

of unfavorable changes. The crowd conditions of connection are estimated by the coefficient of Fekhnera. On the basis of the developed chart of forming of vectors of indicators of symptoms of the crisis phenomena the proper model of diagnosticating is built in the external environment of indirect influence.

Can be drawn on the results of the article for development of the methodical providing of the system of the early warning and reacting on the crisis phenomena in activity of enterprise.

KEYWORDS: CRISIS PHENOMENA, PREDUPREZHDENNIE, CRITERIA, EXTERNAL ENVIRONMENT of INDIRECT INFLUENCE, DIAGNOSTICATING, MODEL.

РЕФЕРАТ

Гарбар К.В. Диагностирование неблагоприятных изменений во внешней среде непрямого влияния на деятельность предприятия. / Константин Викентиевич Гарбар // Управления проектами, системный анализ и логистика. – К.:НТУ– 2012. – Вып. 10.

Цель работы - разработка модели диагностирования изменений во внешней среде непрямого влияния, которые могут привести к появлению кризисных ситуаций в деятельности предприятий через внешнюю среду прямого влияния.

Объект исследования – система раннего предупреждения кризисных ситуаций в хозяйственной деятельности предприятия.

Методы исследования – метод сравнения параллельных рядов, логико-экспертный метод, динамический и дисперсионный анализ.

Определены индикаторы симптомов кризисных явлений в отдельных секторах внешней среды непрямого влияния на деятельность предприятия. Предложено идентифицировать угрозы с помощью векторов их индикаторов, которые формируются исходя из таких критериев: направление изменения индикатора: благоприятное, неблагоприятное; теснота связи индикаторов внешней среды непрямого влияния с соответствующими индикаторами внешней среды прямого влияния; мера вариации индикаторов, скорость динамики неблагоприятных изменений. Теснота связи оценивается с помощью коэффициента Фехнера. На основе разработанной схемы формирования векторов индикаторов симптомов кризисных явлений во внешней среде непрямого влияния построена соответствующая модель диагностирования.

Результаты статьи могут быть использованы для разработки методического обеспечения системы раннего предупреждения и реагирования на кризисные явления в деятельности предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КРИЗИСНЫЕ ЯВЛЕНИЯ, ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ, КРИТЕРИИ, ВНЕШНЯЯ СРЕДА НЕПРЯМОГО ВЛИЯНИЯ, ДИАГНОСТИРОВАНИЕ, МОДЕЛЬ.

УДК 65.012.8:334.752

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ ЯК ФАКТОР СТАБІЛЬНОГО ЗАДОВОЛЕННЯ ПОПИТУ В ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Гурнак В.М., доктор економічних наук
Славінська О.С., доктор технічних наук
Ананченко В.Є.

Постанова проблеми

Нещодавній вступ України до Світової організації торгівлі (СОТ) офіційно підтвердив статус країни як держави з ринковою економікою. Транспортний комплекс, до якого входять автомобільний, залізничний, авіаційний, морський та річковий транспорт, відіграє важливу роль у забезпеченні національної економічної безпеки держави. Однак широко вживане економічне поняття «єдина транспортна система України», на наш погляд, не відповідає сьогоденним економічним реаліям. Фактично ми маємо сьогодні сукупність різних видів транспорту, окремі підприємства яких певною мірою взаємодіють та конкурують між собою в процесі перевезення вантажів та пасажирів. Проте їх форми і способи обслуговування споживачів послуг різні, що обґрунтовується в першу чергу власністю на основні засоби виробництва.

В ринкових умовах, коли переважна більшість підприємств нашої держави перебуває в приватній або акціонерній власності, питання їх економічної безпеки набувають першочергового значення.

Виклад основного матеріалу

Транспортні підприємства відіграють важливу роль у забезпеченні економічної безпеки комерційних та виробничих підприємств різних видів економічної діяльності. Соціально-значимими є перевезення пасажирів в міжнародному, міжміському, регіональному, приміському та міському сполученнях. Від стану економічної безпеки транспортних підрозділів і організацій значною мірою залежить якість та надійність економічної діяльності підприємств, які вони обслуговують. При цьому достатній рівень економічної безпеки самого транспортного підприємства є гарантом відповідності прогнозованому та реальному рівню потреб виробничих споживачів та населення. Економічна безпека та ефективність транспортних операцій в значній мірі залежить і від раціонально організованого логістичного постачання товарів та послуг в часі, просторі, за асортиментом, комплектністю, оперативністю, своєчасністю тощо.

У процесі здійснення господарської діяльності суб'єкти підприємства можуть стикатися з протиправними діями й відчувати негативний вплив з боку різних фізичних і юридичних осіб, що безпосередньо чи опосередковано спрямований на дестабілізацію економічного стану підприємства чи фірми. У цьому зв'язку постає питання про поняття загрози економічній безпеці підприємства, оскільки у кінцевому рахунку такі загрози виражаються в економічних та фінансових втратах, іміджу фірми тощо.

Що ж розуміється під загрозами економічній безпеці підприємства (ЕБП) та у чому полягає їх зміст? Передусім, необхідно звернутися до Закону України «Про основи національної безпеки України» від 19 червня 2003 р., в якому під поняттям «загрози національній безпеці» розуміються наявні та потенційно можливі явища і чинники, що створюють небезпеку життєво важливим національним інтересам України. Відштовхуючись від даного тлумачення, визначимо поняття «загрози економічній безпеці підприємства», як наявність таких потенційних або реальних умов, факторів чи дій фізичних та юридичних осіб, що порушують нормальний фінансово-економічний стан суб'єкта підприємницької діяльності і здатні заподіяти великої шкоди аж до припинення його діяльності.

Класифікація загрози економічній безпеці підприємства розкривається такими ознаками: характером походження, ступенем тяжкості наслідків, ступенем ймовірності загрози, впливом на певні стадії діяльності, суб'єктом загрози, об'єктом зазіхання та відповідальністю за наслідки. При цьому необхідно передбачити розвиток ймовірності небезпеки, стадії її формування, а також форми прояву економічної безпеки підприємства. Система реальних та потенціальних загрози постійно змінюється, також змінюється їхня значимість для безпеки підприємства.

Превалюючи форма власності в Україні належить акціонерним товариствам, в тому числі на автомобільному, авіаційному, річковому та морському транспорті.

Верховною Радою України в цілому 23 лютого 2012 року було затверджено проект Закону України «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» за реєстраційним номером 9337. З огляду на це необхідно визначити наявність потенційних або реальних умов, факторів чи дій фізичних та юридичних осіб стосовно загрози економічній безпеці підприємства.

Наведемо реальний приклад втрати власності транспортною науковою установою ВАТ «ІКТП-Центр». Ще в середині 70-х років ХХ століття в Києві почав функціонувати Український філіал (УФ) Всесоюзного Інституту комплексних транспортних проблем (ІКТП) при Держплані СРСР, що досліджував різні питання транспортно-дорожнього комплексу України на замовлення ІКТП при Держплані СРСР.

З розпадом СРСР і виникненням незалежної України УФ ІКТП набув статусу самостійного інституту, а згодом колектив створив Відкрите акціонерне товариство (ВАТ) «ІКТП-Центр» з чисельністю близько ста акціонерів. В кінці 90-х рр. минулого століття декілька харківських бізнесменів зуміли викупити переважну кількість акцій, ставши мажоритарним акціонером.

Згодом, маючи контрольний пакет акцій, було проведено загальні збори акціонерів, переобрано нове керівництво ВАТ «ІКТП-Центр» і вся його власність стали належати новим акціонерам. Численні судові позови старого керівництва не дали позитивного результату. Нові керівники поступово змінили профіль діяльності і в теперішній час ВАТ «ІКТП-Центр» як транспортна науково-дослідна організація припинила своє існування.

В Конституції України в статі 17 відмічається, що «захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями, справою всього українського народу».

Економічна безпека являє собою універсальну категорію, що відбиває захищеність суб'єктів соціально-економічних відношень на всіх макро- та мікро- рівнях, починаючи з держави і закінчуючи

кожним її громадянином, а також спроможність швидко усунути різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, що не позначаються негативно на його діяльності. Зміст даного поняття містить у собі систему засобів, що забезпечують економічну стабільність підприємства, а також сприяють підвищенню рівня добробуту робітників, об'єктивних закономірностей забезпечення безпеки стосовно соціально-правових, організаційно-управлінських, психологічних та синергетичних аспектів відносин безпеки у різних сферах суспільного буття. Об'єктом виступає певна ділянка соціальної практики, що включає суспільні відносини, які виникають у зв'язку зі здійсненням реально необхідної функції забезпечення безпеки у різних галузях економіки держави, в т.ч. на транспорті.

Наша держава робить найбільший вплив на формування економічної безпеки підприємства. Використовуючи прямі і непрямі важелі втручання, вона створює і регулює економічні умови діяльності підприємств, що призначені для захисту економічних інтересів держави і його національної економіки.

До законодавства України щодо економічної безпеки відносяться: Конституція України; Кримінально-процесуальний кодекс України; Кодекс адміністративних правопорушень; Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України; Закон України «Про Антимонопольний комітет України»; Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції»; Закон України «Про захист економічної конкуренції» тощо.

В ринкових умовах об'єктивною необхідністю стала поява та поширення в економіці України процесів злиття і поглинання компаній. Але в останнє десятиріччя в Україні стає надзвичайно актуальною і проблема рейдерських захоплень підприємств, зокрема підприємств акціонерної форми власності. Слід відмітити, що саме поняття «рейдерство» з'явилося відносно недавно. Так, «Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. Т. 2 / За ред. С.В. Мочерного. – Львів: Світ, 2006. – 568 с.» містить такі економічні терміни як «поглинання», «поглинання вороже», «поглинання «повзуче», «злиття компаній» (у томі 1), а от поняття «рейдер» тут ще немає.

В загальному вигляді в сучасній економіці існують чотири головні групи методів рейдерського та кримінального захоплення підприємства: встановлення контролю над акціонерним капіталом (різновиди – створення конфлікту між мажоритарними акціонерами, витіснення міноритарних акціонерів, маніпуляції з реєстром акціонерів, зміна номінальних акціонерів та органів керівництва), використання кредиторської заборгованості підприємства, заперечення законності приватизації, використання незареєстрованих нематеріальних активів. Але в усіх випадках рейдери застосовують спосіб, який передбачає втрату контролю або права власності на активи акціонерного товариства. Ці процеси негативно впливають на рівень економічної безпеки підприємства і вимагають розробки захисних заходів, які б дозволили мінімізувати рівень можливого ризику в діяльності підприємства. Після рейдерського захвату або недружнього поглинання підприємств чи акціонерних товариств нові власники, як правило, за рахунок проведення після цього неефективних і незаконних операцій з активами товариства, необґрунтованого зменшення доходів, й збільшення витрат не досягають поліпшення ефективності їх функціонування. За оцінками експертів в різні роки українська економіка втрачала від 20 до 50 відсотків внутрішнього валового продукту в зв'язку з тим, що відбулись захоплення, поглинання або зміна власника підприємства через рейдерство. Як правило здійснювався додатковий випуск в обіг паперових грошей, цінних паперів, акцій, облігацій, депозитних сертифікатів. Але емісія йшла на себе, бо в лістинг, направлялось не більше 30 відсотків, а решта акцій компанії, не внесених в цей список, продавали «з прилавка, на «вуличному» ринку». Більшість з шести мільйонів акціонерів, що є в державі, тобто міноритарні акціонери ніякого зиску не мали. Мають місце значні проблеми захисту прав акціонерів і низький рівень корпоративного управління в Україні. Це підтверджується й дослідженнями, які проводились експертами в рамках Всесвітнього економічного Форуму в Давосі, згідно з якими за період 2011-2012 рр. за рівнем захисту прав власності Україна посідає 137 місце із 142 досліджуваних країн, за захистом правовою системою інтересів міноритарних акціонерів – 138 місце.

Для підприємств транспорту поширеними проблемами щодо прав акціонерів є виведення активів через трансферні ціни та банкрутство. Перше означає продаж акціонерним товариством свого майна за ціною, нижчою від ринкової афілійованій особі певного товариства або акціонера, що володіє великим пакетом акцій. Такий продаж призводить до зменшення вартості підприємства, збагачення окремих інсайдерів і порушення прав дрібних акціонерів.

Щодо банкрутства, то за даними Державного комітету статистики України, за період 2005-2007 рр. кількість збиткових підприємств транспорту та зв'язку постійно зменшувалася і найнижча їх чисельність спостерігалася у 2007 р. – 37,2%. Проте уже в 2008 р. було отримане рекордні збитки на

загальну суму 12125,9 млн. грн., і почалося поступове зростання кількості збиткових підприємств. Динаміка зростання збитковості підприємств спостерігається загалом по всіх підприємствах України за даний період, проте на підприємствах транспорту та зв'язку рівень збитковості вищий за середній по Україні на 3-4%.

Яскравим прикладом державного регулювання може бути відновлення в листопаді 2011 р. діяльності урядової Міжвідомчої комісії з питань протидії протиправному поглинанню та захопленню підприємств, утвореної ще в 2006 році. В обґрунтованих матеріалах вказується, що шляхом зумисного доведення до банкрутства та рейдерського захоплення постраждали ряд підприємств, і серед них Чорноморське морське пароплавання, Ізюмський тепловозремонтний завод, акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот». В Україні зараз за даними зведеної інформаційної по Департаменту з питань банкрутства станом на 01.05.2011 загальна кількість підприємств, які перебувають у процедурах банкрутства складає 14265 (до них недавно потрапило і Азовське морське пароплавання), з них: державних підприємств – 331. Кількість припинених протягом квітня 2011 р. справ – 674, з них: державних підприємств – 11; підприємств, у статутному фонді яких частка державної власності перевищує 25 відсотків – 4; відсутнього боржника – 445. Ліквідовано – 521 підприємство. Кількість порушених справ про банкрутство протягом квітня 2011 – 730 справ. Саме це спонукало посилити антирейдерську діяльність на високому рівні.

Встановлено, що таке негативне явище як рейдерство через недосконалість законодавчого та адміністративного законодавства та проблеми із набуттям прав власності в період формування корпоративного капіталу набуло в Україні значного поширення. Зокрема кількість заяв до Міжвідомчої комісії з питань протидії протиправному поглинанню та захопленню підприємств у 2011 р. зросла до 200 за місяць. Під час незаконного захоплення товариства, безумовно, порушуються права акціонерів, так як його метою є набуття контролю над акціонерним товариством без згоди акціонерів.

На прикладі автотранспортних підприємств встановлено, що 45% підприємств мають середній рівень розвитку, а тому їх захоплення є потенційно можливим і вони мають звернути увагу на слабкі ланки своєї діяльності та документації, зокрема недоліки в статутних документах, організації реєстрації та голосування акціонерів на загальних зборах, порядку прийняття рішень, розподілі обов'язків між керуючими органами, обмеженні правління при прийнятті окремих рішень. Аналіз факторів ризику на автотранспортних підприємствах показав, що головним для галузі є зацікавленість з точки зору перепродажу потенційними рейдерами будівель, земельних ділянок, майна, незначна публічність діяльності й потенційно привабливе фінансове становище.

Органи державної влади та місцевого самоврядування, відповідно до ст.4 Закону «Про захист економічної конкуренції», наділені повноваженнями здійснення державної політики у сфері розвитку економічної конкуренції та обмеження монополізму в господарській діяльності.

Однак на практиці це виглядає інакше. Зокрема, значна кількість порушень законодавства у вигляді антиконкурентних дій органів влади та місцевого самоврядування вчиняється на ринку перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. Ринок перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування є дуже привабливим для підприємців, тому що не потребує значних капіталовкладень, забезпечений попитом, характеризується високою прибутковістю.

Характерною особливістю пасажирських перевезень є забезпечення сукупного попиту завдяки системі певних маршрутів, які мають стабільне коло споживачів, що користуються відповідним маршрутом на регулярній основі.

Потенційна загроза ворожого поглинання або рейдерського захоплення вантажних або пасажирських автотранспортних підприємств вимагає завчасно розробити такі напрямки захисних дій: оптимізація структури та розмірів пакетів акцій мажоритарних акціонерів, максимальне укрупнення пакету акцій головного мажоритарного акціонера, моніторинг кредиторської заборгованості, побудування ефективної дивідендної політики.

Прикладом нехтування ЕБП стали нещодавні події в акціонерній судноплавній компанії «Укррічфлот» заснованій у листопаді 1992 року. Власниками акцій компанії є понад 70 тис. фізичних та юридичних осіб з України, близького та далекого зарубіжжя, які щорічно одержували дивіденди. До складу АСК «Укррічфлот» входять Дніпропетровський, Запорізький, Херсонський, Миколаївський, Чернігівський річкові порти, судноремонтні, суднобудівні підприємства на Дніпрі та Дунаї, страхова, експедиторська, брокерська та агентські компанії.

Компанія мала статус національного перевізника та сертифікована відповідно до міжнародного стандарту якості ISO 9002. До сфери діяльності АСК «Укррічфлот» та її дочірніх підприємств

належать організація перевезень вантажів і пасажирів морським та річковим флотом, вантажно-перевантажувальні роботи у портах, суднобудування і судноремонт, фрахтування та агентування флоту, туризм тощо. Головним напрямом діяльності підприємства є здійснення перевезень вантажів морським і річковим флотом.

Поряд з вантажними перевезеннями АСК «Укррічфлот» здійснює перевезення пасажирів на місцевих лініях та туристів на комфортабельних круїзних лайнерах за маршрутами, що проходять через придніпровські міста – Канів, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя; Усть-Дунайськ, причорноморські – Одеса, Ялта, Севастополь; болгарські та румунські морські курорти Несебр, Бургас та Констанца.

Проте декілька років тому відбулося захоплення «чорними рейдерами» власності АСК «Укррічфлот» за класичною схемою: дискредитація керівництва і діяльності АСК в засобах масової інформації через невивплати дивідендів та велику кредиторську заборгованість, численні судові процеси і захоплення приміщень та майна за допомогою силових структур, зокрема, співробітників організацій «Беркут», в жовтні – листопаді 2007 р. відбулось проведення позачергових зборів акціонерів і повна заміна керівництва АСК «Укррічфлот», членів Наглядової ради АСК, а також передача ведення реєстру цінних паперів АСК «Укррічфлот» новому реєстроутримувачу – Відкритому акціонерному товариству «Український енергетичний реєстр» від колишнього ТОВ «Акціонер-Річфлот-Реєстратор».

Річні загальні збори акціонерів, проведені 19.04.2012 показали, що Публічне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» працює недосить ефективно. В 2010 році збитки товариства склали 113,28 млн. грн., в 2011 р. – фінансові збитки досягли майже 5 млн. грн. Якщо в 2010 р. обсяг перевезень вантажним флотом складав 3,55 млн. тонн, то в 2011р. він зменшився на 17,3%. Знизились обсяги і морських перевезень. Головна причина цього в тому, що, на нашу думку, менеджмент компанії недостатньо активний в пошуках вантажів. Так в останні роки залізничники не повністю забезпечують вагонами-зерновозами потреби в його перевезенні, і особливо на експорт, а ПАО «Укррічфлот» не скористалось позитивною кон'юнктурою. Ось чому зернотрейдери роблять інвестиції. Наприклад, серпні 2012 року відбулось відкриття річкового перевантажувального зернового терміналу СП «Нібулон» селі Чирське Переяслав-Хмельницького району Київської області.

Принагідно відмітити, що СП «Нібулон» планує здійснювати ці перевезення своїми плавзасобами, хоч це фактично обов'язок ПАО «Укррічфлот». Помітно зменшився власний капітал ПАО і складає 895 млн. грн. Закрито ряд річкових підрозділів, наприклад ліквідовано філію АСК «Укррічфлот» «Чернігівський суднобудівельний-судноремонтний завод», але збережено право землекористування або продажу.

Принагідно згадати, що в перші роки існування незалежної України злочинним шляхом було розвалено Чорноморське морське партнерство (ЧМП). Незайве буде додати, що в 1991р. річний прибуток ЧМП був 160 млн. дол. До його складу входило 340 суден, тоді як тепер – 2 теплоходи. За вчинені економічні злочини тодішній начальник ЧМП В. Кудюкін був засуджений на 10 років в'язниці. Але й зараз для морських перевезень фрахтуються іноземні судна, а ЧМП відновитись поки що не в змозі.

Сучасний етап економічного розвитку характеризується відносною динамічністю і суперечливістю економічних процесів і явищ. Інтенсифікація науково-технічного прогресу, прискорення темпів відновлення техніки і технологій загострюють конкуренцію практично у всіх галузях економіки. Особливо швидко дані процеси розвиваються в транспортному комплексі. Цивільна авіація, як найбільш технічно насичена транспортна галузь, піддається цим тенденціям найбільшою мірою. В останні роки значно виріс рівень конкуренції між українськими і закордонними авіакомпаніями. Якщо в 2001 році перевезення пасажирів, здійсненні вітчизняними авіакомпаніями на міжнародних авіалініях, складала 43% від загального обсягу перевезень, то вже в 2002 році перевезення пасажирів на міжнародних лініях досягли 46%, а в 2003 – 53,9% від загального обсягу. Але далі позитивна тенденція пішла на спад.

В останні роки значно загострилась конкурентна боротьба між українськими і закордонними авіакомпаніями. Відбувається інтенсивний перерозподіл національного ринку авіаційних перевезень і послуг. Вітчизняні компанії в 2002 році здійснювали регулярні рейси в 37 країнах світу на 103 лініях. Зараз на українському ринку працюють 42 іноземні авіакомпанії з 27 країн світу. Саме тому надзвичайно гострою є проблема підвищення функціонування національних авіапідприємств. Нами проведено аналіз економічного становища світового і вітчизняного повітряного транспорту. В результаті зроблено висновок про нестабільність фінансових результатів діяльності авіакомпаній протягом останнього десятиріччя. Постійне зростання собівартості авіаперевезень і жорстка

конкуренція на міжнародних ринку ставить їх перед проблемою підвищення ефективності комерційної експлуатації рейсів. В зв'язку з цим, саме комерційна експлуатація набуває домінуючого значення в діяльності перевізників, обумовлюючи їхню здатність до виживання й розвитку перевезень в умовах, що склалися.

Вітчизняні авіакомпанії усе більш активно освоюють сучасні типи повітряних судів іноземного виробництва. Статистичний аналіз парку повітряних суден (ПС) західного виробництва типів «Боїнг-737», «Боїнг-767», «Аеробус-320» в Україні та Росії показав, що даний парк ПС має тенденцію до суттєвого збільшення, і ця тенденція буде зберігатися. В Україні парк ПС цих типів у 2010 році досяг кількості 72 літака. У Росії у 2007 році було 90 літаків, у 2008 році – 215, у 2010 році їх кількість становила 315 літаків. Типи повітряних суден радянського виробництва морально та фізично застаріли, не відповідають європейським нормам безпеки та екології, і поступово їх буде знято з експлуатації.

Сучасні тенденції впливу конкуренції на ринку літаків цивільної авіації враховують цілу низку особливостей сучасних умов діяльності авіакомпаній з оновлення парку цивільної (комерційної) авіації середнього та дальнього призначення (ЛЦАСД). Аналіз тенденцій формування потенціалу українських авіакомпаній показав, що сьогодні в поповненні парку ЛЦАСД вони надають перевагу зарубіжним виробникам (Boeing, Airbus Industry, McDonnell-Douglas), при цьому експлуатують техніку тільки одного з цих виробників. Корпорація Boeing втілює концепцію швидкості перевезення, а Airbus концепцію місткості. На сьогодні провідні українські акціонерні компанії «АероСвіт» та «МАУ» оновлюють парк ЛЦАСД літаками корпорації Boeing, зокрема типу «Боїнг-737», «Боїнг-767».

У цьому зв'язку все більш високі вимоги пред'являються до якості наданих авіатранспортних послуг, змінюється структура і параметри попиту, загострюється проблема конкурентоздатності авіакомпаній України на зовнішніх ринках. Ця проблема є комплексною і складається з багатьох складових, що забезпечують економічну безпеку авіапідприємства. Наприклад, можуть бути потенційні втрати авіакомпанії через погіршення іміджу авіакомпанії, невдоволеність клієнтів та їх перехід до конкурентів, втрат потенційно вигідних партнерів, національні витрати ресурсів через незбалансованість рівнів сервісу, додаткові витрати на залучення пасажирів тощо.

Ілюстрацією втрати економічної безпеки на повітряному транспорті можуть слугувати події в авіакомпанії «АероСвіт». Про те, що в «АероСвіт» є фінансові проблеми, можна було передбачити ще під час Євро-2012. Після введення в ДМА «Бориспіль» суперсучасного терміналу «Д» «АероСвіт» відмовився переходити в нього з терміналу «F», посилаючись на високу орендну плату в новому пасажирському терміналі.

В кінці грудня 2012 р. та на початку січня 2013 р. авіаційна компанія «АероСвіт» подала офіційну заяву в Господарський суд Київської області про своє банкрутство, оскільки на цей час борги перед кредиторами склали понад 4,2 млрд. грн. За даними Інтернету її активи в цей час ледь перевищували 1 млрд. грн., що досить дивно. При цьому процедура банкрутства мала на меті відновлення платоспроможності авіакомпанії «АероСвіт». Свого часу російсько-українська компанія «АероСвіт», що була заснована в 1994 році була потужним підприємством. Зокрема під час підготовки початку реконструкції аеропорту «Бориспіль» були складнощі з використанням земель, оскільки вони були раніше придбані компанією «АероСвіт». Але при аналізі власників виявилось, що хоч це вважалась російська компанія, але крім «Донбас-аеро» та «Дніпро-авіа», які мали близько 40 відсотків акцій вітчизняним резидентом виявилась і Олена Франчук (дочка бывшего Президента України Л. Кучми), що володіла 22 відсотками акцій «АероСвіту». Тому згідно з існуючими тоді земельними законами придбання «АероСвітом» земельних ділянок навколо ДМА «Бориспіль» було правомочним. Згодом авіакомпанія напевно отримала за їх викуп непогані гроші.

Через відміну авіарейсів компанією «АероСвіт» з 4 січня 2013 року в Нью-Йорку, Будапешті, в Таїланді багато пасажирів не могли вчасно вилетіти з аеропортів. За нашими даними в 2012 році компанія «АероСвіт» працювала на 70-ти авіа маршрутах. З юридичної точки зору банкрутство – це спосіб віддалити строк виплати боргів, бо судова справа може тривати довгий час, при якому призупиняються всі стягнення з «АероСвіту». Але немає сумніву, що це погіршення іміджу авіакомпанії, перехід клієнтів до конкурентів, втрата авіаринків.

Аналогічні негаразди трапились на залізничному транспорті при впровадженні швидкісних електропоїздів «Хюндай». В потягах «Hyundai Rotem» встановлено новітні бортові комп'ютери, які повністю тестують всю систему потяга. І якщо виявляються навіть незначні неполадки – це відображається на моніторах і комп'ютер відповідно автоматизовано реагує. На жаль, високотехнічні корейські потяги не були адаптовані до суворих зимових українських погодних умов. І як результат вже в грудні 2012 року мали місце масові виходи з ладу їх компресорів, гальмівних систем, приладів

обігрівання вагонів, поломки пантографів тощо. А це призвело практично до повної неможливості експлуатації швидкісних поїздів «Інтерсіті+» на залізничних напрямках Київ - Харків, Київ - Львів, Київ - Дніпропетровськ та Київ - Донецьк. Ейфорія від корейського залізничного дива, що панувала протягом теплого періоду червня-листопада 2012 року змінилась повним розпачем і визнанням навіть Президентом України В. Януковичем на початку 2013 року помилковості скороспішного вибору поїздів «Hyundai Rotem» для українських залізниць. Як відомо 24 жовтня 2012 року у Києві відбулось урочисте відкриття технічної пасажирської категорії «Інтерсіті+». Передбачалось, що ТПС «Дарниця» буде збудовано за проектом, аналогів якому немає в Україні. Фактично це перший у нашій державі сучасний центр сервісного обслуговування нових електропоїздів, які прийдуть на зміну старим депо, що працюють ще за радянськими технологіями. Це буде високотехнологічний центр, який об'єднує вагономийний комплекс, ремонтно-екіпірувальний цех та інші об'єкти, за допомогою яких обслуговується процес обслуговування поїздів, прискорюється виконання усіх виробничих операцій, пов'язаних із прибиранням, діагностуванням, екіпіруванням та ремонтом поїздів виробництва «Hyundai Rotem», підвищується якість робіт та удосконалюються умови праці. Проте зима 2012/2013 року показала, що багатомільйонні затрати на будівництво ТПС «Дарниця» виявились марними. Поїзди південнокорейського виробництва фактично всі вийшли з ладу взимку, а їх ремонтування виявилось неможливим на цьому об'єкті.

Крім втрати іміджу Укрзалізниця понесла великі економічні збитки. Так, наприклад, швидкісні міжрегіональні електропоїзди класу «Інтерсіті+» (Hyundai Rotem) мали щоденно курсувати по маршруту Київ – Дніпропетровськ – Київ. Кожний з них складається з дев'яти вагонів, з яких три – першого класу і шість вагонів другого класу. Загальна кількість посадкових місць для пасажирів складає 579 одиниць. Базова вартість проїзду в поїзді класу «Інтерсіті+» Київ-Дніпропетровськ була встановлена Укрзалізницею для вагонів першого класу – 336 грн. і для другого класу – 224 грн. Крім того за бажанням пасажирів вагонів першого класу до вартості їх проїзного квитка може включатися і ланч-бокс (продуктовий набір). Нескладно підрахувати багатомільйонні втрати залізничників від простою поїздів «Інтерсіті+». Але ж аналогічні збитки понесені і в напрямках з Києва до Донецька, Львова, Харкова, а також з Харкова до Донецька і т. д. На наш погляд причини невдачі з корейськими швидкісними поїздами мають глибинний системний характер. Вигравши у таких країн, як Італія, Угорщина, Хорватія в 2007 році разом з Польщею на проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року, Україна отримала сильний зовнішній чинник, що вимагав негайного розвитку транспортної інфраструктури, в першу чергу автомобільних доріг, будівництва пасажирських терміналів та злітно-посадкових смуг в аеропортах приймаючих Євро-2012 міст Києва, Харкова, Львова та Донецька, організацію швидкісного залізничного сполучення між ними для перевезення закордонних болільників тощо. Загалом підготовка до Євро-2012 тривала 5 років. За цей час Міністрами транспорту України були М. Рудьковський, М. Вінський, К. Єфименко, а після створення в 2011 році Міністерства інфраструктури України його очолив Б. Колесніков, який одночасно займав посаду і віце-прем'єр-міністра. Стосовно організації пасажирських залізничних перевезень з швидкостями до 160 км/год, то у кожного з них було своє бачення виконання цього завдання поставленого УЄФА перед Україною (а також і Польщею). Спочатку ні про які «Хюндаї» мова не йшла. Ще в 2009 році планувалось виконати цю роботу шляхом закупки пасажирського рухомого складу з примусовим нахилом кузова системи «Пендоліно», що випускається компанією «Альстом». Готувався до підписання навіть контракт на поставку у 2010 – 2011 роках семи составів «Пендоліно». Проте в умовах обмеженості фінансових ресурсів та посилення кризових явищ після всебічного вивчення економічних розрахунків Укрзалізниця відмовилась від закупок рухомого складу «Пендоліно» на користь проведення модернізації системи «Столичного експресу». Тоді вартість одного поїзда із семи вагонів з примусовим нахилом компанії «Альстом» сягала до 30 мільйонів доларів США. В той же час ціна одного нашого вагону, що використовується в складі поїзда «Столичний експрес» не перевищує одного мільйона доларів США. Якщо їх сім та додати ціну локомотива, то загальна сума витрат становить 10 мільйонів доларів США. Якщо все порівняти, то економія очевидна. Можна вважати, що на попередніх етапах переговорів значний вплив мала так звана політична доцільність закупок. Водночас не враховувалось, що необхідно модернізувати колійне господарство, провести реконструкцію ремонтної бази. Наукоємний проект «Пендоліно» відомий з середини 80-х років минулого століття. Ці поїзди добре зарекомендували себе в гірських районах Італії, Швейцарії, Австрії, де на коліях є велика кількість кривих з малими радіусами. А на рівних дільницях їх ефективність значно знижується. Так згідно розрахункам перевага поїздів типу «Пендоліно» у порівнянні з «Столичним експресом» при нашому обмеженні швидкості до 160 км за годину незначна. Наприклад, на маршруті Київ-Львів скорочення часу складало лише 24 хвилини.

Тому Укрзалізниця концентрувала увагу на модернізації вагонів системи «Столичного експресу», реконструкції колійного господарства з доведенням руху з нинішніх 140 км/год на швидкісних напрямках до 160 км/год. Слід наголосити, що і наш партнер по проведенню Євро-2012 Польща також відмовилась від поїздів системи «Пендоліно» для АТ «Польські державні залізниці». Таке рішення було на користь розвитку Крюківського вагонобудівного заводу.

Таким чином розвиток та удосконалення став би підтримкою вітчизняного вагонобудування, що важливо в кризовий період. Проте в останній період підготовки до Євро-2012 Мінінфраструктурою України була досягнута конкретна домовленість стосовно того, щоб південно-корейські промисловці та фінансисти надали Укрзалізниці можливість отримати дешеві кредити (до 7% річної ставки) для придбання швидкісних електропоїздів типу «Хюндай». Але отримання Укрзалізницею сучасних електропоїздів «Шкода», «Хюндай», здатних розвивати швидкість понад 160км/год, це лише зовнішня, видима оку пасажира сторона підготовки залізниць до швидкісного руху. Інший бік роботи, набагато більший і значимий – це підготовка необхідної інфраструктури та створення необхідних умов для ефективної організації руху. В великих масштабах була здійснена модернізація колійного господарства, засобів сигналізації і зв'язку, електропостачання, а також залізничних станцій і депо. Так за інформацією Мінінфраструктури України для розвитку колійного господарства було витрачено понад 3 млрд. грн. Головним завданням галузевих зв'язківців було підготування усіх засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку до надійної роботи при підвищених швидкостях руху, зокрема новій розстановці прохідних світлофорів, модернізації засобів автоматики на автомобільних переїздах через залізничні колії, обладнання усіх напрямів двостороннім автоблокуванням. Важливим було навчання обслуговуючого персоналу, врахування людського фактору на новітній техніці і технологіях у локомотивному і моторвагонному рухомому складі. Але лише в березні 2012 року два ексклюзивні електропоїзди від компанії «Hyundai Rotem» (м. Чангвон, Південна Корея) серії HRC2, що зараз курсують Україною, прибули до Одеси морським транспортом, звідки відбули власним ходом до Харкова зі швидкістю у 50 км/год на стартовий майданчик Південної залізниці. Але вже й тоді, в літній період були проблеми зокрема з пантографами при проходженні електропоїздів під мостовими переходами, а також там, де стикається перемінний і постійний електричний струм, що застосовується на різних дільницях залізниць. Вірогідно, що в умовах дефіциту часу до відкриття Євро-2012 не до кінця були продумані вимоги корейським вагонобудівникам для роботи в зимовий час. Головна ж причина на наш погляд, криється у відсутності системності керування транспортною галуззю і калейдоскопічності зміни Міністрів транспорту (інфраструктури) України. До того ж після Кірпи Г.М. жоден з наступних міністрів транспорту Є. Червоненко, В. Бондар, М. Рудковський, Й.Вінський, К.Сфименко і Б. Колесніков ні за вищою освітою, ні за своїм попереднім досвідом практичної роботи, не були кваліфікованими спеціалістами в галузі транспорту і не могли стати генераторами ідей по визначенню пріоритетних напрямів розвитку транспортно-дорожнього комплексу, вирішуючи локальні, а часто і політичні питання. Що міг зробити М.Круглов, який перебував на посаді Міністра транспорту України лише півтора місяці. А хіба можна вважати нормальним, коли після «помаранчевої революції» на посаді Генерального директора Укрзалізниці був призначений з Львова Зенко Афтаназів, який мав фізкультурну освіту, отриману у технікумі.

Українським високопосадовцям слід перейняти досвід Російської Федерації, де Міністром транспорту, Міністром шляхів сполучення і керівником АТ «РЖД» за всі роки після розпаду СРСР призначались тільки висококваліфіковані спеціалісти-транспортники. Відомо, що в лютому 2014 року в Росії в Сочі відбудеться Зимово Олімпіада. У 2013 р. Тверський вагонобудівний завод поставить на Російські сталеві магістралі 50 одиниць купейних двоповерхових вагонів. Сформують два їх склади, що включають купейні, штабні СВ і вагони-ресторани. Планується, що ці новинки задіють й у перевезенні учасників та гостей Олімпіади-2014 у Сочі. Двоповерхові вагони, призначені для руху на швидкості 160 км/год, включатимуть також до складу поїздів далекого прямування. Але в Росії це відбувається системно, без поспіху, адже дослідний зразок двоповерхового вагона був спроектований і побудований ще у 2008-2009 рр. У ньому з комфортом може подорожувати не 36, як у звичайному вагоні, а 64 пасажири.

Але попри всі негаразди, на нашу думку, альтернативи швидкісному руху в Україні немає, адже попри всі складнощі поїздами «Хюндай» у 2012 році перевезено понад 1 млн. пасажирів. Необхідно виправити всі допущені помилки і розвивати швидкісні перевезення з метою задоволення попиту. Інша справа у кого закупати вагони виробництва «Хюндай», «Шкода» чи у Крюківського вагонобудівного заводу, де треба ретельно проаналізувати економічні, технічні та технологічні чинники при їх експлуатації на залізницях України. Саме для цих цілей і є потреба в інформації про

конкурентів, клієнтів або партнерів, яка набуває дедалі більшої ваги й актуальності для успішного й стабільного функціонування різних видів транспорту.

Конкурентна розвідка як невід’ємний компонент історичного розвитку продуктивних сил змінювала характер, форми й прояви відповідно до еволюції способів виробництва та рівня розвитку науки й техніки. В сучасній економіці саме об’єкти інтелектуальної власності (ноу-хау, винаходи, нові промислові зразки, раціоналізаторські пропозиції, комп’ютерні програми, комерційна таємниця) стають предметом інтересу зацікавлених сторін. Розподіл інтелектуального капіталу транспортних галузей показано на рис. 1.

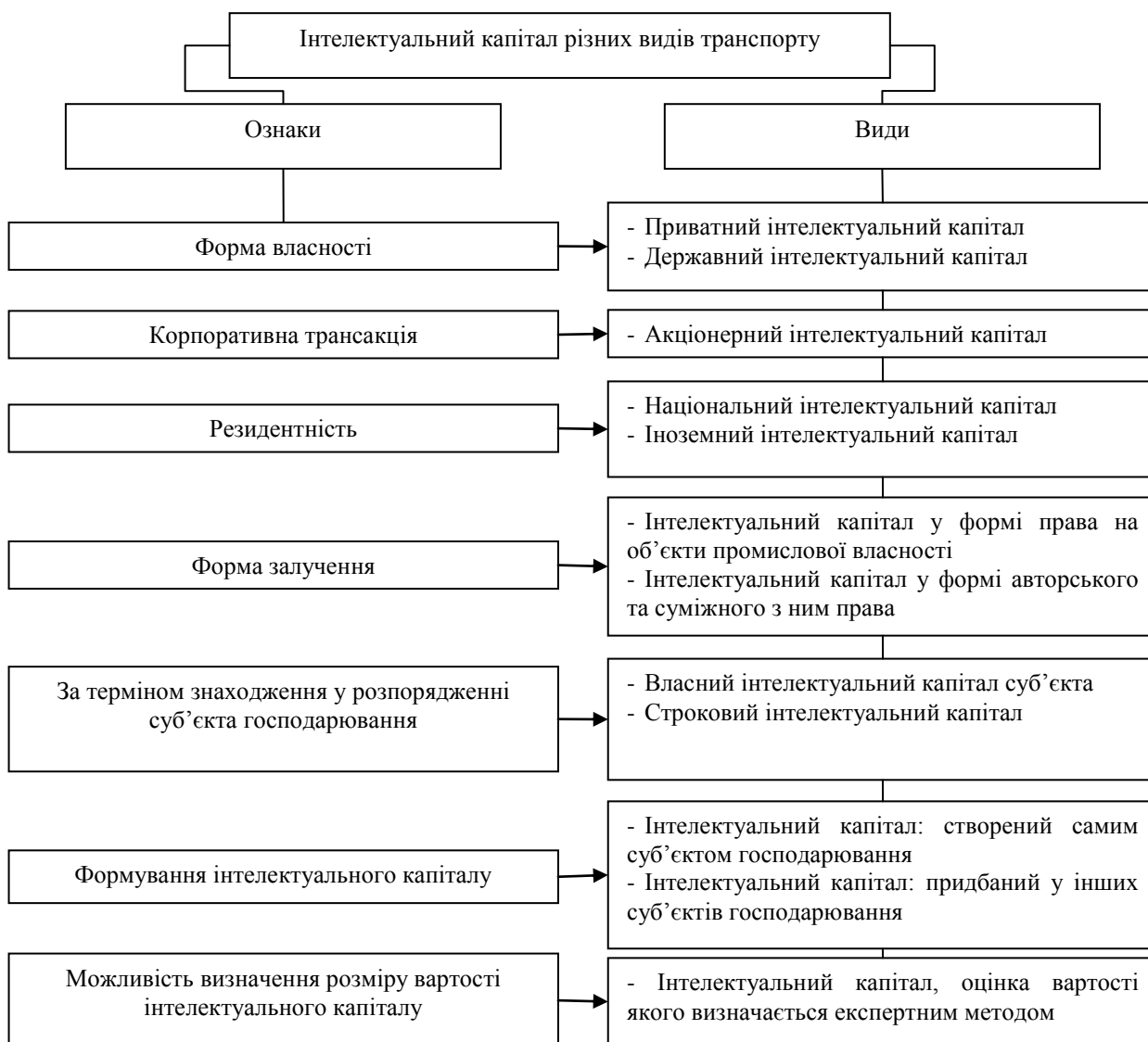


Рисунок 1. – Схема розподілу інтелектуального капіталу

Дослідження відкритих інформаційних джерел, що стосується основних тенденцій розвитку науки і техніки, бізнесу й намірів конкурентів, аналізу ризиків та вразливостей, професійно давно закріпилось на Заході з його більш розвиненими ринками, отримавши назву «конкурентної розвідки». У вітчизняному бізнесовому середовищі цей термін поки що не є широковживаним. Тому можна натрапити на його еквіваленти – «ділова розвідка», «бізнес-розвідка». Часто саме бізнесову розвідку мають на увазі, коли, не уточнюючи хто, чим, заради чого займається, висловлюються щодо «інформаційно-аналітичної роботи», «моніторингу» тощо.

Необхідно одразу розмежувати поняття розвідка і промислове шпигунство. Вони різняться між собою за змістом, хоча мають спільну мету. Так, метою як конкурентної розвідки, так і промислового шпигунства є одержання інформації, яка б дала змогу здобути конкурентну перевагу на ринку. Головною відмінністю між конкурентною розвідкою та промисловим шпигунством є методи й способи отримання інформації. Все, що використовується розвідником, є законним.

Промисловий шпіонаж, навпаки, передбачає нелегальні методи й технології. Служба конкурентної розвідки користується тільки відкритими джерелами, оскільки робота розвідника - інформаційно-аналітична, тобто збирання й обробка різних даних, що впливають або можуть вплинути на розвиток бізнесу. Шпигунство полягає головню в оперативній роботі, зокрема в незаконному проникненні на територію конкурента, знятті інформації з каналів зв'язку, стеженні, підкупі, шантажі, викраденні інформації, отриманні різних даних комерційної таємниці. Якщо об'єктом економічного шпигунства (стороною, що здійснює активні дії) є держава в особі своїх спецслужб, то щодо промислового - таким є окремий підприємець, фірма, тобто фізична чи юридична особа.

Наведемо приклад, стосовно транспорту. Відомо, що декілька останніх років держава приділяла велику увагу завершенню будівництва авіатранспортного літака Ан-70, основним європейським конкурентом якого є літак А-400-М. В травні 2011 р. рішеннями компетентних органів з України було вислано двох дипломатичних співробітників посольства Чехії. Вони були звинувачені в шпигунстві, зокрема, організацією збору даних стосовно літака Ан-70, а саме стану розробки в цілому та окремих його вузлів, переліком майбутніх угод по його продажу, можливі інвестори та обсяги інвестицій тощо. Нагадаємо, що в серпні 2012 року відбулись переговори на високому рівні між Україною та Росією, щодо прискорення спільного виробництва літака Ан-70, серійний випуск якого буде в Казані. За попередніми даними Міністерство оборони Росії планує продати 60 одиниць літаків АН-70.

За основу організації роботи по захисту комерційної таємниці доцільно взяти вимоги, які належать до порядку допуску до державних секретів, який чітко регламентований Законом України «Про державну таємницю».

Висновки

На основі викладеного матеріалу необхідно зазначити, що основними заходами, які необхідно здійснювати керівництву транспортних підприємств в процесі управління економічною безпекою, є наступні: формування необхідних корпоративних ресурсів (капіталу, персоналу, інформації, технології, рухомого складу та устаткування); загально-стратегічне і загально-тактичне прогнозування та планування економічної безпеки за функціональними складовими; стратегічне планування фінансово-господарської діяльності транспортного підприємства; поточне тактичне планування фінансово-господарської діяльності підприємства; оперативне управління експлуатаційною та фінансово-господарською діяльністю транспортного підприємства; здійснення функціонального аналізу стану інфраструктури відносно рівня економічної безпеки. Тому, тільки при комплексному здійсненні в необхідному обсязі зазначених заходів вітчизняні транспортні підприємства зможуть досягти належного рівня своєї економічної безпеки і гарантувати стабільне задоволення попиту виробників та населення у вантажних та пасажирських перевезеннях у трансформаційній ринковій економіці.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Алькема В.Г. Використання механізму контролінгу в системі економічної безпеки автотранспортних підприємств. / Вісник Національного транспортного університету. Ч.1 – К.: НТУ. 2011 – Вип. 24. – с. 143-150.
 2. <http://www.ukrstat.gov.ua> .
 3. <http://www.rada.gov.ua> .
 4. Транспорт і зв'язок України / Статистичний Збірник за 2010 рік. / Державна служба статистики України. За ред. Н.С. Власенко. – К.: Вид. ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2011. – 266 с.
 5. Небога М.М. Організаційно-економічні основи удосконалення захисту прав акціонерів корпоративних підприємств транспорту. – автореф. дис. канд. екон. наук:08.00.04 – Державний економічно-технологічний університет транспорту, Київ, 2012. – 21 с.
 6. Аналітична інформація щодо реалізації державної політики у сфері банкрутства Державним департаментом з питань банкрутства за квітень 2011 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sdb.gov.ua/control/uk/publihs/article?art_id=47511&cat_id=38904 .
 7. В.М. Гурнак, В.Є. Ананченко Соціально-економічні наслідки проведення в Україні міжнародних заходів. / Економіст. – К.: 2012 - №9 – с. 12-16.
 8. В. Гурнак, О. Ананченко, М. Гурнак. Реалізація комплексної програми утвердження України як транзитної держави. / Економіка України. – К.: 2011. - № 7. – с. 26-36.
- Сайт газети <http://www.magistral-uz.com.ua>

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М., Славинська О.С., Ананченко В.Є. Економічна безпека підприємств транспорту як фактор стабільного задоволення попиту в перевезеннях. / Віталій Миколайович Гурнак, Олена Сергіївна Славинська, Віталій Євгенович Ананченко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К: НТУ – 2012. Вип. 10.

В загальному вигляді, економічна безпека суб'єктів підприємницької діяльності ставить за мету забезпечення підприємству сталого економічного і фінансового розвитку, надійного захисту майна та персоналу фірми, компанії, товариства від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, попередження небажаних подій, що можуть призвести до негативних наслідків. У сучасних умовах господарювання в Україні, діяльність транспортних підприємств є достатньо складним і ризиковим заняттям. І це пов'язано не тільки з далеко не найкращим загальним станом національної економіки та різними макроекономічними деформаціями, а й з низкою специфічних факторів, що негативно впливають на економічну безпеку транспортних підприємств. Метою статті є аналіз внутрішніх та зовнішніх загроз економічній безпеці підприємств транспорту з наведенням конкретних прикладів. Запропоновано способи та методи захисту економічної безпеки підприємств транспорту.

ABSTRACT

Gurnak V.M., Slavinska O.S., Ananchenko V.E. Economic security of enterprises of transport as factor of stable satisfaction of demand in transportations. / Vitaly Gurnak, Olena Slavinska, Vitaly. Ananchenko // Management of projects, system analysis and logistics. – K.: NTU . – 2012. – Vol. 10.

In general, the economic security of businesses aims to provide enterprise with sustainable economic and financial development, reliable protection of property and personnel of the firm, company, from the influence of internal and external threats, prevent unwanted event that can lead to negative consequences. In the current economic conditions in Ukraine activity of transport enterprises is quite difficult and risky business. And this is related not only with not the best general conditions of national economy, but also with a number of specific factors that negatively affect the economic security of the transport companies. The purpose of this article is the analysis of internal and external threats to the economic security of transport enterprises with giving concrete examples. Proposed the ways and methods to protect the economic security of transport enterprises.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М., Славинская Е.С., Ананченко В.Е. Экономическая безопасность предприятий транспорта как фактор стабильного удовлетворения спроса в перевозках. Виталий Николаевич Гурнак, Елена Сергеевна Славинская, Виталий Евгеньевич Ананченко // Управление проектами, системный анализ и логистика. - К.: НТУ - 2012. Вып. 10.

В общем виде, экономическая безопасность субъектов предпринимательской деятельности ставит задачу обеспечения предприятию устойчивого экономического и финансового развития, надежной защиты имущества и персонала фирмы, компании, общества от влияния внутренних и внешних угроз, предупреждения нежелательных событий, которые могут привести к негативным последствиям. В современных условиях хозяйствования в Украине, деятельность транспортных предприятий является достаточно сложным и рискованным занятием. И это связано не только с далеко не лучшим общим состоянием национальной экономики и различными макроекономическими деформациями, но и с рядом специфических факторов, негативно влияющих на экономическую безопасность транспортных предприятий. Целью статьи является анализ внутренних и внешних угроз экономической безопасности предприятий транспорта с приведением конкретных примеров. Предложены способы и методы защиты экономической безопасности предприятий транспорта.

УДК 303.832

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ АПАРАТ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЛОГІСТИКИ

Горбенко О.В., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. Термінологічний апарат сучасної вітчизняної логістики доволі широкий. Трактуювання деяких понять не завжди навіть сутнісно співпадає з трактуванням них же, але іншими дисциплінами, науковими напрямками. Особливо це стосується понять та явищ, що знаходяться на межі різних дисциплін. В такий спосіб виникає мішанина і неможливість комплексно бачити весь процес управління. До того ж необхідно зазначити, що деякі поняття, які вводить сучасна