

УДК.835.57.021

Вінницький В.П., Степанюк А.М., Чуняк Д.М.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Необхідний рівень економічної безпеки держави в сучасних умовах можна досягти лише при достатньому рівні забезпечення економічної безпеки на підприємстві, ефективне функціонування якого залежить від розвитку галузей народногосподарського комплексу країни.

Інакше кажучи, реформи на макрорівні не дадуть істотних результатів ні в діяльності самих підприємств, ні в економіці України, якщо не враховуються, не розробляються і не застосовуються реформи на мікрорівні, тобто на підприємстві, самих галузях народного господарства.

Зараз більшість українських підприємств, працюючи в нестабільному економічному і суспільно-політичному середовищі, переживають глибокий спад виробництва і знаходяться або в критичному стані або в стані банкрутства. Тому економічна безпека підприємства здатна зіграти виняткову роль у його подальшій діяльності.

Саме підприємство є основним структуроутворюючим елементом економіки держави. Через систему податків, субсидій, кредитів, цін і ін. держава реалізує свою політику, що може підвищувати або знижувати сумарну оцінку економічної безпеки підприємства. А, виходить, держава значною мірою визначає зовнішню економічну безпеку підприємства.

Тому на сьогоднішній день гостро стоїть проблема забезпечення належного рівня безпеки фінансової складової економічної безпеки підприємства, ідентифікація позитивних та негативних факторів, які впливають на фінансово-господарчу діяльність підприємства і його конкурентоспроможність, а також розробка заходів, що до підвищення економічної безпеки підприємства.

На сьогодні немає єдиної думки з приводу термінів економічної безпеки підприємств. Серед різних тлумачень цих понять є наступні.

Економічна безпека підприємства - це становище найбільш ефективного використання ресурсів для запобігання загроз і забезпечення стабільного функціонування підприємства на теперішній час і в майбутньому [1].

В [2] економічна безпека підприємства - це захищеність його діяльності від негативного впливу зовнішнього оточення, а також здатність своєчасно усунути різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, які не відбиваються негативно на його діяльності.

В [3] визначається економічна безпека підприємства як сукупність чинників, які забезпечують незалежність, стійкість, здатність к прогресу в умовах дестабілізуючих факторів.

На сьогоднішній день поняття економічна безпека транспортної галузі визначається як стан транспортної системи країни, що забезпечує захищеність національних інтересів економіки, держави від реальних та потенційних загроз' якісному транспортному обслуговуванню.

Рівень розвитку авіатранспортних підприємств - один з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше підсилюється при інтеграції в європейську й світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Сценарії розвитку українського ринку відносно нарощування обсягів авіаперевезень і зміни їхньої структури в принципі не суперечать закономірностям цих процесів, спостережуваним в усьому світі, за умови, що оцінка ВВП беруть за паритетом купівельної спроможності. При цьому еластичність зміни обсягу авіаперевезень до зміни ВВП становить

у різних країнах від 1,5 до 2 (це означає, що при зростанні ВВП на 1% обсяг авіаперевезень зростає в середньому, на 1,5% - 2%).

Це дає змогу припустити, що подальше зміцнення економіки України обумовить розвиток схожих зі світовими тенденцій на українському ринку авіаперевезень і, отже, можливість використання класичного підходу до їхнього прогнозування - характер розвитку світового ринку авіаперевезень у цілому з достатньою сталістю співвідноситься з рівнем економічного розвитку й у загальному випадку описується добре відомою моделлю ІСАО:

$$y = ax_1^{b_1} x_2^{b_2}, \quad (1)$$

де y — виконані пасажиро - кілометри; x_1 — валовий внутрішній продукт у реальному вираженні; x_2 — дохід від пасажирських перевезень на один пасажиро - кілометр; a , відображають еластичність відображають еластичність попиту відносно x_1 еластичнієластичністю, тобто еластичність доходу й еластичність цін.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України обумовлюють її націленість на входження у світову економічну систему й насамперед - на економічну інтеграцію із провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, приведе до росту товарообмінних операцій між країнами, що співробітничать. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії й Близького Сходу. Однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні й пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги відносно якості, регулярності й надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, строків і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинне відповідати вимогам європейської інтеграції.

Протягом тривалого часу розвиток органів державної влади на транспорті відбувалося в напрямку організаційного відокремлення відомств, що здійснюють державне управління різними підсистемами транспортної галузі. Результатом цього став поділ між різними відомствами і їхніми підрозділами функцій державного керування окремими елементами транспортної системи, що беруть участь у здійсненні однорідних видів перевезень і тісно зв'язаними єдиними технологічними схемами.

Управління транспортною системою, що забезпечує повне задоволення потреб економіки й суспільства в перевезеннях з погляду економічної безпеки повинне базуватися на наступних принципах:

- транспорт - одна з найважливіших галузей економічної інфраструктури, що розглядається державою як пріоритетна, тому що її функціонування безпосередньо впливає на розвиток економіки й соціальної сфери. Основою державного керування транспортної системи є єдина національна транспортна політика України, жорстко скоординована зі стратегією соціально-економічного розвитку країни.

- рівні умови, правові гарантії й господарська самостійність для розвитку й функціонування в галузі підприємств усіх форм власності, рівність усіх без винятку суб'єктів ринку при транспортному обслуговуванні. Державна участь у транспортних компаніях планомірно скорочується й зізнається виправданим тільки в тих випадках, коли діяльність компаній має стратегічне значення для національної безпеки країни.

- державне регулювання транспорту є об'єктивною необхідністю. Поряд з паливно-енергетичним і сировинним комплексами, металургією, військовою й атомною промисловістю транспорт є сектором економіки, критичним з погляду задоволення суспільних потреб і забезпечення усталеної роботи економічного комплексу в цілому. Це проявляється в наступному:

- реалізація транспортних проектів безпосередньо торкається питань розвитку продуктивних чинностей і населених територій, використання природних ресурсів, витрати коштів бюджетів всіх рівнів. Транспортна інфраструктура є одним з найбільше фондоемких

секторів національної економіки;

- транспортна діяльність об'єктивно є сферою підвищеного техногенного ризику й підвищеної уразливості для терористичних впливів. Транспорт є другим по значимості після енергетики джерелом забруднення навколишнього середовища й одним з головних споживачів невідтворених природних ресурсів;

- рішення в області розвитку транспорту породжують комплексний мультиплікативний ефект;

- помилкові рішення в області розвитку транспорту можуть привести до необоротних негативних наслідків, порушити стабільність соціально-економічного розвитку.

Таким чином, аналіз сучасних тенденцій і проблем розвитку транспортної інфраструктури й основних фондів указує на те, що вони прийняли системний характер і вимагають комплексного підходу до їхнього рішення. Прогнозоване зростання попиту на перевезення всіх видів транспорту з одного боку, і негативні явища в транспортній системі в цілому й окремих її підгалузях з другого, створюють погрозу загальноекономічному росту України в цілому й окремих її регіонах, ослаблення позицій України на світовому ринку транспортних послуг.

Фінансово-економічні кризи приводять, як правило, к негативному впливу на потенціал промислових підприємств: скорочуються (або взагалі припиняються) інвестиції в продуктивні інновації, старіє й зношується основний капітал, виснажуються науково-технічні заділи, ідуть найбільш кваліфіковані й молоді працівники й т.д.

Перед підприємствами виникає актуальне завдання внутрішньої самооцінки й прогнозування свого стану з погляду виконання властивих їм виробничих функцій, вживання заходів захисту цих функцій, тобто забезпечення економічної безпеки виробництва від різних проявів зовнішнього й внутрішнього походження, що впливають на потенціал підприємства, створення системи моніторингу індикаторів безпеки, обґрунтування й установаження їхніх граничних значень, вживання заходів протидії погрозам.

У цей час більшість українських транспортних авіапідприємств, працюючи в нестабільному економічному середовищі, є збитковими, переживає глибокий спад виробництва й перебуває в критичному або банкрутному стані. Причин депресивного розвитку багато, але головні з них криються в інерції складеної структури виробництва, його технологічної відсталості й фізичної зношеності основних фондів, у відсутності пріоритетів державної науково-промислової політики, визначення яких дозволило б провести необхідну реструктуризацію потужностей, в умовах господарювання, що зложилися в результаті неефективних, з погляду реального сектора економіки, перетворень, що не дозволяють підприємствам заробляти кошти на модернізацію.

Таке їхнє положення становить певну небезпеку як для економіки й соціальної стабільності з регіону й суспільстві в цілому, так і для потенціалу й колективу кожного конкретного підприємства. Адже промислове підприємство, будучи основним структуроутворюючим елементом економіки, виконує не тільки виробничу функцію, але й дає кошти до існування багатьох людей, пов'язаних з ним, тобто несе певне соціальне навантаження й відповідальність.

Неповне завантаження потужностей, а тому й неефективне їхнє використання, а тим більше руйнування створеного потенціалу підприємства являють загрозу економічним, матеріальним основам життєдіяльності колективу й суспільства, для підтримки яких він створювався й розвивався.

Жодне підприємство не може відчувати себе в економічній безпеці, якщо його продукція не затребувана ринком; жодне підприємство, що провадить засоби виробництва, не може відчувати себе в безпеці, якщо відбувається тривалий спад у технологічному розвитку країни.

Зараз спостерігається чітко виражена тенденція втрати транспортними підприємствами здатності виробництва складної й наукомісткої продукції, причому не тільки нової, але й випускаємої ними раніше в умовах стабільного розвитку економіки.

Головний комплекс проблем і основні причини поточного неблагополуччя багатьох транспортних підприємств криються в невимаганій продукції на внутрішньому й зовнішньому ринках, у її низькій конкурентоспроможності; виснаженні інвестиційних ресурсів, посиленому фінансовою кризою, інфляцією, руйнуванням грошового обігу, витратами діючої системи оподаткування товаровиробників; невиконань державою своїх зобов'язань по оплаті замовлень для своїх потреб; неефективних способах інституціональних перетворень, спричинивши за собою фрагментацію багатьох ніколи єдиних виробничих комплексів на більше дрібні, відокремлення останніх і, як слідство, ріст транзакційних витрат на кожному переділі не менш чим на 20% і відповідне подорожчання продукції; митних і валютних бар'єрах на границях країн СНД, що зруйнували їх ніколи єдиний економічний простір і ін.

Все це вилилося в нездатність більшості підприємств самостійно й ефективно увійти в стихійно організований ринок і запустити ринковий механізм господарювання.

У підприємств утворилася непосильна для них дебіторська й кредиторська заборгованість, головним винуватцем якої є уряд, що найчастіше не оплачує продукцію, виготовлену по його ж замовленню для державних потреб, що веде до каскаду неплатежів по ланцюжку міжгалузевих зв'язків. Споживачі, суміжники прагнуть розплатитися по бартері, оскільки також не мають грошей. Немає коштів і можливостей поповнювати оборотний капітал.

У результаті виробничий і науково-технічний потенціал підприємств уже тривалий час перебуває в стані прогресуючої деградації, висококваліфікований кадровий склад іде в пошуку кращого додатка чинностей і здатностей, немає робітників і фахівців для обслуговування технологічного встаткування, що простоє, і збереження інфраструктури.

Втрата управління економікою обумовила різке погіршення умов господарювання підприємств. Послідова фінансова й інвестиційна криза підсилила ряд деформаційних процесів у відтворювальній структурі їхніх капітальних вкладень. Серед них потрібно виділити наступні:

- по-перше, різке зниження інвестиційної й інноваційної активності не забезпечує процес відтворення. Майже повністю припинилося відновлення активної частини основних фондів, наростає процес їхнього знецінювання й "проїдання", особливо їхньої активної частини; машин, устаткування, що є об'єктом інновацій. Амортизація не покриває видатків на відновлення фондів, потоки фінансових ресурсів відриваються від реального виробництва, а інвестори через тривалий цикл повернення капіталу й економічної нестабільності не зацікавлені в його високо ризикованому інвестуванні. На тлі прискороеного старіння парку машин і встаткування це спричиняє швидке скорочення виробничого й технологічного потенціалу, наявних потужностей;

- по-друге, придушення попиту і відповідна відсутність замовлень, відсутність прибутку в підприємств, до того високою інфляцією, що з'їдає ж, і ростом цін на матеріали, енергію, що комплектують і т.д., висока банківська ставка, зниження амортизаційних відрахувань сприяють тому, що навіть ті незначні внутрішні ресурси, якими розташовують підприємства, не мають економічної мотивації для підтримки відтворення. Їх вигідніше направляти на поточне споживання;

- по-третє, різке скорочення й навіть повне припинення фінансування державою НДДКР в галузі високих технологій, відсутність у підприємств власних коштів перешкоджає випереджальному створенню науково-технічних заділів - основи технологічного розвитку.

Відомо, що послідове відновлення потенціалу підприємства (освоєння процесних інновацій і нових видів продукції з більше високими споживчими властивостями) здійснюється шляхом створення випереджальне науково-технічне, конструкторське,

технологічне й інвестиційних (капітальне будівництво) заділів, що є найважливішим стратегічним ресурсом його розвитку, засноване на використанні інтенсивних факторів економічного росту. Тривале переривання процесу відтворення цих заділів гальмує або взагалі зупиняє технологічний розвиток.

Як оцінити мультиплікативний ефект дії перерахованих і ряду інших негативних факторів і процесів на поточний стан підприємства й перспективи його розвитку? Як їхня дія відображається на потенціалі й стані економічної безпеки кожного конкретного підприємства? Адже руйнування потенціалу підприємства — це і є прояв небезпечних для його функціонування погроз.

Погроза економічної безпеки може бути визначена в кінцевому виді як якийсь збиток, інтегрований показник якого характеризує ступінь зниження економічного потенціалу за певний проміжок часу. Під погрозою розуміється сукупність умов, процесів, факторів, що перешкоджає реалізації національних економічних інтересів або створених небезпеку для них і суб'єктів господарської діяльності.

Причини погроз економічної безпеки багато в чому обумовлені не тільки минулим розвитком, але й помилками проведеного за роки реформ економічного курсу, аморфністю поточної науково-промислової політики, втратою керованості економіки. До них варто віднести наступні:

- відсутність концепції, стратегії й програми соціально-економічного розвитку з реально досяжними ланцюгами;
- перманентне відставання в розробці, безсистемність і недосконалість нормативно-правового забезпечення регулювання економіки;
- ризикова кредитно-грошова політика уряду в банківській сфері, на фондовому й валютному ринках, неефективна податкова система;
- фетишизація фінансових технологій у процесі трансформації економіки, що привела їхній відрив від її реального сектора, заміну реальних грошей їхніми сурогатами або бартером, що фактично перерозподіляють національний дохід від товаровиробника головним чином на користь спекулятивного фінансового ринку;
- руйнування системи відтворення виробничого потенціалу (у першу чергу, його активної частини) внаслідок низької інвестиційної активності;
- ріст інфляції й відсутність нормального інвестиційного клімату в реальному секторі економіки, перевага поточних витрат на шкоду капітальним;
- неефективна й несправедлива приватизація державної власності, загальнонародного надбання;
- втрата державного контролю природних монополій, ослаблення регулюючої ролі держави в їхній ціновій політиці;
- несумлінність дій багатьох економічних суб'єктів на ринках України, їх низька правова дисципліна, недолік або повна відсутність економічної етики на всіх рівнях менеджменту;
- слабка убудованість у світову економіку (невідповідність науково-технічного рівня більшості видів промислової продукції передовим закордонним зразкам, низька частка іноземних субсидій у національному багатстві);
- дискримінація (а по суті економічна війна) з боку ряду країн міжнародного співтовариства в торгівлі з Україною й у її прагненні на світові ринки.

Для транспортних підприємств оцінка економічної безпеки важлива, у першу чергу, тому, що їх активно задіяний потенціал є визначальним стабілізуючим фактором антикризового розвитку, гарантом економічного росту й підтримки економічної незалежності й безпеки країни. Його втрата сполучена з важко передбачуваними наслідками деіндустріалізації федеративної держави, у якому багатогалузева високо інтегрована індустрія (на протигагу регіональному відокремленню сировинно-ресурсних галузей і

тенденціям роз'єднання в такий спосіб єдиного економічного простору) є одним з найдужчих коштів зміцнення його єдності.

У зв'язку із цим одним з визначальних вимог до стратегічного планування транспортного підприємства на сучасному кризовому етапі розвитку є не тільки необхідність техніко-економічного обґрунтування ефективності керування ресурсами (в умовах надмірності виробничих потужностей цей комплексний критерій перестає бути самодостатнім й головним), але й забезпечення критеріїв і параметрів економічної безпеки, визначення мер по збереженню створеного потенціалу, насамперед, пошук додаткових джерел ресурсного (фінансового) забезпечення, а також способів конкурентної боротьби й завоювання міцних позицій в різних сегментах внутрішнього й зовнішнього ринків конкурентоспроможної продукції.

Стратегія економічної безпеки, формулюючи мети й указуючи об'єкти стратегії, повинна включати: характеристику зовнішніх і внутрішніх погроз економічної безпеки підприємства; визначення й моніторинг факторів, що зміцнюють або руйнують стабільність його соціально-економічного положення на короткострокову й середньострокову (три - п'ять років) перспективу; визначення критеріїв і параметрів (граничних значень) показників, що характеризують інтереси підприємства й відповідаючих вимог його економічної безпеки; розробку економічної політики, що включає механізми обліку факторів, що впливають на стан економічної безпеки; напрямку діяльності підприємства по реалізації стратегії.

Незважаючи на те, що в загальному плані комплекс проблем оцінки економічної безпеки сформульований і досліджений досить повно в багатьох роботах, детальні робочі методики, що враховують галузеву специфіку підприємств на корпоративному рівні, де вони найбільше й потрібні, ще тільки з'являються, оскільки тут прийнятні тільки стандартні підходи, а узагальнені системи критеріїв, показників оцінки економічної безпеки, як правило, не застосовні.

Список літератури

1. Шлемко В.Т., Бінько І.Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення. -К.: НІСД, 2000. -224 с.
2. Гальчинський А. Відновити дієздатність держави. - Економіка України, 2000. -№ 8. - С.8.
3. Косевцов В., Бінько І. Національна безпека України: проблеми та шляхи реалізації пріоритетних національних інтересів: Монографія. – К.: НІСД, 1996. – 53 с.

Надійшла 23.05.2006