

ХАРКІВСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Плетникова Ірина Леонідівна

УДК 658:656.2.001.25

**ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЦІ**

Спеціальність 08.07.04 – Економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2001

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Харківській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент

Ковальов Дмитро Іванович

Харківська державна академія залізничного транспорту,
доцент кафедри економіки та галузевого менеджменту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор

Шинкаренко Володимир Григорович

Харківський державний автомобільно-дорожній технічний
університет,
зав. кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент

Тумар Микола Броніславович

Харківський інститут бізнесу і менеджменту,
професор кафедри маркетингу

Провідна установа – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, відділ ринку транспортних послуг (м.Одеса).

Захист дисертації відбудеться “ 22 “ червня 2001 року о 15-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 в Харківській державній академії залізничного транспорту за адресою: м.Харків, майд. Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці Харківської державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майд. Фейербаха, 7.

Автореферат розісланий “ 18 ” травня 2001 року

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Розвиток ринкових відносин і необхідність створення передумов для інтеграції України в європейське економічне співтовариство, потреба підвищення конкурентоспроможних українських товарів і конкурентостійкості вітчизняних підприємств вимагають зміцнення національної економічної безпеки і принципово нового підходу до питань забезпечення економічної безпеки підприємств (ЕБП).

Актуальність теми дослідження. В умовах нестабільності економічних процесів, які відбуваються в Україні, глибокої кризи, що охопила всі сфери економіки, діяльність усіх підприємств піддається безлічі внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, які утруднюють забезпечення їхньої економічної безпеки (ЕБ). Проблема забезпечення економічної безпеки є актуальною і для залізничного транспорту – однієї з базових галузей економіки України, зокрема, для українських залізниць, які зараз знаходяться у кризовому стані.

Актуальність цієї проблеми, необхідність розробки інтегрального показника ЕБП обумовили вибір теми даного дослідження, його мету і завдання. Дослідження виконано на базі вивчення робіт українських і зарубіжних вчених в галузі забезпечення ЕБ держави і суб'єктів господарської діяльності: В.Л.Диканя, В.Є.Духова, Г.В.Задорожного, П.О.Іващенко, Д.І.Ковальова, Ю.Ф.Кулаєва, Г.Пастернака-Тарануценка, Т.Г.Сухорукової, М.Б.Тумара, С.В.Тютюнникової, В.Г.Шинкаренка (Україна); О.В.Іванова, Б.Т.Кузнєцова, Є.А.Олейникова, О.Радзиної (Росія); В.Б.Зубика, Р.С.Седєгова (Білорусь). Також було використано роботи вітчизняних і закордонних вчених з теорії ризику, банкрутства і конкурентоспроможності підприємства. Не розкритим у працях зазначених учених є питання визначення рівня ЕБП за допомогою інтегрального показника, який надавав би можливість порівняння підприємств різних галузей за цією ознакою.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження є ініціативним і входить до плану наукової роботи кафедри економіки та галузевого менеджменту Харківської державної академії залізничного транспорту, де воно виконано.

Метою дослідження є теоретичне обґрунтування кількісного вираження рівня економічної безпеки залізниці, а також інших підприємств сфери матеріального виробництва та розроблення методів організації забезпечення ЕБП. Для досягнення цієї мети в дисертації поставлено та вирішено нижче зазначені **завдання**:

- виділити основні загрози економічній безпеці залізниці і виявити їхній вплив на показники її діяльності;
- запропонувати математичний вираз залежності рівня ЕБП від основних показників діяльності підприємства;
- розробити методику визначення рівня економічної безпеки залізниці на базі значень основних показників її діяльності;

- запропонувати математичні вирази залежності рівня економічної безпеки залізниці від кожного з обраних показників;
- визначити ступені значущості кожного показника для забезпечення ЕБП;
- окреслити зони знаходження рівня економічної безпеки підприємства: ідеальної, високої і прийнятної безпеки, ризику і загрози катастрофи;
- розробити схему процесу забезпечення економічної безпеки підприємства;
- розробити структуру і визначити функції служби ЕБП, для залізниці;
- розробити програмне забезпечення для розрахунку рівня ЕБП.

Об'єктом дослідження є система економічних взаємовідносин залізниці.

Предметом дослідження є вимірювання рівня та організація забезпечення економічної безпеки залізниці.

Методи дослідження. В ході дослідження використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів: системного підходу (для виявлення загроз ЕБ залізниці), конкретизації, формалізації (для математичного вираження залежності рівня ЕБП від одного показника діяльності підприємства), абстрагування (при визначенні формули залежності рівня економічної безпеки залізниці від основних показників її діяльності), економіко-математичні методи вирішення завдань (для розрахунку коефіцієнтів значущості кожного показника в інтегральному рівні ЕБП).

Наукова новизна. У дисертації вирішено нове, актуальне для українських підприємств завдання кількісної оцінки рівня їхньої економічної безпеки. При цьому отримано нижченаведені наукові результати.

Вперше:

- визначено концепцію вираження інтегрального показника – рівня економічної безпеки підприємства – як функції від основних показників діяльності підприємства;
- розроблено методiku визначення рівня економічної безпеки залізниці, як функції від основних показників її діяльності, в тому числі методiku вибору основних показників діяльності підприємства;
- знайдено математичні вирази залежності рівня ЕБП від кожного з обраних показників, яка має показовий характер;
- сформульовано принципи визначення меж зон рівня ЕБП (ідеальної, високої та прийнятної безпеки, зон ризику і загрози катастрофи).

Удосконалено:

- визначення основних загроз ЕБП, перелік яких опрацьовано для залізниці, а також показано їхній вплив на показники діяльності залізниці;
- схему процесу забезпечення ЕБП, в якій визначено цикли стратегічного і тактичного

планування ЕБП, а також великий цикл – перевірки відповідності стратегічних планів виробничо-фінансової діяльності підприємства його місії; крім того, визначено виконавців на кожному етапі цього процесу для залізниці.

Дістали подальшого розвитку:

- методика визначення ступеня значущості локальних показників в формулі інтегрального показника, яка для визначення рівня ЕБП застосовується вперше;
- структура і функції служби економічної безпеки підприємства, які перероблено і доповнено для умов діяльності залізниць.

Практичне значення одержаних результатів полягає в наступному:

- визначено мінімальні рівні основних якісних показників роботи залізниці, при яких забезпечується прийнятний рівень ЕБП;
- встановлено межі зони прийнятної економічної безпеки для кожного вибраного показника;
- визначено мінімальні рівні якісних показників роботи залізниці, при яких забезпечується високий рівень ЕБП;
- розроблено методику визначення рівня економічної безпеки залізниці, а також комплекс рекомендацій по її реалізації;
- розроблено структуру служби економічної безпеки залізниці і визначено її функції, які дозволять ефективно здійснювати діяльність по забезпеченню її економічної безпеки;
- розроблено комп'ютерні програми для визначення рівня ЕБП, які полегшать процес впровадження розробленої методики в практику діяльності вітчизняних підприємств;
- в масштабах держави визначення і порівняння рівнів економічної безпеки підприємств різних галузей дозволить більш обгрунтовано інвестувати кошти у розвиток окремих галузей.

Впровадження результатів дослідження буде сприяти збільшенню прибутковості і рентабельності роботи підприємства. Практичні рекомендації прийнято до реалізації на Південній залізниці (довідка №24/268 від 14.07.2000 р.) та на НВО "Проммонтажелектроніка" (довідка №121 від 31.07.2000 р.). Теоретичні положення використовуються в навчальному процесі ХарДАЗТ при викладанні курсу "Економічна безпека підприємств" та в дипломному проектуванні (довідка №0157/40 від 11.10.2000 р.).

Особистий внесок здобувача. В дисертації висвітлено ідеї та розробки, що належать особисто авторові. Опубліковані наукові праці містять ті положення, висновки і пропозиції, які сформовано особисто здобувачем і відображають його конкретний внесок у досліджувану проблему. В статті у співавторстві здобувачеві належить визначення негативних впливів на складові ЕБП, а науковому керівнику – визначення можливих причин їх виникнення.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися

та обговорювалися на міжнародних науково-практичних конференціях: “Проблеми планування промислового виробництва в умовах ринкової економіки” (м. Алушта, 27-29 вересня 2000 р.), “Управління підприємством: діагностика, стратегія, ефективність” (м. Дніпропетровськ, 23-25 листопада 2000 р.) та на 61-й і 62-й науково-технічних конференціях із проблем економіки Харківської державної академії залізничного транспорту в 1999, 2000 рр.

Публікації. Результати досліджень опубліковано в 7 наукових працях (статтях і тезах), з них – 6 статей у фахових наукових виданнях обсягом 2,8 ум.друк.арк.

Обсяг і структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Обсяг роботи складає 234 сторінки, зокрема, 137 сторінок основного тексту, матеріал дисертації ілюструють 15 малюнків і 21 таблиця. Список використаних джерел складається з 132 найменувань. Додатки містять 62 сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

В першому розділі – **”Теоретичні основи методів вимірювання економічної безпеки підприємства”** на базі виконаного аналізу вітчизняного і закордонного досвіду визначено поняття безпеки, небезпеки, ризику, економічної безпеки, ЕБП; з'ясовано, що необхідно розробити інтегральний показник рівня ЕБП, тому що існуючі в літературі індикатори не дають можливості оцінити стан економічної безпеки підприємства в цілому.

Економічна безпека – це універсальна категорія, яка відбиває захищеність суб'єктів соціально-економічних відносин на всіх рівнях, починаючи з держави і закінчуючи кожним її громадянином. Категорія економічної безпеки характеризує динамічну рівновагу економічної системи в часі, яка досягається в процесі її розвитку і адаптації до дій внутрішніх і зовнішніх чинників.

Глибоке вивчення категорії безпеки, в свою чергу, вимагає розглянути категорії небезпеки та ризику. По ступеню імовірності розрізняються реальна і потенційна небезпеки. Крім того, по можливих наслідках (сприятливий, несприятливий) можна виділити наступні види небезпеки:

– виклик – сукупність обставин, не обов'язково конкретно загрозливого характеру, але безумовно потребуючих реагувати на них (при відсутності реакції підприємства можливі як сприятливі, так і несприятливі для нього наслідки);

– неприйнятний ризик – можливість виникнення несприятливих наслідків для суб'єкта, що господарює, при сформованих зовнішніх і внутрішніх умовах (при відсутності реакції підприємства можливі несприятливі для нього наслідки);

– загроза – найбільш конкретна і безпосередня форма небезпеки, коли для суб'єкта економічних відносин обов'язково настануть несприятливі наслідки, якщо не застосувати ніяких заходів для їх запобігання.

Виклик і ризик відносяться до потенційної небезпеки, а загроза являє собою реальну небезпеку. Таким чином, поняття небезпеки ширше, ніж поняття ризику, останній є різновидом небезпеки.

Небезпека, як така, є спонукальним стимулом діяльності по забезпеченню безпеки. Розрізняють два типи безпеки:

- гіпотетичну відсутність небезпеки, самої можливості негативних впливів на об'єкт;
- реальну захищеність від небезпеки, здатність протистояти їй.

Очевидно, що перший вид безпеки може існувати лише теоретично, оскільки в реальному житті небезпека не може бути абсолютно відсутньою.

Прийнято розрізняти наступні рівні економічної безпеки: міжнародна (глобальна і регіональна); національна; локальна (регіональна або галузева всередині країни); безпека підприємств; безпека особистості.

Національна економічна безпека (НЕБ) та економічна безпека підприємства тісно пов'язані та взаємозалежні, взаємно визначають одна одну. З одного боку, забезпечення ЕБП неможливе тільки силами самих підприємств, без створення, регулювання і підтримки державою сприятливих для цього умов, з іншого боку – забезпечення національної економічної безпеки неможливе без зусиль підприємств по досягненню стабільного ефективного функціонування і прогресивного розвитку. Ріст числа підприємств із високим рівнем економічної безпеки буде сприяти зміцненню НЕБ України.

Економічна безпека підприємства – це стан захищеності його діяльності від зовнішніх і внутрішніх загроз, а також здатність адаптуватися до існуючих умов, які не впливають негативно на його діяльність.

Мета кожного підприємства – реалізація його місії при забезпеченні прийнятного рівня економічної безпеки. Для досягнення цієї мети необхідна кількісна оцінка рівня ЕБП.

У працях українських вчених виділено чотири підсистеми економічної безпеки підприємства: ресурсна, технологічна, фінансова і соціальна, і для кожної з них запропоновано систему індикаторів. Російські вчені розрізняють сім функціональних складових ЕБП: фінансову, інтелектуальну і кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, інформаційну, екологічну, силову, і також пропонують набори індикаторів по кожній з них.

Аналізом вітчизняного і закордонного досвіду з методів вимірювання ЕБП встановлено, що запропоновані українськими і російськими вченими системи індикаторів економічної безпеки підприємства, безумовно, мають велику цінність, але не дають можливості оцінити забезпечення ЕБП в цілому і порівняти різні підприємства за цією ознакою.

Заслуговує на увагу спроба російських вчених розрахувати величину рівня ЕБП. Але запропонований ними так званий “сукупний критерій економічної безпеки підприємства” не має конкретного кількісного вираження (прагне до максимуму) і не може бути в повному розумінні

критерієм економічної безпеки підприємства. Крім того, його розрахунок є дуже важким і трудомістким і може бути виконаний лише на підставі експертних оцінок. Тому необхідно визначити такий критерій (інтегральний показник) ЕБП, який би задовольняв наступним вимогам: наявність чітких фіксованих меж; можливість порівняння різнотермінових оцінок рівня економічної безпеки одного підприємства, а також підприємств різних галузей; простота і доступність методики розрахунку.

В другому розділі - **"Методика визначення і розрахунок рівня економічної безпеки залізниці"** – показано розроблення цієї методики на базі сформульованих методичних підходів виходячи зі значень показників діяльності залізниці, виконано і проаналізовано відповідні розрахунки по матеріалах Південної залізниці.

Вплив усіх чинників, як внутрішніх, так і зовнішніх, на ЕБП, відображається в зміні величин показників діяльності підприємства. Отже, рівень економічної безпеки підприємства ($R_{ЕБП}$) може бути виражений через залежність від базових показників його діяльності:

$$R_{ЕБП} = \sum_{i=1}^n a_i f(x_i) = a_1 f(x_1) + a_2 f(x_2) + \dots + a_i f(x_i), \quad (1)$$

де $x_1, x_2, x_3, \dots, x_i$ – основні показники діяльності підприємства;

$f(x_1), f(x_2), \dots, f(x_i)$ – локальні функції залежності рівня економічної безпеки підприємства від відповідних показників його діяльності;

a_1, a_2, \dots, a_i – питомі ваги значущості кожного показника для забезпечення ЕБП,

$$\sum_{i=1}^n a_i = 1;$$

n – кількість показників.

Для підприємств різних галузей набір показників, що характеризує їхню виробничо-фінансову діяльність, буде різним. Але загальні **принципи вибору показників** для всіх підприємств однакові. По-перше, показники мають бути не кількісними (обсяговими), а якісними і повинні забезпечувати порівнянність значень у різні періоди часу. По-друге, показники повинні бути узагальнюючими (синтетичними) для своїх груп. По-третє, обрані показники не повинні функціонально залежати один від одного. Необхідно виключити сильно корельовані показники – коефіцієнти кореляції яких перевищують 0,85.

Для знаходження кількісного вираження рівня ЕБП, розглянуто його залежність спочатку від одного показника – $f(x_i)$ – при незмінних значеннях інших.

Методичні підходи до визначення залежності рівня економічної безпеки підприємства від

одного визначеного показника його діяльності

1. Залежність рівня ЕБП від показника є функціональною.
2. Значення показника і рівня ЕБП розташовуються в декартовій системі координат: по осі абсцис – значення аргументу, по осі ординат – значення функції.
3. Значення показника є позитивним ($x_i \geq 0$).
4. Рівень економічної безпеки підприємства змінюється в межах від 0 до 1.
5. Графік функції являє собою зростаючу криву з початком в критичній точці $x_{кр}$, яка відповідає критичному значенню показника, а рівень ЕБП на відрізку від 0 до $x_{кр}$ дорівнює нулю.
6. В реальному житті не існує абсолютної захищеності, тому рівень ЕБП ніколи не досягне свого максимального значення (+1), нескінченно наближаючись до нього від точки з координатами $(x_{max}; 1-\alpha)$, де x_{max} – максимально можливе реальне значення показника, α – нескінченно мала величина.

За основу формули залежності рівня ЕБП від одного визначеного показника діяльності підприємства прийнято формулу функції розподілу показового закону, графік якої є найбільш близьким до теоретичної кривої, побудованої на базі методичних підходів:

$$F(X)=1-e^{-\lambda x}. \tag{2}$$

Графік цієї функції має вид кривої, яка асимптотично наближається до 1. Виконавши необхідні перетворення формули (2), для переносу початку графіка в точку $x_{кр}$, одержимо:

$$F(x) = 1 - e^{-\lambda(x-x_{кр})}, \tag{3}$$

де $F(x)$ – функція, що описує залежність рівня економічної безпеки від показника діяльності підприємства (рис.1).

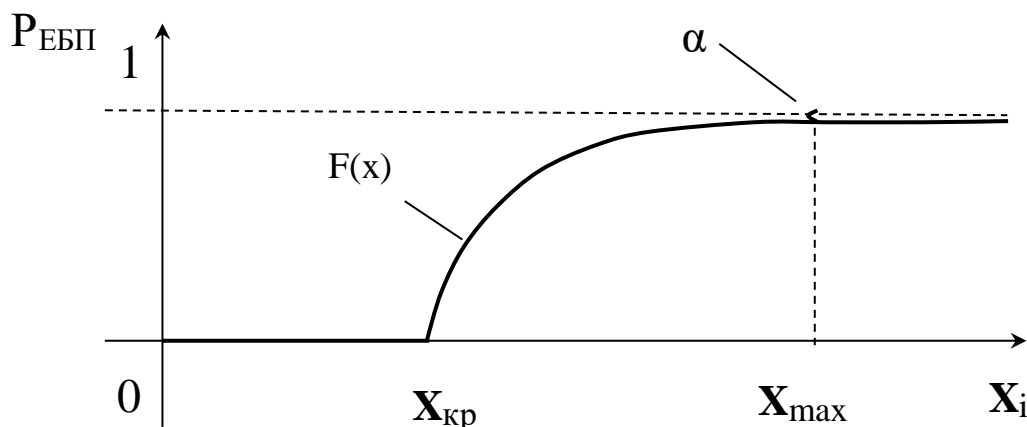


Рис.1. Графік залежності рівня економічної безпеки підприємства від одного показника його діяльності

Виходячи з критичних і максимальних значень кожного показника і прийнятої величини α , виводяться формули залежності рівня ЕБП від кожного з обраних показників діяльності підприємства. Величина λ визначається шляхом логарифмування рівняння кривої в точці $(x_{\max}; 1-\alpha)$. Питома вага значущості показників у рівні ЕБП визначається пропорційно середнім відсоткам росту локальної функції $f(x_i)$ при зміні аргументу x_i (відповідного показника) на 1% в межах від $x_{кр}$ до x_{\max} .

На підставі розробленої методики на матеріалах Південної залізниці виконано відповідні розрахунки. Як критичні прийнято найгірші за останні роки значення обраних показників діяльності залізниці; як максимальні – найкращі, якими є в основному значення показників 1975-1976 рр. У ці роки, за офіційною статистикою, були досягнуті найкращі величини якісних показників роботи залізниць СРСР.

Перевіривши показники на мультиколінеарність і прийнявши величину α рівною 0,01, знайдено залежності рівня економічної безпеки Південної залізниці від обраних показників (локальні функції). Формула залежності рівня ЕБ Південної залізниці від продуктивності праці ($x_{кр}=643,7$; $x_{\max}=2251,2$ тис.прив.т·км/1 роб.) має наступний вигляд:

$$f(\Pi_n) = 1 - e^{-0,0028648 (x-643,7)}. \quad (4)$$

Формули залежності рівня економічної безпеки Південної залізниці від інших показників визначено аналогічно.

В результаті отримано залежність рівня економічної безпеки Південної залізниці від основних показників її діяльності:

$$R_{\text{ЕБП}} = 0,27f(\Pi_n) + 0,1f(\Pi_v) + 0,04f(\Pi_l) + 0,05f(K_{\text{прд}}) + 0,08f(\Phi_{\text{від}}) + 0,34f(R) + 0,12f(K_{\text{п.л}}), \quad (5)$$

де Π_n – продуктивність праці, тис.прив.т·км / 1 роб.;

Π_v – продуктивність вагона, т·км нетто / доб.;

Π_l – продуктивність локомотива, тис.т·км брутто / доб.;

$K_{\text{прд}}$ – коефіцієнт придатності основних виробничих фондів, %;

$\Phi_{\text{від}}$ – фондвіддача основних виробничих фондів, %;

R – рентабельність виробничо-фінансової діяльності, %;

$K_{\text{п.л}}$ – коефіцієнт поточної ліквідності, долі од.

Результати розрахунків показують, що до 1991 р. рівень економічної безпеки Південної

залізниці був постійним і досить високим (0,89–0,97), а з 1991 р. почав знижуватися, що викликано загальною економічною кризою в країні і спадом перевезень (1990 р. – 0,943; 1991 р. – 0,597; 1992 р. – 0,844; 1993 р. – 0,704; 1994 р. – 0,637; 1995 р. – 0,797; 1996 р. – 0,345). Найгіршого значення рівень економічної безпеки залізниці досяг у 1997 р. (0,145), що свідчить про кризу, яку переживали залізниці України, в тому числі Південна. Останніми роками помітна тенденція росту рівня ЕБ залізниці, викликана в основному одержанням прибутку і відповідним ростом рентабельності: у 1998 р. рівень економічної безпеки склав 0,246, у 1999 р. – 0,421. Результати розрахунків відповідають логіці зміни економічного стану залізничного транспорту в цілому і Південної залізниці зокрема, і підтверджують прийнятність розробленої методики.

В третьому розділі - **”Методи організації забезпечення економічної безпеки підприємства”** – знайдено межі зон економічної безпеки, небезпеки, ризику і загрози катастрофи для підприємства; розроблено схему процесу забезпечення економічної безпеки підприємства і визначено виконавців для залізниці, а також запропоновано створення служби ЕБ залізниці, розроблено її структуру і окреслено функції.

Як показує графік локальної функції рівня економічної безпеки (див.рис.1), після деякого значення показника ріст функції сповільнюється, і подальше поліпшення показника викликає дуже незначний ріст функції. Очевидно, що підприємству не потрібно прагнути до максимально можливих значень показників. Достатнім буде досягнення якихось прийнятних їхніх значень, яким відповідає зона прийнятної ЕБП.

Для визначення меж зони прийнятної безпеки розглянута залежність рівня ЕБП від основних показників діяльності підприємства (формула (5)). Досліджено поведінку функції в залежності від кожного показника, що змінюється від $x_{кр}$ до x_{max} , при критичних значеннях інших показників. Розраховано темп приросту функції при зміні аргументу з кроком 5%.

Для всіх показників принципи визначення зони прийнятної економічної безпеки однакові. Нижній її межі відповідають значення обраних показників, позначені x_1 (в яких темп приросту функції стає меншим за 5%), верхній межі – значення показників, позначені x_2 (в яких темп приросту функції стає меншим за 1%); верхня така межа кожного показника одночасно є нижньою межею зони високої безпеки. Верхня межа зони високої безпеки, а тим самим, - і нижня межа зони ідеальної безпеки, - визначаються логічними припущеннями. Графічно результати проведених досліджень відображені на рис.2.

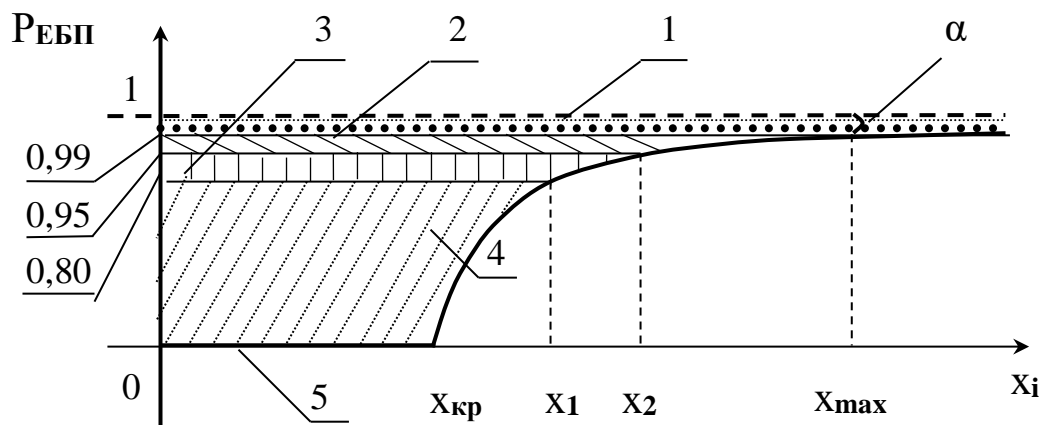


Рис.2. Графік залежності рівня економічної безпеки залізниці від основних показників її діяльності із зазначенням зон економічної безпеки, ризику і загрози катастрофи:

- 1 – зона ідеальної безпеки;
- 2 – зона високої безпеки;
- 3 – зона прийнятної безпеки;
- 4 – зона ризику;
- 5 – зона загрози катастрофи (0 - $x_{кр}$).

Результати досліджень можуть бути поширені на інші залізниці, які функціонують в аналогічних умовах, а методичні підходи – застосовані також на будь-яких підприємствах сфери матеріального виробництва для розроблення методик розрахунку рівнів економічної безпеки цих підприємств.

Після того, як визначено рівень економічної безпеки підприємства, необхідно розробити систему заходів для збереження досягнутого рівня ЕБП (якщо він прийнятний або вище), та для підвищення рівня ЕБП (якщо він знаходиться в зоні ризику).

Забезпечення економічної безпеки підприємства — постійний циклічний процес. Для його виконання необхідна система організації, проведення і контролю заходів по досягненню прийнятного рівня економічної безпеки. На рис.3 наведена схема процесу оцінки і забезпечення економічної безпеки підприємства, яка може бути застосована на всіх підприємствах сфери матеріального виробництва.

Вся система заходів, у тому числі і по забезпеченню економічної безпеки, які здійснюються на підприємстві, має своєю метою збереження його місії при обов'язковому досягненні високих виробничо-фінансових і соціальних результатів. Тому першим етапом у процесі забезпечення ЕБП є попередня оцінка рівня економічної безпеки підприємства і перевірка, чи немає загроз реалізації його місії.

Діяльність підприємства повинна бути спрямована на одержання максимального прибутку при забезпеченні прийнятного рівня економічної безпеки. Тому стратегічне і тактичне планування

виробничо-фінансової діяльності підприємства повинно здійснюватися виходячи з відповідних планів забезпечення ЕБП, на підставі оцінки рівня ЕБП згідно з розробленою методикою.

Для реалізації схеми забезпечення економічної безпеки необхідно створення на підприємстві **служби ЕБП**, яка повинна аналізувати дії всіх підрозділів та надавати необхідну інформацію керівництву залізниці для координації дій всіх підрозділів по забезпеченню економічної безпеки підприємства. До складу служби ЕБП повинні ввійти підрозділи, діяльність яких необхідна для забезпечення ЕБП. Вони будуть продовжувати виконувати свої функції під керівництвом своїх начальників, а нові функції, пов'язані із забезпеченням економічної безпеки – під оперативним керівництвом начальника залізниці або особи, якій надані відповідні повноваження, знаходячись, таким чином, у подвійному підпорядкуванні.

ВИСНОВКИ

На базі аналізу досвіду забезпечення ЕБП та проведених досліджень визначення інтегрального показника ЕБП і методів організації забезпечення економічної безпеці підприємств (зокрема, залізниць), отримано наступні результати.

Виділено основні загрози економічній безпеці підприємства (для залізниці) і визначено їхній вплив на показники його діяльності.

Запропоновано математичний вираз рівня ЕБП - як середньоарифметичної зваженої величини локальних функцій залежності рівня ЕБП від базових показників діяльності підприємства. Значення рівня ЕБП знаходиться в межах від 0 до +1.

Розроблено методику визначення рівня ЕБ залізниці, виходячи зі значень основних показників її діяльності, зокрема методику вибору показників. Методика дозволяє розраховувати, аналізувати і порівнювати різнотермінові значення рівня економічної безпеки одного підприємства, а також порівнювати значення рівнів економічної безпеки підприємств різних галузей. Розроблена методика базується на існуючому обліку і звітності підприємства, є простою і доступною для застосування на будь-яких підприємствах сфери матеріального виробництва.

Знайдено математичні вирази залежності рівня ЕБП від кожного з обраних показників. За базу формули локальної функції економічної безпеки підприємства прийнято формулу функції розподілу показового закону, графік якої є найбільш близьким до теоретичної кривої, побудованої на базі методичних підходів. Визначено ступені значущості обраних показників для забезпечення економічної безпеки підприємства.

Розмежовано зони знаходження рівня ЕБП: ідеальної (0,99 – 1,00), високої (0,95 – 0,99) і прийнятної безпеки (0,80 – 0,95), ризику (0,00 – 0,80) і загрози катастрофи (0,00).

Розроблено схему процесу забезпечення ЕБП для залізниці. Стратегічне і тактичне планування виробничо-фінансової діяльності підприємства пропонується здійснювати на основі

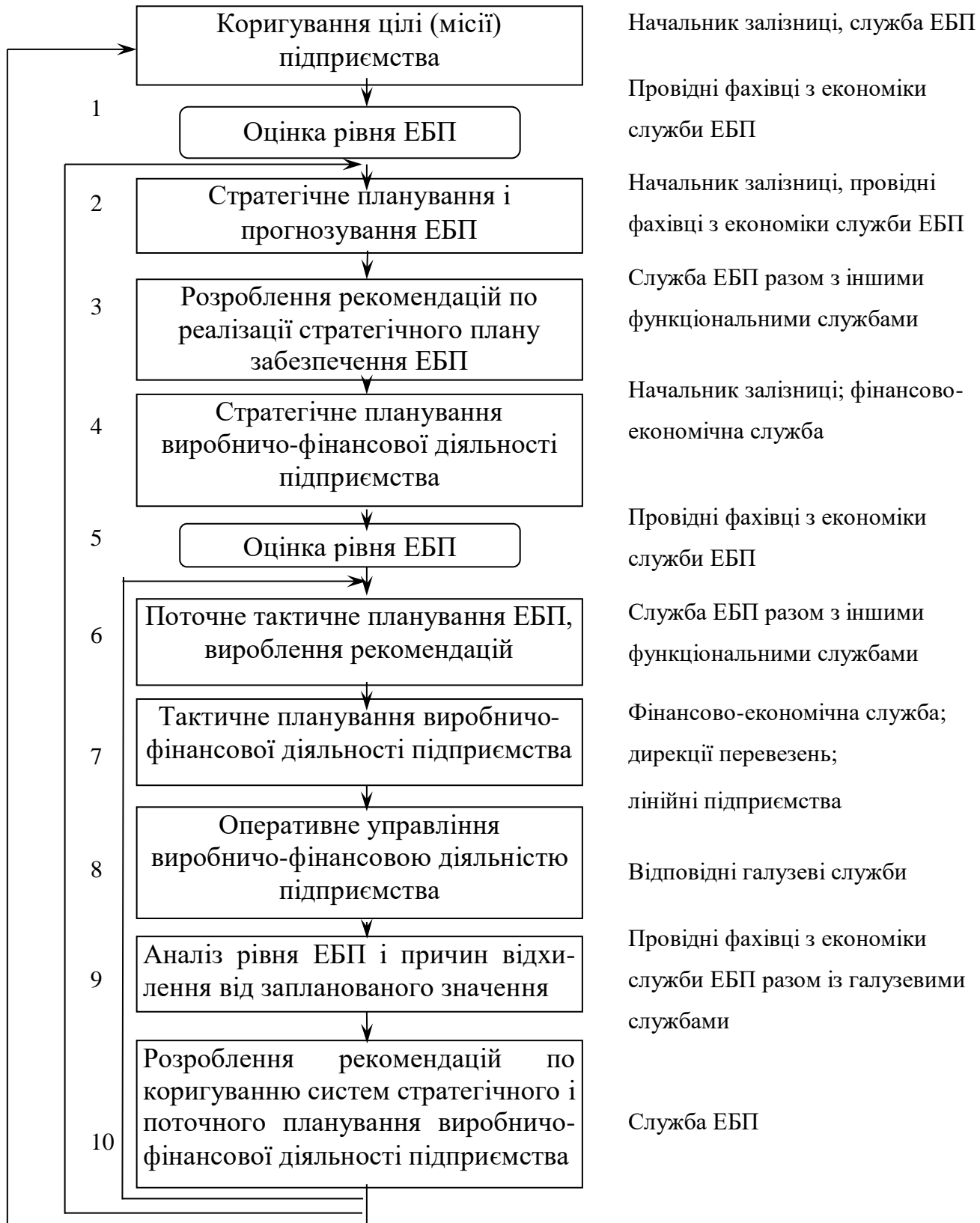


Рис.3. Схема процесу забезпечення економічної безпеки підприємства з виконавцями для залізниці

відповідних планів забезпечення економічної безпеки на базі місії підприємства, визначення і аналізу рівня ЕБП. Визначено виконавців на кожному етапі цього процесу для залізниці.

Розроблено структуру і визначено функції служби ЕБ залізниці. Служба ЕБП повинна створюватися на основі існуючої структури управління шляхом об'єднання підрозділів залізниці, діяльність яких є необхідною для забезпечення ЕБП, під оперативним керівництвом начальника залізниці і додавання функцій, пов'язаних із забезпеченням економічної безпеки.

Розроблено програмне забезпечення для розрахунку рівня ЕБП (три програми), яке полегшить впровадження методик в практику діяльності українських залізниць.

Впровадження результатів роботи на залізницях, а також на інших підприємствах сфери матеріального виробництва дозволить підвищити прибутковість, конкурентостійкість підприємств та рівень їхньої економічної безпеки.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Ковалев Д.И., Плетникова И.Л. Экономическая безопасность предприятия: определение угроз // Вісник Харківського державного університету. Економічна серія. – №459. – 1999. – С. 127-133.
2. Плетникова И. Служба экономической безопасности предприятия: структура и функции // Бизнес Информ. – 1999. – №17–18. – С.134-136.
3. Плетникова И.Л. Определение уровня и планирование экономической безопасности предприятия // Вісник Технологічного університету Поділля. Серія “Економічні науки“. – 2000. – №4, ч.2. – С.100-108.
4. Плетникова И.Л. Выбор показателей, определяющих уровень экономической безопасности железной дороги // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие (сб. науч. тр. ИКТП-Центр). – Вып.8. – 2000. – С.126-138.
5. Плетникова И.Л. Экологическая безопасность предприятия – составная часть и необходимое условие его экономической безопасности // Вісник ХДЕУ. – №3 (14). – 2000. – С. 84-85.
6. Плетникова И.Л. Оценка уровня экономической безопасности Южной железной дороги // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ. – 2000. – Вип.3. – С.49-54.
7. Плетникова И.Л. Стратегическое планирование обеспечения экономической безопасности предприятия // Праці 7-ї міжнародної науково-практичної конференції “Управління підприємством: діагностика, стратегія, ефективність” (Дніпропетровськ, 23-25 листопада 2000 р.). – Київ – Дніпропетровськ. – 2000. – С.99-100.

АНОТАЦІЯ

Плетникова І.Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці. – Рукопис.

Дисертація на здобуття вченого ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку.

У дисертаційній роботі на основі проведеного дослідження в галузі забезпечення економічної безпеки підприємств, запропоновано інтегральний показник – рівень економічної безпеки підприємства, який дозволяє визначати, аналізувати і порівнювати рівні економічної безпеки підприємства в різні періоди часу, планувати забезпечення економічної безпеки підприємства, а також його виробничо-фінансову діяльність.

Розроблено методичні підходи до визначення рівня економічної безпеки підприємства, методика визначення рівня економічної безпеки залізниці, схему її забезпечення, а також принципи створення служби економічної безпеки, які можуть бути застосовані на будь-якому підприємстві сфери матеріального виробництва і дозволять підвищити його конкурентостійкість, рентабельність та рівень економічної безпеки.

Ключові слова: економічна безпека залізниці, показники, функція, зони економічної безпеки та ризику.

АННОТАЦИЯ

Плетникова И.Л. Определение уровня и обеспечение экономической безопасности железной дороги. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 – экономика транспорта и связи.

Экономическая безопасность предприятия (ЭБП) – это состояние защищенности его деятельности от внутренних и внешних угроз, а также способность адаптироваться к условиям среды, не оказывающим отрицательного влияния на его деятельность.

В диссертационной работе на основе проведенного исследования в области обеспечения экономической безопасности (ЭБ) предприятий, предложен новый интегральный показатель – уровень экономической безопасности предприятия. Разработана методика определения уровня ЭБ железной дороги, которая основана на том, что влияние всех факторов, как внутренних, так и внешних, на ЭБП, проявляется в изменении показателей деятельности предприятия. Поэтому уровень ЭБП представлен в виде функции многих переменных, в качестве которых выступают основные показатели деятельности предприятия. Уровень ЭБП – это средневзвешенная величина локальных функций зависимости уровня ЭБП от показателей его деятельности.

Разработанные методические подходы к определению вида локальной функции, то есть зависимости уровня ЭБП от одного выбранного показателя деятельности предприятия, а также

принципы выбора показателей и расчета их удельных весов значимости могут быть применены для любых предприятий сферы материального производства.

Методика определения уровня экономической безопасности железной дороги базируется на существующей системе учета и отчетности, не требует дополнительного сбора информации, подкреплена соответствующим программным обеспечением, что делает ее применение простым и доступным для любого предприятия.

Расчеты, выполненные по материалам Южной железной дороги за 1975-1999 гг., подтвердили приемлемость разработанной методики. Результаты расчетов показывают, что до 1991 года уровень ЭБ Южной железной дороги был постоянным и довольно высоким (0,89-0,97), с 1991 г. начал снижаться, что вызвано общим экономическим кризисом в стране и спадом перевозок (1990 г. – 0,943; 1991 г. – 0,597; 1992 г. – 0,844; 1993 г. – 0,704; 1994 г. – 0,637; 1995 г. – 0,797; 1996 г. – 0,345). Наихудшего значения (0,145) уровень ЭБП достиг в 1997 г., что свидетельствует о кризисе, который переживали железные дороги Украины, в том числе Южная. В последние годы наметилась тенденция роста уровня ЭБ дороги: в 1998 г. он составил 0,246, а в 1999 г. достиг значения 0,421.

Определены области экономической безопасности для предприятия: область идеальной безопасности (при значениях уровня ЭБП в пределах 0,99-1,00), высокой безопасности (0,95-0,99), приемлемой безопасности (0,80-0,95), риска (0,00-0,80) и угрозы катастрофы (0,00). Принципы определения границ областей ЭБП применимы не только для железных дорог, но и для любых предприятий сферы материального производства. Выделение соответствующих областей делает возможным сравнивать уровни ЭБ предприятий различных отраслей и на основе анализа разрабатывать мероприятия по использованию резервов повышения уровня ЭБП и эффективности производства.

Разработана схема процесса обеспечения и планирования ЭБП и определены исполнители на каждом этапе для железной дороги. Бизнес-планирование производственно-финансовой деятельности предприятия предлагается осуществлять на основании стратегических и тактических планов обеспечения его ЭБ. Эти планы, в свою очередь, должны разрабатываться исходя из оценки уровня ЭБП по предлагаемой методике.

Обоснована необходимость создания службы экономической безопасности на предприятиях. Разработана структура службы для Южной железной дороги, которая может быть типовой для других железных дорог Украины. Службу экономической безопасности предлагается создать путем оперативного объединения в единую структуру подразделений, деятельность которых напрямую связана с обеспечением ЭБП, и добавления некоторых дополнительных функций их работникам. Служба экономической безопасности должна систематически анализировать состояние ЭБП и разрабатывать для первого лица – директора предприятия

(начальника железной дороги) мероприятия по обеспечению и повышению экономической безопасности предприятия. Вышеизложенные принципы создания службы экономической безопасности применимы для любых крупных предприятий сферы материального производства.

Практическое применение результатов исследования позволит повысить уровень экономической безопасности, прибыльность и конкурентоустойчивость предприятий в рыночных условиях.

Ключевые слова: экономическая безопасность железной дороги, показатели, функция, области экономической безопасности и риска.

S U M M A R Y

Pletnikova I.L. Estimation of the Economic Security Level and ensuring of the Economic Security of Railway. – Manuscript.

Thesis for the degree of Candidate of Sciences in speciality of 08.07.04 – Economics of Transport and Communication.

Based on research done into economic security of enterprises, the Thesis has offered a new integral index – level of economic security of an enterprise. The methods of estimation of economic security level for a railway were derived from the main indices of the railway's activity. The methodical approach to estimation of level of economic security of an enterprise allows to estimate, analyse and to compare the economic security levels of an enterprises from different branches.

The worked out methods, methodical approaches to estimation of level of economic security of an enterprise, scheme of its ensuring and principles of creating the economic security service at the enterprise may be used by any enterprise of the material production and allows to raise its competitiveness, profitability and level of economic security.

Key words: economic security of the railway, indices, function, the economic security and risk zone.

ХАРКІВСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Плетникова Ірина Леонідівна

УДК 658:656.2.001.25

**ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЦІ**

08.07.04 – Економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск к.е.н., доцент Компанієць В.В.

Підписано до друку _____, формат паперу А5, папір для тиражувальних апаратів, друк на ризографі.

Замовлення № _____, тираж 100 прим.

Видавництво ХарДАЗТу. Свідоцтво №112 від 06.07.2000 р.

Друкарня ХарДАЗТу, 61050, м.Харків – 50, майдан Фейсрбаха, 7.