російських й українських вчених, зокрема Л. Абалкіна, В. Барабіна, І. Богданова, Є. Бухвальда, Я. Базилюка, С. Беренди, І. Бінька, З. Варналія, О. Власюка, А. Герасимова, В. Геєця, Б. Губського, Т. Клебанової, В. Мунтіяна, Г. Пастернак-Таранушенка, В. Сенчагова, В. Шлемка [1 – 6].

Невирішені складові загальної проблеми. При всій неоднозначності оцінки розвитку транспорту, неможливо не відмітити, що Україна має потужний транспортний комплекс, який охоплює всі види транспорту – залізничний, автомобільний, водний, у тому числі морський, повітряний і трубопровідний.

За даними Державної служби статистики України транспортний комплекс, окрім значної кількості підприємств, що здійснюють вантажні і пасажирські перевезення, включає розгалужену транспортну інфраструктуру: 21,6 тис. км залізничних колій, 166,1 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 40,1 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів, 2,1 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів [7].

На території України проходять чотири пан-європейські коридори:

– пан-європейські коридори № 3 і № 5 (Трієстр – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів), протяжністю 1595 км., у тому числі – 266 км. залізничних шляхів і 338,7 км. автомобільних шляхів;

– пан-європейський коридор № 7 (Дунайський), протяжністю 1600 км., у тому числі – 70 км. водного шляху по території України;

– пан-європейський № 9 (Гельсинки – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Алеасдрополіс), протяжністю 3400 км., у тому числі по Україні – 1496 км. залізничних шляхів і 996,1 км. автомобільних шляхів [8].

Таким чином, виходячи із значної ролі транспортного комплексу у розбудові економіки країни, реформування галузі транспорту, основною метою якої є розвиток транспортної інфраструктури, нарощування технічного і економічного потенціалу галузі, підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг підприємств, визначає необхідність розробки нових підходів до забезпечення належного рівня економічної безпеки як умови стабільного функціонування і можливостей економічного зростання.

Формулювання цілей статті. Необхідність визначення загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств і окреслення напрямів оцінки їх впливу зумовили мету даної статті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Незважаючи на розгалуженість транспортної інфраструктури, наявність й активний розвиток усіх видів транспорту, автомобільний транспорт був і лишається провідним у сфері надання транспортних послуг: значною залишається питома вага автомобільного транспорту у вантажних перевезеннях, яка, починаючи з 2005 року складає понад 60 % (рис.1), зростають індекси перевезення вантажів автомобільним транспортом (рис.2).

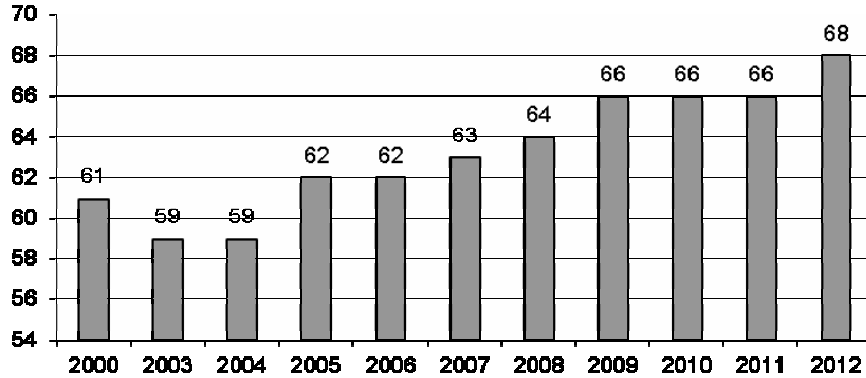


Рисунок 1 – Питома вага вантажоперевезень автомобільним транспортом у загальному обсязі, % [6].

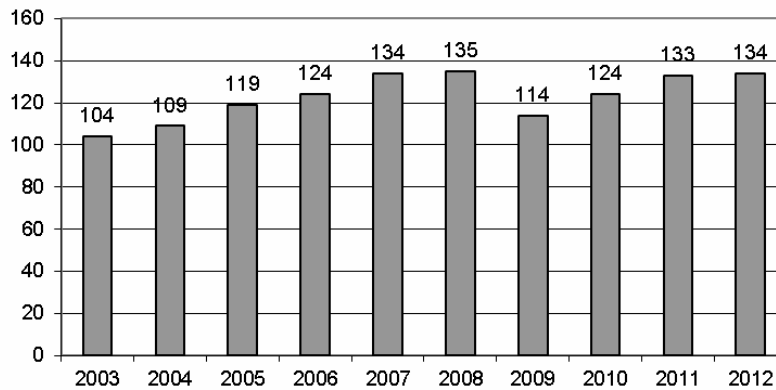


Рисунок 2 – Індекси вантажоперевезень автомобільним транспортом, (у відсотках до 2000 року), % [7].

Значною протягом останніх років залишається участь автомобільного транспорту у перевезеннях пасажирів, починаючи з 2007 року питома вага автомобільного транспорту у загальному обсязі пасажироперевезень складає понад 50 % (рис. 3).

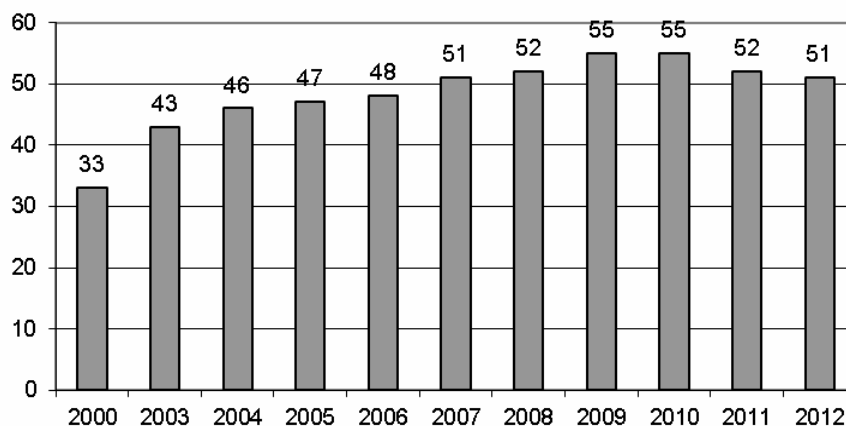


Рисунок 3 – Питома вага пасажирських перевезень автомобільним транспортом у загальному обсязі, % [7].

Забезпечуючи значні обсяги транспортних послуг, автотранспортні підприємства підпадають під вагомий вплив зовнішніх і внутрішніх факторів, які несуть загрози їх економічній безпеці. Економічна безпека визначається науковцями за різними складовими:

- як стан підприємства, який характеризує певний рівень захищеності від негативних змін у зовнішньому і внутрішньому середовищі;
- як можливість та умову стабільного розвитку і реалізації потенціалу підприємства;
- як протидію зовнішньому негативному впливу;
- як ступінь реалізації економічних інтересів підприємства.

Виходячи із ступеню реалізації економічних інтересів автотранспортних підприємств, загрози їх економічній безпеці (спираючись на традиційні підходи до визначення загроз) поділяються на зовнішні (макроекономічні і політичні) і внутрішні (мікроекономічні).

До основних зовнішніх загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств, виходячи із можливостей і ступеню реалізації їх інтересів, належать:

- необґрунтовані зміни у законодавстві, процедурі надання транспортних послуг, ліцензуванні діяльності на транспорті;
- нестабільність політичної і соціальної ситуації у країні та її регіонах;
- зміни у зовнішньоекономічній політиці держави;
- загострення політичних і економічних конфліктів з країнами – сусідами, зокрема Російською Федерацією;
- зміни у митному законодавстві й ускладнення митних процедур;
- зростання цін на світовому ринку паливно-мастильних матеріалів, зростання залежності від їх експорту;
- зниження платоспроможного попиту населення;
- погіршення інвестиційного клімату.

До основних внутрішніх загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств належать:

- зниження безпеки здійснення перевезень у зв'язку з погіршенням стану транспортної інфраструктури;
- значний фізичний і моральний знос рухомого складу;
- технологічне відставання в організації та управлінні перевезеннями вантажів і пасажирів автотранспортними підприємствами;
- дефіцит інвестиційних і матеріальних ресурсів автотранспортних підприємств;
- зростання збитковості перевезень (в основному пасажирських перевезень міським автомобільним транспортом);
- зниження ефективності мотивації праці на автотранспорті;
- зниження відповідальності і компетентності водіїв автотранспортних засобів;
- зниження рівня підготовки управлінських кадрів.

Кількісна оцінка впливу загроз економічній безпеці на діяльність підприємств, визначення рівня економічної безпеки як ступеня реалізації економічних інтересів можлива шляхом використання методів експертних оцінок. Саме експертні оцінки є найбільш поширеними, коли мова йде про визначення впливу зовнішніх загроз на стан економічної безпеки. Поширеним є метод, який засновано на визначенні індикаторів економічної безпеки й оцінці її рівня за ступенем досягнення певних їх значень. Останнім часом набуває популярності метод оцінки рівня економічної безпеки і зміни його під впливом загроз на основі комплексних інтегральних показників.

У подальшому, для кількісної оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств пропонується застосовувати нечітко – множинний метод, який надає можливість аналізувати не лише фінансово – економічні характеристики діяльності автотранспортних підприємств, але враховувати галузеву специфіку і зміни у зовнішньому середовищі, вплив яких найчастіше описують лінгвістичними змінними («незначний», «значний», «дуже високий» тощо). Оцінка і моніторинг рівня економічної безпеки, яка пропонується, базується на припущенні, що достатньому рівню економічної безпеки відповідає високий ступень реалізації економічних інтересів підприємства.

Висновки. Таким чином, значна роль у формуванні конкурентоспроможної національної економіки і значення автомобільного транспорту у розвитку транспортного комплексу країни, визначають актуальність питань економічної безпеки на транспорті і вивчення впливу її основних загроз.

Різноманіття методів оцінки рівня економічної безпеки підприємства зумовлюється різними підходами до її визначення, основними з яких є визначення економічної безпеки як стану підприємства, як умови сталого розвитку, як характеристики діяльності підприємства. Для оцінки загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств актуальним є підхід, який розглядає економічну безпеку як ступінь і можливість реалізації економічних інтересів, а для її оцінки і визначення ступеню впливу загроз перспективним є використання методів нечіткої логіки, які планується розглянути у дослідженнях даного питання у подальшому. Нечітко – множинні методи все активніше застосовуються для комплексної оцінки фінансового стану, а також прогнозування банкрутства, спираючись на це було зроблено припущення про можливість застосування

їх для оцінки і моніторингу рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств та впливу зовнішнього середовища на нього.

Перелік посилань

1. **Пастернак-Таранушенко Г. А.** Економічна безпека держави [підручник для осіб, що навчаються за фахом «службовець державного управління»] / Г. А. Пастернак-Таранушенко / під ред. проф. Б. Кравченка. - К. : Інститут державного управління і самоврядування при Кабінеті Міністрів України, 1994. – 140 с
2. **Жаліло Я.А.** До формування категоріального апарату науки про економічну безпеку [Текст]/ Я. А. Жаліло// Стратегічна панорама. – 2004. – №3. – С. 97 – 105.
3. **Власюк О.С.** Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку [Текст]/О. С. Власюк; Нац. ін. –т міжн. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К.; 2008. – 48 с.
4. Концепція економічної безпеки України/ Ін-т економічного прогнозування [Текст]/ кер. проекту В.М. Гесць. – К. : Вид-во "Логос", 1999. – 56 с.
5. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення[Текст]: [Текст]: монографія / В. Т. Шлемко, І. Ф. Бінько. – К. : НІСД, 1997. – 144 с.
6. **Клебанова, Т.С.** Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование [Текст]: монографія/ Т.С. Клебанова, В.С. Пономаренко, Н. Л. Чернова; – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2004. – 144 с.
7. Транспорт і зв'язок України : стат. зб. / Державний комітет статистики України. – К., – 2013. – 269 с.
8. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>

Стаття надійшла: 12.03.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 338.242.2
М 210

СОВРЕМЕННАЯ ПАРАДИГМА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ЕЁ ДЕТЕРМИНАНТЫ

Селиванова Ю.В., канд. экон. наук
Донецкий национальный университет

Аннотация. Современные условия функционирования предприятий в Украине, характеризующиеся нестабильностью бизнес-среды и ориентацией национальной экономики на интеграцию в мировое сообщество, актуализируют проблему повышения конкурентоспособности субъектов хозяйствования. Поскольку конкурентоспособность является производной системы влияющих на нее факторов, исследование детерминант достижения конкурентных преимуществ создает надежный фундамент поиска инструментов обеспечения устойчивого успеха на рынке.

Предметом статьи является совокупность фундаментальных научных установок об обеспечении конкурентоспособности на разных уровнях функционирования экономической системы. Целью работы является исследование современного содержания конкурентоспособности, систематизация подходов к определению ее детерминант, которое ориентировано на обоснование эффективных инструментов достижения рыночных преимуществ. В работе использованы методы анализа, синтеза, сравнения и теоретического обобщения.

Результаты исследования касаются определения современной парадигмы конкурентоспособности на основе систематизации общепризнанных в научном сообществе фундаментальных представлений о её сущности, структуре и детерминантах. В частности, определено, что конкурентоспособность находится в эпицентре внимания экономического научного истеблишмента. При этом фундаменталом современной парадигмы конкурентоспособности выступает иерархический подход, согласно которому последняя должна быть дифференцирована на товарном, микро-, мезо- и макро- уровнях. Аргументировано, что наиболее важными детерминантами конкурентоспособности продукции, как условия обеспечения её на уровнях более высокой иерархии, выступают качество и цена. Достижение конкурентоспособного соотношения качества и цены возможно лишь при условии надлежащего управления производственно-технологическими, маркетинговыми, финансово-экономическими и кадровыми составляющими предприятия.

Ключевые слова: парадигма, конкурентоспособность, детерминанты, иерархичность, качество, цена.

Постановка проблемы. Стратегическая ориентация на обеспечение конкурентоспособности национальной экономики, выступающая необходимым условием успешной интеграции Украины в мировое сообщество, на первый план выдвигает проблему повышения конкурентоспособности предприятий как первич-