

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Тернопільський національний економічний університет
Юридичний факультет
Кафедра економічної безпеки та фінансових розслідувань

КЛЕПАЧ Божена Олегівна
Комплексне забезпечення системи економічної безпеки підприємств
авіаційної галузі/ Comprehensive assurance of economic security
system of aviation branch enterprises
спеціальність: 073 - Менеджмент
магістерська програма – Управління фінансово-економічною безпекою

Магістерська робота

Виконав студент групи
МФЕБм-21
Б. О. Клепач

Науковий керівник:
к.е.н., доцент Ю.Є. Муравська

Магістерську роботу допущено
до захисту:

« ____ » _____ 20__ р.

Завідувач кафедри

_____ **Н.Б. Москалюк**

ТЕРНОПІЛЬ - 2018

ЗМІСТ

Вступ.....	.....
Розділ 1. Теорія забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі.....	.....
1.1. Теоретичні підходи до визначення сутності економічної безпеки підприємств.....	.....
1.2. Загальна характеристика систем економічної безпеки підприємств.....	.....
1.3. Особливості забезпечення економічної безпеки підприємств авіаційної галузі.....	.....
Висновки до розділу 1 .....	.....
Розділ 2. Аналіз діяльності підприємств авіаційної галузі України в контексті забезпечення економічної безпеки.....	.....
2.1. Методи оцінки економічної безпеки підприємств .....	.....
2.2. Економічна оцінка господарської діяльності підприємств авіаційної галузі ..	.....
2.3. Аналіз фінансово-економічних результатів діяльності підприємства ДП МА «Бориспіль» та їх впливу на економічну безпеку .....	.....
Висновки до розділу 2 .....	.....
Розділ 3. Проблеми та шляхи вдосконалення комплексного забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі України.....	.....
3.1. Проблеми комплексного забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі України .....	.....
3.2. Шляхи вдосконалення комплексного забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі України.....	.....
Висновки до розділу 3 .....	.....
Висновки .....	.....
Список використаних джерел .....	.....
Додатки.....	.....

РОЗДІЛ 1

Теорія забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі

1.1. Теоретичні підходи до визначення сутності економічної безпеки підприємств

Розробка, прийняття та здійснення обґрунтованих управлінських рішень у забезпеченні економічної безпеки підприємства, і в тому числі авіапідприємства, є однією з найважливіших проблем сучасної економіки. Про це свідчать зростаючі масштаби втрат у результаті навіть невеликих помилок, що допущені при прийнятті рішень, зниження економічної ефективності діяльності підприємств. Вперше термін «економічна безпека» був застосований Ф. Рузвельтом близько сімдесяти років назад [8]. Офіційним він став у 1985 р., коли на 40-й сесії Генеральної асамблеї ООН було прийнято резолюцію «Міжнародна економічна безпека» [8]. Саме в цій резолюції було визначено необхідність сприяння забезпеченню міжнародної економічної безпеки з метою соціально-економічного розвитку і прогресу кожної країни. безпеки підприємства (рис.1.1).

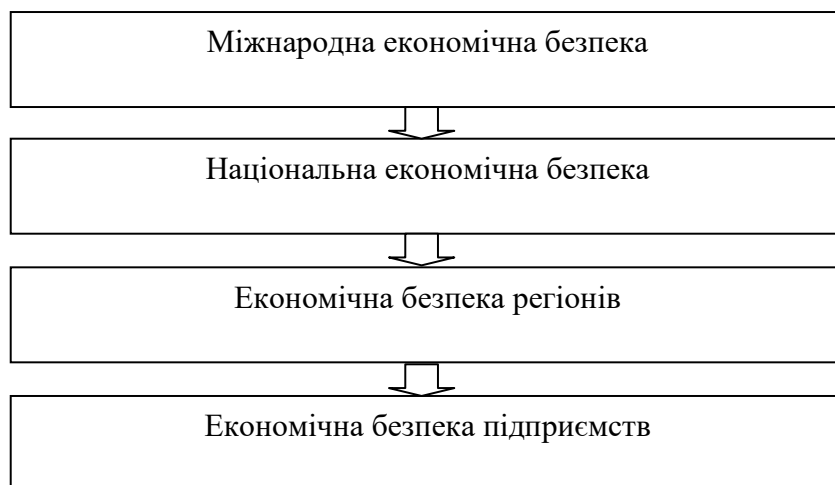


Рис.1.1. Ієрархія рівнів економічної безпеки [8]

Сьогодні формуються нові співвідношення в ієрархічній декомпозиції економічної безпеки – глобальної, міжнародної, національної, регіональної та економічної. Для дослідження проблеми забезпечення економічної безпеки підприємства розглянемо існуючі концептуальні підходи до її визначення (табл.1.1).

Таблиця 1.1

Сучасні визначення поняття «економічна безпека підприємства»

Автор або джерело	Визначення
М.І. Камлик [23]	Економічна безпека суб'єкта підприємницької діяльності є таким станом розвитку господарюючого суб'єкта, який характеризується стабільністю економічного й фінансового розвитку, ефективністю нейтралізації негативних факторів та протидії їх впливу на всіх стадіях його діяльності.
М.В. Фоміна [29]	Економічна безпека підприємства – це стан найбільш ефективного використання ресурсів з метою ліквідації загроз та забезпечення ефективного і стабільного функціонування підприємства в поточному та перспективному періодах.
Л.О. Омелянович [24]	Під економічною безпекою суб'єкта підприємницької діяльності розуміється такий стан захищеності підприємства при організації взаємовідносин з іншими суб'єктами і його ресурсів, при якому гарантується стабільність функціонування, розширене відтворення, впровадження і широке використання науково-технічних досягнень і соціальний розвиток.
Основи економічної безпеки. (Держава, регіон, підприємство, особистість) [32]	Економічна безпека підприємства - це стан найбільш ефективного використання економічних ресурсів для запобігання загрозам і забезпечення стабільного функціонування економічної системи сьогодні і в майбутньому.

Проведений аналіз сучасних визначень поняття «економічна безпека підприємства» дав можливість встановити, що економічна безпека розглядається як: 1) стан розвитку підприємства, при якому забезпечується стійке економічне зростання, ефективне задоволення суспільних потреб, висока якість управління, захист економічних інтересів суб'єкта

господарювання; 2) сукупність умов і факторів, що забезпечують незалежність підприємства, стабільність економічного і фінансового розвитку, спроможність до постійного відновлення і самовдосконалення; 3) сукупність внутрішніх і зовнішніх умов, які забезпечують конкурентоспроможність підприємства на ринку, що є гарантією від різного роду загроз і втрат; 4) універсальна категорія, що відображає захищеність суб'єктів соціально-економічних відносин.

У науковій літературі накопичено значний матеріал з окресленого питання, але вітчизняними і зарубіжними ученими та фахівцями досі не знайдено узагальненого концептуального визначення категорії економічної безпеки підприємства. Водночас, фундаментальних розбіжностей у сучасних підходах до інтерпретації поняття не спостерігається. Г. В. Козаченко, А. Н. Ляшенко, В. Л. Безбожним у роботі [4] запропоновано узагальнену класифікацію підходів до тлумачення поняття економічної безпеки, яка містить три концептуальні напрямки. Відповідно до першого напрямку категорія економічної безпеки підприємства розглядається як форма розвитку суб'єкта господарювання.

Другий напрямок передбачає протидію загрозам. Третій напрямок заснований на поєднанні перших двох. Отже, авторами до групи підходів концепції економічної безпеки як форми розвитку підприємства віднесено ресурсно-функціональний, конкурентний та гармонізаційний підходи. Відповідно до ресурсно- функціонального підходу економічна безпека підприємства визначається як стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для відвернення загроз і забезпечення стабільного функціонування підприємства. Наприклад, С.Ф. Покропивний під економічною безпекою розуміє такий стан корпоративних ресурсів (капіталу, персоналу, інформації та технології, техніки та обладнання, прав) та підприємницьких можливостей, за яких гарантується найбільш ефективне їх використання для стабільного функціонування та динамічного науково-технічного і соціального розвитку, попередження внутрішніх та зовнішніх

негативних впливів (загроз) [5]. Такого ж підходу дотримується С. М. Ілляшенко [16] та М. В. Фоміна [7], визначаючи, що досягнення економічної безпеки можливе за використання існуючих ресурсів і ринкових можливостей, які забезпечують стійкий розвиток відповідно до обраної мети.

При конкурентному підході до трактування економічної безпеки підприємства робиться акцент на його конкурентних перевагах. Так В. В. Белокуров пояснює економічну безпеку підприємства як наявність конкурентних переваг, зумовлених відповідністю матеріального, фінансового, кадрового, техніко-технологічного потенціалів та організаційної структури підприємства його стратегічним цілям і задачам [18]. А згідно з гармонізаційним підходом Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьовим, О. М. Ляшенко економічна безпека підприємства визначається як міра гармонізації в часі і просторі економічних інтересів підприємства з інтересами пов'язаних з ним суб'єктів зовнішнього середовища, що діють поза його межами [9].

Подібного підходу дотримується і І. В. Ковальчук, зазначаючи, що економічна безпека – це стан рівноваги підприємства, при якому останнє стабільно функціонує і здійснює господарську діяльність [10]. До групи підходів інтерпретації економічної безпеки як однієї з форм протидії загрозам відносяться підхід захисту підприємства від впливу загроз і підхід стійкості підприємства.

Прибічниками першого підходу цієї концепції є Д. Ковальов, Т. Сухорукова. Вони визначають економічну безпеку підприємства як захищеність його діяльності від негативного впливу зовнішнього оточення, а також здатність своєчасно усунути різноманітні загрози або пристосуватися до сучасних умов, які не відбиваються негативно на його діяльності [11].

В. В. Шликов розглядає економічну безпеку підприємства як «стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від реальних та потенційних джерел небезпеки або економічних загроз» [12]. Представниками іншого підходу стійкості підприємства є Кляйнер Г. Б., Тамбовцев В. Л., Качалов Р. М. У роботі [13] економічна безпека

підприємства – це його здатність як соціально-економічної системи зберегти свої основні якості, а саме – баланс і стабільність. Складові першого і другого напрямку інтерпретації економічної безпеки можуть комбінуватися, до таких віднесено підходи активного захисту (поряд із захистом від загроз спостерігаються деякі аспекти профілактики їх попередження) і функціональний (підхід до економічної безпеки підприємства відносно його ресурсів – фінанси, персонал, інвестиції і т. д.). Так відповідно до підходу активного захисту, В. І. Забродський трактує економічну безпеку як кількісну та якісну характеристику властивостей фірми, що відображає здатність «самовиживання» та розвитку в умовах виникнення зовнішніх і внутрішніх економічних загроз [14].

До прибічників функціонального підходу можна зарахувати О. В. Радзіню, яка дає визначення економічної безпеки як комплексу заходів, що сприяють підвищенню фінансової стійкості господарчих суб'єктів за умов ринкової економіки, які захищають їх комерційні інтереси від впливу негативних ринкових процесів [15].

Узагальнюючи аналіз робіт вчених, можемо сказати, що сутність категорії «економічна безпека підприємства» зводиться до захищеності підприємства від негативного впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища та забезпечення стабільного функціонування. Авторська позиція полягає в трактуванні змісту економічної безпеки підприємства як стану, за якого підприємство здатне реагувати на вплив внутрішніх і зовнішніх дестабілізуючих факторів, забезпечуючи стійку реалізацію основних комерційних інтересів і стратегічних цілей.

Дестабілізуючі фактори розглядаються як обставини, які можуть призвести до руйнування або значних пошкоджень елементів економічної системи. Метою економічної безпеки підприємства є забезпечення його стійкої та ефективної діяльності і досягнення високого потенціалу розвитку підприємства в майбутньому. На нашу думку, важко розкрити суть економічної безпеки підприємства в абстрактному вигляді, тому необхідно

вказати конкретно на суб'єкт господарювання, відносно якого розглядається проблема гарантування економічної безпеки.

Окрім вище зазначеного з'ясовано, що сутність економічної безпеки підприємства тісно пов'язана з поняттями «розвиток», «стійкість», «загроза».

Розвиток – один з компонентів економічної безпеки підприємства, бо якщо воно не розвивається, то як наслідок, виникає різке скорочення можливостей до виживання, знижується стійкість і пристосованість до внутрішніх і зовнішніх загроз [5]. Сстійкість можна розглядати, як стан динамічного розвитку господарюючого суб'єкта, коли соціально-економічні параметри, що його характеризують зберігають положення економічної рівноваги за умови коливання зовнішнього та внутрішнього середовища [19]. В.А. Предборський, зазначає, що стійкість економіки відбиває міцність і надійність її елементів, вертикальних, горизонтальних та інших зв'язків усередині системи, спроможність витримувати зовнішні і внутрішні «навантаження» [5].

В економічній літературі термін “загроза” визначається, як реальні потенційно можливі дії за умови навмисного, випадкового (ненавмисного) порушення режиму функціонування підприємства шляхом нанесення матеріального (прямого чи непрямого) збитку, що приводять до фінансових втрат, включаючи й прогаяну вигоду [6]. Автор [3] справедливо зауважує, що не можна вважати загрозою економічній безпеці підприємства ризиковані дії керівництва фірми по вкладанню коштів у цінні папери, впровадження нових технологій, організацію виробництва нової продукції. М.В. Фоміна серед джерел загроз виділяє дії окремих людей, підприємств, організацій, збіг обставин, наукові відкриття, технологічні розробки, форс-мажорні обставини і інші.

В свою чергу, серед перерахованих джерел автор виділяє об'єктивні (загрози, які виникають не залежно від волі підприємства і без його участі та, за суттю, є зовнішніми) та суб'єктивні (загрози, які виникають як наслідок неефективної діяльності підприємства цілком, або окремих його підрозділів

чи персоналу та, за суттю, є внутрішніми і які взагалі можна аналізувати як різного роду ризику) [6].

1.2. Загальна характеристика систем економічної безпеки підприємств

Необхідність постійного дотримання економічної безпеки зумовлюється об'єктивно наявним для кожного суб'єкта господарювання завдання забезпечення стабільності та функціонування й досягнення головних цілей своєї діяльності. Рівень економічної безпеки підприємства залежить від того, наскільки ефективно його керівництво і спеціалісти (менеджери) будуть спроможні уникнути можливих загроз і ліквідувати шкідливі наслідки окремих негативних складових зовнішнього і внутрішнього середовища в сучасних умовах.

Різноманітні дослідження сутності економічної безпеки підприємства показали, що в економічній теорії і практиці поки що не існує однозначної термінології щодо її визначення. У загальному вигляді економічна безпека підприємства є характеристикою системи, що самоорганізується і саморозвивається, тобто це стан, при якому економічні параметри дозволяють зберегти головні її властивості: рівновагу і стійкість при мінімізації загроз. Отже, це стан виробничо-комерційної діяльності, коли забезпечується дотримання економічних інтересів підприємства на підставі його стійкості, попередження впливу внутрішніх і зовнішніх загроз.

Економічна безпека є універсальною категорією, що відбиває захищеність суб'єктів соціально-економічних відношень на всіх 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.

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

Система реальних і потенційних загроз постійно змінюється, також змінюється їхня значимість для безпеки підприємства. У табл.1.2 наведено класифікацію загроз для формування небезпеки підприємства.

Аналіз проблем економічної безпеки, пов'язаних із діяльністю конкретного підприємства, необхідно здійснювати у взаємозв'язку з функціонуванням, тобто можливостями підприємства виконувати ті або інші свої функції.

У кожного підприємства має бути своя програма забезпечення його економічної безпеки.

Забезпечення економічної безпеки діяльності підприємства потребує створення власної системи безпеки, яка повинна задовольняти вимогам:

- система безпеки підприємства не може бути шаблоновою;
- система безпеки підприємства є самостійною, відособленою від аналогічних систем інших виробничих одиниць;
- система безпеки підприємства є комплексною.

Елементи системи економічної безпеки підприємства складають: об'єкти безпеки; суб'єкти безпеки; політика безпеки – мета, функції, принципи, стратегія; механізм забезпечення.

Визначити мету системи безпеки як своєчасне виявлення і запобігання

як зовнішніх, так і внутрішніх небезпек і погроз, забезпечення захищеності діяльності підприємства і досягнення ним цілей бізнесу.

Таблиця 1.2

Класифікація загроз безпеки підприємства

Класифікаційна ознака	Класифікаційні групи
За джерелом загрози	Внутрішні – кризоутворювальні фактори, які формують загрозу, перебувають на території України; Зовнішні – перебувають за кордоном держави
За природою виникнення загрози	Викликані політикою держави; Ініційовані іноземними державами; Викликані діяльністю кримінальних структур; Викликані діяльністю конкурентів; Викликані діяльністю контрагентів
За ймовірністю реалізації загрози	Реальні – ті, що можуть здійснитися у кожний момент часу; Потенційні – ті, що можуть здійснитися за певних умов
За відношенням до людської діяльності	Об’єктивні – ті, що формуються незалежно від цілеспрямованої діяльності; Суб’єктивні – створюються внаслідок людської діяльності, в тому числі, свідомо. Наприклад розвідницької, підривної або іншої діяльності, злочинними групами тощо
За об’єктом замаху	На інформацію; На майно; На фінанси; На персонал; На імідж тощо
За можливістю прогнозування	Прогнозовані на рівні суб’єкта господарювання; Не прогнозовані
За наслідками	Загальні – знаходять відображення на певній території або впливають на більшість суб’єктів; Локальні – позначаються на окремих об’єктах або їхніх частинах (підсистемах)
За розмірами нанесеної (очікуваної) втрати	Катастрофічні; Значні; Ті, що викликають певні труднощі

Зрозуміло, що формування системи безпеки і насамперед створення її

органів (суб'єктів) залежить від розмірів підприємства, його економічних, фінансових, виробничо-технічних, інформаційних, інтелектуальних, професійних, організаційних та інших можливостей.

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 належать: 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.

Державне регулювання діяльності підприємств здійснюється за напрямками: проведення антимонопольної політики; забезпечення правової основи діяльності підприємства; регулювання ринку; доведення інвестиційної політики; формування системи оподаткування; формування та розвиток інфраструктури підприємства; регулювання інноваційних процесів.

Особливу увагу нині слід звернути на таку вимогу до системи національної економічної безпеки, як законність її функціонування. Ця законність має ґрунтуватись на відповідній нормативно-правовій базі, що забезпечуватиме ефективне функціонування системи.

Нормативно-правова база повинна виконувати такі основні функції:

- встановлювати та регулювати взаємовідносини між суб'єктами національної економічної безпеки, визначати їхні права, обов'язки та відповідальність;
- визначати порядок створення та застосування сил і засобів забезпечення національної економічної безпеки.

З метою підвищення рівня захисту господарювання від «рейдерства» багато практиків та економістів-науковців вважали цілком обґрунтованим і

доцільним створити при Міністерстві внутрішніх справ України відповідний підрозділ, який займався б виключно питаннями злочинних дій по відношенню до суб'єктів господарювання, зокрема, рейдерства із щотижневим звітуванням про кількість злочинів у цій сфері та відсоток їх розкриття.

Важливим питанням є сьогодні правове регулювання захисту конфіденційної інформації, тобто документовані або публічно не оголошені відомості про події та явища, що відбуваються у суспільстві, державі та навколишньому середовищі.

Основні види інформації: статистична; адміністративна; масова; про діяльність державних органів влади; правова; про особу; соціологічна тощо.

Підстави виникнення права на інформацію:

- створення інформації своїми силами і за свій рахунок;
- договір на створення інформації;
- договір, що містить умови переходу права власності на інформацію до іншої особи.

В умовах розвитку ринкових відносин, жорсткої конкуренції важливу роль для ЕБП відіграє захист комерційної таємниці та конфіденційної інформації (тобто з обмеженим доступом).

Розглядаючи локальні нормативи захисту особливо прискіпливої уваги заслуговують статут і положення, колективні та індивідуальні угоди, правила складання окремих складових частин з метою забезпечення економічної безпеки, посадові інструкції.

Принципи організації захисту підприємства поділяються на загальні (мінімізація втрат, безпечного часу, законності, персональної відповідальності, обмеженості повноважень, взаємодії) та часткові.

Механізм управління економічною безпекою підприємства – це сукупність організаційно-економічних, правових і морально-психологічних методів, заходів, сил і засобів, за допомогою яких суб'єкти впливають на об'єкти для досягнення цілей безпеки і розв'язання поставлених перед ними

завдань.

Серед існуючих засобів забезпечення безпеки передусім варто виділяти технічні, організаційні, фінансові, кадрові, інформаційні, правові, інтелектуальні тощо. З їх допомогою, виконуються завдання щодо забезпечення безпеки бізнесу та підприємств, фірм, банків.

За допомогою технічних засобів, таких як відео- та радіоапаратура, загородження, охоронно-пожежні системи тощо, вирішуються завдання зі спостереження за об'єктами. З допомогою організаційних заходів створюються спеціальні підрозділи, зони безпеки, пости, патрулі тощо. Фінансові засоби необхідні для придбання технічних пристроїв безпеки, утримання служби безпеки, підготовки кадрів, стимулювання праці і т. д. Аналогічно за прямим призначенням використовуються й інші сили і засоби.

Слід звернути увагу на те, що найвизначальнішу роль у формуванні економічної безпеки кожного підприємства відіграють її фінансова, а також інтелектуально-кадрова та техніко-технологічна складові.

Економічна безпека має безпосередньо включати ґрунтовний складник – фінансову безпеку, або безпеку фінансово-кредитної сфери. На фінансах базується економіка будь-якої країни, фінанси – кров економічної системи держави, без якої економіка будь-якої країни в сучасних умовах не може функціонувати. Тому фінансова безпека має входити окремою підсистемою до системи економічної безпеки. У зв'язку з цим проблема належної підтримки фінансової безпеки держави є досить актуальною, оскільки зачіпає всі галузі національного господарства, приватних підприємців, усі верстви населення, усе суспільство і державу в цілому.

Складники фінансової небезпеки:

- невирішені проблеми фінансової залежності, тобто її національної економіки від інших країн;
- неконтрольований відтік за межі України фінансових ресурсів;
- фінансовий аспект криміналізації суспільства та діяльності тіньових структур.

Зрозуміло, що заставою виживання й основою стабільного положення підприємства служить розумна організація грошових потоків, яка робить істотний вплив на кінцеві результати його господарювання.

Застосування окремих засобів безпеки не дає необхідного ефекту; він стає можливим лише на комплексній основі, за рахунок комбінування і використання різних засобів безпеки. При цьому обов'язково враховуються особливості конкретних об'єктів безпеки і умови забезпечення їх захисту.

Оцінку економічної безпеки підприємств здійснюють за наступним алгоритмом:

1. Визначення структури негативних впливів за функціональними складовими економічної безпеки. Розподіл об'єктивних і суб'єктивних негативних впливів.

2. Фіксація здійснення превентивних заходів для запобігання негативним впливам за всіма функціональними складовими економічної безпеки.

3. Оцінка ефективності здійснених заходів з погляду нейтралізації конкретних негативних впливів за кожною складовою економічної безпеки.

4. Визначення причин недостатньої ефективності заходів, здійснених для подолання вже наявних і можливих негативних впливів на економічну безпеку.

5. Виявлення не усунених та очікуваних негативних впливів на рівень економічної безпеки і тих, що можуть з'явитися в майбутньому.

6. Опрацювання рекомендацій щодо усунення існуючих негативних впливів на економічну безпеку і запобігання можливим таким впливам.

7. Оцінка вартості кожного з пропонованих заходів щодо усунення негативних впливів на рівень економічної безпеки та визначення відповідальних за їхню реєстрацію.

Вказаний алгоритм підходить для оцінки економічної безпеки підприємств різних галузей, в тому числі й авіаційної галузі.

1.3. Особливості забезпечення економічної безпеки підприємств авіаційної галузі

Транспорт – важлива складова господарства будь-якої країни. Він є основою міжнародного географічного поділу праці, що забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення в усіх видах перевезень.

Основними техніко-економічними показниками роботи транспорту є обсяги перевезень, вантажооборот (добуток об'єму перевезень на відстань), пасажирооборот, швидкість, трудомісткість, собівартість перевезень, пропускна спроможність, маневреність, залежність від погоди та сезонних змін. Різні види транспорту мають свої переваги та недоліки, тому використовують їх залежно від конкретних умов.

Повітряний транспорт став невід'ємною частиною економічної світової системи. Швидкість, економія часу, комфорт, можливість здійснення комунікацій з раніше недоступними районами – все це обумовлено вимогами сьогоденного життя.

Основними завданнями, що стоять перед повітряним транспортом є:

- забезпечення повної безпеки польотів та авіаційної безпеки;
- підвищення регулярності повітряних сполучень;
- підвищення техніко-економічних показників повітряного транспорту;
- поліпшення технології виробничих процесів наземного обслуговування пасажирських і вантажних перевезень.

Продукцією транспорту є завершення переміщення (перевезення) за визначеними маршрутами пасажирів і вантажів.

Виробники даної продукції на повітряному транспорті є авіакомпанії і підприємства (перевізник), що забезпечують всі процеси виробництва повітряних перевезень.

Однією з головних стратегічних завдань управління авіатранспортних виробництвом є залучення клієнтури і можливо повне задоволення її запитів з одночасним економічним ефектом для самого авіаперевізника.

Попит на авіаперевезення знаходиться в тісній залежності від чисельності і рухливості населення, річний дохід на душу населення, соціальної структури, національних, побутових особливостей і традицій, політики держави в галузі авіаційного та інших видів транспорту, географічного положення та кліматичних умов району, обслуговується даної авіалінією, умов конкуренції авіакомпаній і наземних видів транспорту, швидкості і комфорту літаків, рівня обслуговування пасажирів в аеровокзалах і т. д.,

За останнє 10-річчя в галузі повітряного транспорту України відбулися значні зміни:

- ринок авіаційних перевезень в країні кардинально змінився, причому основними його характеристиками стали відносна економічна свобода і гостра конкурентна боротьба;

- суттєво знизився обсяг повітряних перевезень і авіаційних робіт;

- більшість авіапідприємств виявилися у важкому фінансовому положенні, що не дозволяє не тільки розвивати, але і утримувати свою інфраструктуру;

- авіапідприємства зазнали процеси акціонування, поділу на незалежні авіакомпанії та аеропорти;

- застаріла нормативна база ЦА стримує процеси розвитку і функціонування російського авіаційного ринку і галузі в цілому, залишаючи її без майбутнього і практично викреслюючи зі світової авіаційної спільноти.

Визначимо переваги повітряного транспорту щодо інших видів транспорту. Повітряний транспорт останнім увійшов до числа універсальних транспортних засобів, але він має велике значення для міжнародних перевезень. Підраховано, що хоча лише 1% світового обсягу вантажів перевозиться по повітрю, загальна вартість таких вантажів складає від 20% до 30 % загальної вартості всіх перевезених вантажів.

У наш час повітряний транспорт складається з літаків, здатних виконувати польоти на величезні відстані без дозаправки і зупинок, що було абсолютно неможливо в минулому. У результаті зараз здійснюються

безпосадочні трансатлантичні перельоти, а в майбутньому польоти будуть здійснюватися ще на великі відстані.

Переваги повітряного транспорту:

- дуже висока швидкість транспортування;
- низька вартість упаковки;
- теоретична можливість доставки вантажів у будь-яку точку світу;
- мінімум пошкоджень вантажу;
- мінімальний ризик розкрадань вантажу;
- точність і оперативність доставки вантажів.

З іншого боку, до недоліків повітряного транспорту належать:

- висока вартість перевезень у порівнянні з автодорожнім і водним видами транспорту;
- обмеження за вагою та розміром перевезених вантажів;
- неможливість транспортування по повітрю деяких вантажів;
- обмежена вантажопідйомність літаків;

Авіаційний транспорт – найшвидкісний вид транспорту. Основна сфера застосування авіаційного транспорту – пасажирські перевезення на відстань більше тисячі кілометрів. Також здійснюються і вантажні перевезення, але їх частка дуже мала. В основному авіатранспортом перевозять швидкопсувні продукти й особливо цінні вантажі, а також пошту. Аеропорти України щорічно нарощують міжнародні пасажиропотоки. У зв'язку з цим постає потреба в національній системі статистичних показників авіаційного транспорту, методологічно узгодженій з міжнародною системою. Для цього Європейська комісія Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН), Європейська конференція міністрів транспорту та Євростат підготували та періодично актуалізують Глосарій зі статистики транспорту, який урахує останні європейські нормативні акти, а також визначення, які використовуються в рамках відповідних міжнародних організацій, зокрема Міжнародної організації цивільної авіації.

В Україні державна політика в галузі авіаційного транспорту

визначається Верховною Радою відповідно до Конституції України і здійснюється органами державної виконавчої влади й органами місцевого самоврядування. Для оцінки ефективності політики у цій галузі здійснюється державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств і аеропортів, що надають послуги з перевезення вантажів, пошти та пасажирів, приймання й відправлення вантажів, пошти та пасажирів в аеропортах. Відповідно національна статистика авіаційного транспорту забезпечує потреби міжнародного та національного моніторингу розвитку цієї галузі.

При організації державного статистичного спостереження та збиранні адміністративних даних в Україні визначаються такі види перевезень:

- регулярне повітряне перевезення;
- нерегулярне повітряне перевезення.

До системи показників статистики авіаційного транспорту включено показники щодо кількості літаків і вертольотів; обсягів виконаної роботи на регулярних і нерегулярних комерційних польотах – кількості перевезених вантажів, пошти і пасажирів, вантажообороту й пасажирообороту; кількості відправлених (прийнятих) вантажів, пошти та пасажирів в аеропортах; застосування авіації в галузях економіки.

В сучасних умовах переходу до ринкової економіки аеропортам, як складової частини інфраструктури повітряного транспорту в державній політиці в галузі авіаційної діяльності відведене дуже важливе місце. Стійке та ефективне функціонування аеропортів є необхідною умовою забезпечення цілісності, національної безпеки країни, підвищення рівня життя населення. На сьогоднішній час на Україні активно проводиться структурна перебудова суб'єктів авіаційної транспортної системи цивільної авіації.

Головною метою розділу є визначення значення аеропорту як частини авіаційної транспортної системи, яка забезпечує зліт і посадку повітряних суден та їх наземне обслуговування, прийом і відправлення пасажирів, багажу, пошти і вантажів, а також створює необхідні умови для функціонування авіакомпаній, державних органів регулювання авіаційної, митної та іншої

діяльності, сприяє діловій активності, спрямованій на поліпшення рівня обслуговування пасажирів і забезпечення економічної стабільності аеропорту.

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Єдину транспортну систему України становлять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [12].

Аеропорт є вигідним пунктом залучення великої кількості багатопрофільних підприємств, численних фірм і корпорацій регіону, що інтенсивно входять у світовий ринок [40].

Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» – це багатопрофільне підприємство, що об'єднує роботу понад 50-ти різних служб (пасажирські та вантажні авіаперевезення, сервісно-технічна служба, організаційна та ін.), спрямованих на виконання основної функції аеропорту – надання послуг з

обслуговування пасажирів і рейсів авіакомпаній. Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам та іншим клієнтам в авіаційній та неавіаційних сферах діяльності, забезпечуючи регулярність та безпеку польотів [41].

Перспектива аеропорту «Бориспіль» полягає в тому, щоб стати головним транзитним аеропортом Східної Європи, який забезпечив би якісне обслуговування зростаючого потоку літаків і пасажирів між Європою, Азією, Японією, Америкою. Місія аеропорту полягає і в найбільш повному задоволенні клієнтів (авіакомпаній, пасажирів), і в розвитку економіки України. [45]

Діяльність аеропортів безпосередню пов'язана з діяльністю авіакомпаній в цілому. Відставання (диспропорція) в розвитку аеропортів може стримувати стратегічний розвиток авіакомпаній. Для обґрунтування передумов подальшого розвитку підприємств авіаційного транспорту, визначено три ключових макроекономічних показника, які безпосередньо впливають на зростання обсягів авіаційних перевезень: зростання доходів населення; розширення міждержавних економічних відносин; розвиток етнічних зв'язків. При цьому розвиток підприємств авіаційного транспорту відбувається за кількома напрямками: розвиток авіакомпаній, розвиток аеропортів, розвиток підприємств аеронавігаційного обслуговування та розвиток підприємств вітчизняної авіаційної промисловості. Разом з тим, зростання обсягів перевезень, в тому числі транзитних, розвиток нових маршрутів та збільшення зручних стиковок, в свою чергу, потребують розвитку обласних та регіональних аеропортів, їх технічної та технологічної модернізації у відповідності до міжнародних стандартів, тісної взаємодії між аеропортами. При цьому ефективне функціонування аеропортів можливе за умови зростання обсягів авіаперевезень та досягнення рівня надходжень, достатніх для покриття поточних витрат, а також розвитку інфраструктури. В той же час розвиток обласних аеропортів можливий за умови випереджального розвитку внутрішніх авіаперевезень. Розвиток авіаційної промисловості передбачає

широке застосування лізингових схем, в першу чергу, для вітчизняних авіаперевізників. Вказані напрями та взаємозв'язки дають змогу в комплексі визначити необхідність скоординованого розвитку авіакомпаній, аеропортів, аеронавігаційного обслуговування та підприємств авіаційної промисловості [40].

На сьогодні функціонування економіки України ускладнюється впливом світової фінансової кризи та політичної нестабільності в країні. Умови, що склалися, поставили на межу виживання низку підприємств, які ще донедавна вважалися успішними й такими, що стабільно функціонують. Не стали винятком й авіатранспортні підприємства України, діяльність яких відбувається під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища. Тенденції до збільшення агресивності зовнішнього й, частково, внутрішнього середовища характеризуються виникненням нових загроз і посиленням їхнього впливу на результативність діяльності підприємств. Запобігання та скорочення негативного впливу сукупності зовнішніх і внутрішніх загроз можливе шляхом попередження та своєчасної реакції на них через забезпечення економічної безпеки в межах загальної системи управління підприємством. Оскільки розвиток підприємств авіатранспорту є важливим з точки зору стабільного джерела надходження коштів та розширеного відтворення галузі, то питання створення економічної безпеки авіатранспортних підприємств набуває особливої актуальності. Отже, питання економічної безпеки в авіатранспортній галузі необхідно вивчати більше ретельно, з урахуванням особливостей цієї специфічної галузі.

Після терористичних актів 11 вересня 2001 р. в США усвідомлюється необхідність формування якісно нового ставлення до проблеми безпеки, зокрема її економічної складової, яка набуває все більшого значення [9]. Оскільки терористичні акти відбулися саме в авіатранспортній галузі, виникла необхідність у перегляді існуючих методів і засобів забезпечення безпеки на рівні авіапідприємств, оскільки катастрофічні наслідки від

нездатності забезпечити безпеку одного окремого підприємства можуть набути міжнародного та світового масштабів.

Слід зазначити, що економічна безпека авіакомпанії базується на двох видах безпек: авіаційній та безпеці польотів. Авіаційна безпека являю собою комплекс заходів, а також людських і матеріальних ресурсів, призначених для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність, тоді як безпека польотів – це комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей, тобто досконалість технічного забезпечення. Поєднання цих двох понять і має бути покладене в основу ефективного управління авіакомпанією. Забезпечення економічної безпеки підприємства регулюється як на національному, так і на міжнародному рівнях. На загальнодержавному рівні питання економічної безпеки регулюються законами України, указами Президента України, постановами Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства транспорту та Державіаадміністрації, на міжнародному рівні – нормами та стандартами Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization – ICAO) та Міжнародної асоціації повітряного транспорту (International Air Transport Association – IATA). Водночас

існують різні зовнішні та внутрішні чинники впливу на економічну безпеку авіакомпанії (рис.1.2).

На рис.1.2 схематично зображено зовнішні та внутрішні чинники впливу на економічну безпеку авіакомпанії, а також показано, що основою забезпечення економічної безпеки завжди є якісна система управління, яка має створюватися та забезпечуватися менеджментом авіакомпанії.

Ефективна система управління має базуватися на:

- чітко окреслених бізнес-процесах;
- ефективній організаційній структурі;
- кваліфікованому та вмотивованому персоналі;
- наявній ефективній стратегії розвитку.



Рис.1.2. Зовнішні та внутрішні чинники впливу на економічну безпеку авіакомпанії

Наявність такої стратегії можлива лише за високого ступеня адаптованості авіакомпанії до чинників впливу зовнішнього середовища, для ідентифікації яких потрібен постійний моніторинг зовнішнього середовища. В сучасних умовах це неможливо без використання новітніх інформаційних технологій і формування якісно нового, інноваційного знання топ-менеджменту. Інноваційне знання як інструмент управління базується на:

- власному досвіді й обізнаності;
- баченні загальної картини майбутнього;
- системному мисленні;
- досконалій технології передачі знання;
- вмотивованості;
- сучасних лідерських якостях менеджера.

Отже, забезпечення стратегічної стійкості зазвичай залежить від двох основних складових стійкого розвитку [9]:

- забезпечення безпеки функціонування (тобто зниження вірогідності перебоїв у підсистемах);
- підвищення адаптивності системи (тобто здатності до відновлення ключових показників діяльності).

Інноваційне знання як основа забезпечення економічної безпеки авіакомпанії та стратегічний ресурс для прийняття управлінських рішень може бути класифіковане за певними напрямками, які є актуальними на сьогодні та відносяться до компетенції окремих підрозділів в середині авіакомпанії. Зокрема, до них відносяться:

- технічні знання: міжнародні стандарти і нормативи, вимоги Європейського Союзу та авіаційних структур інших країн, єдині авіаційні вимоги (joint aviation requirements – JARs), ініціативи з реформування повітряного простору та систем управління повітряним рухом – Single European Sky (SES);

- екологічні: перспективи та загрози від приєднання до Європейської схеми торгівлі шкідливими викидами (ЄСТВ), впровадження глобального підходу до контролю за емісією CO₂ в атмосферу від авіації;

- інформаційні: доцільність і своєчасність розробки ІТ-стратегії, впровадження сучасних програмних рішень, системи управління проектами тощо;

- політичні: наслідки підписання Угоди про спільний авіаційний простір з Європейським Союзом, перспективи введення безвізового режиму;

- технологічні: впровадження сучасних технологій продажу та бронювання, технологій обслуговування пасажирів і вантажу (e-ticketing, e-freight, baggage improvement program (BIP), fast travel (FT), bar coded boarding passes (BCBP));

- стратегічні: перспективи приєднання до одного з трьох глобальних авіаційних альянсів, доцільність створення власних регіональних альянсів[6, 53], вибір ефективної бізнес-моделі (лоу-кост, мережевий перевізник, point-to-point, змішана модель).

Авіатранспортна система України є надзвичайно складною, її успішне функціонування можливе лише за ефективного та стійкого функціонування кожного елемента, а також відповідного регулювання, яке б забезпечувало можливість виконання елементами їхніх функцій вчасно, безпечно та у повному обсязі.

Одним із найважливіших елементів авіатранспортної системи є авіакомпанія, забезпечення економічної безпеки якої є ключовим не тільки для виконання нею своїх функцій з транспортування пасажирів і вантажів авіаційним транспортом, але й забезпечення належного рівня безпеки та сервісу. Відповідно, для успішного забезпечення безпеки авіапідприємства необхідно врахувати безліч внутрішніх і зовнішніх чинників, розробити стратегію компанії, яка б мала орієнтуватися на майбутнє, а не бути лише відображенням і проектуванням поточної ситуації. При цьому мають враховуватися не лише поточні та майбутні наукові і технологічні досягнення, можливі варіанти розвитку політичних та економічних відносин, але й узгоджуватися інтереси залучених до процесу забезпечення економічної безпеки сторін, тобто відповідних підрозділів авіакомпанії, зокрема їхніх керівників. Все це стає можливим лише за побудови ефективної системи управління.

Сучасні умови спричиняють також необхідність врахування світової фінансово-економічної кризи, що негативно впливає на світову авіаційну галузь, а також світових тенденцій із захисту навколишнього середовища. В цьому контексті актуальним стає питання забезпечення стійкого розвитку, і, відповідно, прийняття управлінських рішень менеджментом авіакомпанії з метою забезпечення економічної безпеки підприємства.

Українські підприємства авіаційної галузі на сьогодні зіштовхнулися у власній діяльності з такими проблемами:

- загальна економічна і політична криза у країні;
- відсутність достатньої підтримки на державному рівні;
- зростання цін на енергоносії та паливно-мастильні матеріали, що значно гальмує складання прогнозів і планів на більш тривалі проміжки часу;
- податкове навантаження;
- зростання інфляції та зниження попиту на ринку авіаперевезень.

Аналіз проблем економічної діяльності авіатранспортних підприємств дозволив виділити зовнішні визначальні фактори негативного впливу на економічну безпеку цих підприємств, наведені в таблиці 1.4.

На базі можливих негативних наслідків таких впливів надалі можна сформулювати конкретні загрози економічній діяльності авіатранспортних підприємств та виділити економічні показники, що характеризують безпеку. У сучасних ринкових умовах головним для створення безпеки авіатранспортного підприємства стає попередження таких впливів та проведення активної адаптації його діяльності до дій факторів внутрішнього і зовнішнього середовища щодо реалізації стратегічних цілей підприємства.

Таблиця 1.4

Характеристика зовнішніх факторів негативного впливу на економічну
безпеку
авіатранспортних підприємств

Фактори	Характеристика	Можливі негативні наслідки
Галузеві	<ul style="list-style-type: none"> – сезонність попиту на авіаперевезення; – низька конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній порівняно із закордонними; – міжнародна та регіональна діяльність, пов'язана з вибором аеропортів базування і внутрішньої маршрутної мережі; – нестабільність політичної обстановки; – глобальні непрогнозовані кліматичні чинники. 	<ul style="list-style-type: none"> – спад попиту на послуги компанії; – відсутність налагодженої маршрутної мережі; – скорочення конкурентоздатності надаваних підприємством послуг; – труднощі в організації процесу надання послуг.
Економічні	<ul style="list-style-type: none"> – кризові явища в економіці; 	<ul style="list-style-type: none"> – дефіцит оборотних коштів

	<ul style="list-style-type: none"> – інфляційні процеси; – підвищення процентних ставок за кредитами; – неефективна податкова та фінансово-кредитна політика держави; – зниження рівня ділової активності і купівельної спроможності населення; – зміни цін на паливно-мастильні матеріали; – несприятлива кон'юнктура ринку – здійснення діяльності з використанням різних валют у різних країнах світу. 	<ul style="list-style-type: none"> – зниження рівня рентабельності послуг; – спад попиту на послуги.
Правові	фактори, пов'язані з регулюванням авіаційної галузі як на національному рівні, так і на рівні іноземних держав і міжнародної авіаційної влади	труднощі в організації процесу надання послуг
Інформаційні	форма подачі інформації про надзвичайні ситуації або незадоволення якістю послуг, що впливає на репутацію авіакомпанії.	<ul style="list-style-type: none"> – падіння репутації авіакомпанії; – зниження попиту на послуги компанії.
Екологічні	невідповідність повітряних суден міжнародним бар'єрам по забрудненню довкілля відходами.	втрата можливості виконання міжнародних авіап перевезень у країни, де встановлено відповідні екологічні бар'єри.

Зовнішні фактори можуть суттєво вплинути на безпеку підприємства, й головною проблемою в цьому випадку, є те, що підприємство практично не здатне впливати на більшість факторів, наприклад на стан економічної та політичної ситуації в країні та на рівень платоспроможності потенційних пасажирів та клієнтів вантажних перевезень. Однак можна впливати на такі фактори, як рівень обслуговування відповідно до потреб споживачів.

Внутрішні визначальні фактори негативного впливу на економічну безпеку авіатранспортних підприємств надано в таблиці 1.5.

Таблиця 1.5

Характеристика внутрішніх факторів негативного впливу на економічну безпеку авіатранспортних підприємств

Фактори	Характеристика	Можливі негативні наслідки
Технічні	стан парку повітряних суден авіакомпанії	– непланові простої через вихід з ладу обладнання; – зрив графіку надання послуг.
Фінансові	фінансове становище авіакомпанії, її некредитоспроможність, низький рівень довіри до неї з боку банківських організацій.	– дефіцит оборотних коштів; – труднощі в організації діяльності авіакомпанії.
Структурні	відсутність власної інфраструктури авіакомпанії.	труднощі в організації процесу надання конкурентоздатних послуг.
Управлінські	– недостатня компетентність менеджменту авіакомпанії; – низький кваліфікаційний рівень персоналу.	– неефективні довгострокові фінансові вкладення, обтяжені надмірними виробничими запасами; – утримання надмірної кількості персоналу; – зниження якості надаваних послуг.
Маркетингові	неефективна маркетингова діяльність	– маркетингові прорахунки; – недостатньо швидке й гнучке реагування на вимоги клієнтів (ринку); – надання неконкурентоспроможних послуг.
Інноваційні	відсутність у діяльності новітніх інформаційних технологій.	скорочення конкурентних переваг надаваних підприємством послуг.

Результати огляду фахових джерел виявили необхідність розкриття сутності економічної безпеки підприємства з урахуванням галузевих відмінностей. У сучасних умовах нестабільності, конкурентної боротьби, що супроводжується багатофакторністю, динамічністю та невизначеністю зовнішнього середовища, авіатранспортні підприємства знаходяться під постійним впливом загроз різного характеру, викликаних дією зовнішнього або внутрішнього середовища.

Висновок

В сучасній економічній літературі інноваційна діяльність розглядається як діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоспроможних товарів та послуг.

Результатом інноваційних процесів є новини, а їхнє впровадження в господарську практику визначається як нововведення, тобто з моменту прийняття до поширення новація здобуває нову якість і стає інновацією.

В результаті, можна зробити наступні висновки. Вкрай недостатньо фінансується і стимулюється розвиток інфраструктури наукової та науково-технічної діяльності. Немає чіткої стратегії держави у підготовці висококваліфікованих наукових кадрів різної спеціалізації.

РОЗДІЛ 2

Аналіз діяльності підприємств авіаційної галузі України в контексті забезпечення економічної безпеки

2.1. Методи оцінки економічної безпеки підприємства

Переведені зі статичного в динамічний стан засоби безпеки стають методами, тобто прийомами, способами дії. Відповідно, можна казати про технічні (спостереження, контроль, ідентифікація тощо), організаційні (створення зон безпеки, режим, розслідування, встановлення постів, патрулів тощо), інформаційні (складання детективами характеристик на працівників, обробка аналітичних матеріалів, ведення обліку конфіденційного характеру тощо), фінансові (матеріальне стимулювання працівників, що мають досягнення в забезпеченні безпеки, грошове заохочення інформаторів тощо), правові (судовий захист законних прав та інтересів, сприяння правоохоронним органам тощо), кадрові (підбір, розстановка, навчання і виховання персоналу, що забезпечує безпеку підприємства, тощо) й інтелектуальні (патентування, сертифікація продукції, забезпечення захисту торгової марки та ін.) методи.

Критерій, як засіб оціночного судження, відображає бажаний стан бізнесу в контексті його економічної безпеки, тоді як показники оцінюють досягнутий її рівень. Внаслідок цього в літературі звертається увага на нормативний характер критеріїв економічної безпеки, що характеризують принцип, підхід до оцінювання рівня економічної безпеки, тоді як показники – безпосередній спосіб її оцінювання. Показники ЕБП виражають кількісну характеристику явищ і процесів.

У загальному вигляді критерій оцінювання рівня ЕБП $R_{ЕБ}$ можна виразити наступною формулою:

$$P_{EB} = \frac{BI_t}{It_{EB}}, \quad (1.1)$$

де BI_t – брутто-інвестиції в t -му році;

It_{EB} – інвестиції в t -му році, необхідні для забезпечення його ЕБП.

Зрозуміло, що чим ближче величина співвідношення до 1, тим вищий рівень ЕБП. P_{EB} може оцінюватися в різних періодах – поточному і прогнозованому, точніше – поточному.

Отже, критерій – поняття ширше, ніж показник, і часто за того самого критерію можлива ціла низка показників. У той же час вони тісно пов'язані між собою: науково обґрунтований вибір критерію зумовлює певну систему показників, і навпаки – якість показника визначається тим, наскільки він повно і об'єктивно характеризує обраний критерій.

Щодо оцінки економічної безпеки підприємства, то існують різні підходи, зокрема індикаторний, ресурсно-функціональний, програмно-цільовий та прибутковий, а також низка інших. При цьому особливу увагу слід приділити вивченню ресурсно-функціональної концепції, що передбачає комплексний підхід до тлумачення цього явища, розглядаючи його як результат взаємодії усіх господарських механізмів фірми. У зв'язку з цим, необхідно дослідити зміст окремих функціональних складових економічної безпеки: політико-правової, ринкової, інтелектуально-кадрової, фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, силової та екологічної.

Вибір критерію є головним, найбільш відповідальним етапом діагностики економічної безпеки бізнесу. В економічній літературі основні підходи до розв'язання цієї проблеми такі:

– індикаторний підхід – стан економічної безпеки визначається системою індикаторів, що відображають ступінь дотримання порогових (нормативних) значень показників діяльності підприємства в різних функціональних сферах. Рівень економічної безпеки суб'єкта господарювання визначається зіставленням фактичних і нормативних

значень показників;

- ресурсно-функціональний підхід – економічна безпека визначається на основі функціональних критеріїв, що відображають ефективність використання корпоративних ресурсів за окремими функціональними сферами підприємства для запобігання негативному впливу загроз;

- програмно-цільовий підхід – оцінювання економічної безпеки базується на інтеграції сукупності показників у розрізі кількох ієрархічних рівнів (використовуються кластерний, багатовимірний аналіз тощо).

Для діагностики економічної безпеки підприємства використовується кілька підходів, заснованих на застосуванні:

- аналізу широкої системи критеріїв і ознак;
- обмеженого кола показників;
- інтегральних показників.

Ознаки банкрутства при багатокритеріальному підході відповідно до рекомендацій комітету з узагальнення практики аудіювання звичайно поділяють на дві групи [12].

До першої групи належать показники, що свідчать про можливі фінансові труднощі й імовірність банкрутства в недалекому майбутньому:

- повторювані істотні втрати в основній діяльності, що виражаються у хронічному спаді виробництва, скороченні обсягів продажів і хронічній збитковості;

- наявність хронічно простроченої кредиторської і дебіторської заборгованості;

- низькі значення коефіцієнтів ліквідності і тенденція їх до зниження;

- збільшення до небезпечних меж частки позикового капіталу в загальній його сумі;

- дефіцит власного оборотного капіталу;

- систематичне збільшення тривалості обороту капіталу та ін.

До другої групи входять показники, несприятливі значення яких не дають підстави розглядати поточний фінансовий стан як критичний, але

сигналізують про можливість різкого погіршення його в майбутньому, якщо не вжити дійових заходів. До них належать:

- надмірна залежність підприємства від якого-небудь одного конкретного проекту, типу обладнання, виду активу, ринку сировини чи ринку збуту;

- втрата ключових контрагентів;
- недооцінка оновлення техніки й технології;
- втрата досвідчених працівників апарату управління;
- вимушені простої, неритмічна робота;
- неефективні довгострокові угоди;
- недостатність капітальних вкладень.

Цей підхід використовується при комплексному оцінюванні фінансового стану аналізованого підприємства, внаслідок чого встановлюється чи дане підприємство є платоспроможним і буде таким у найближчій перспективі.

У методиках першої групи фінансова безпека підприємства розглядається як складова економічної безпеки підприємства і визначається на основі розрахунку фінансових коефіцієнтів. Так, на думку, С.Н. Ілляшенка оцінку фінансової безпеки підприємства необхідно здійснювати на основі аналізу його фінансової стійкості, тобто визначення ступеню достатності власних чи позичених оборотних засобів для виконання виробничо-збутової діяльності. При цьому оціночними показниками будуть наступні [15]:

$\pm E_B$ – надлишок (+) чи нестача (-) власних оборотних коштів, необхідних для формування запасів та покриття витрат на господарську діяльність підприємства;

$\pm E_m$ – надлишок (+) чи нестача (-) власних оборотних коштів, а також середньострокових та довгострокових кредитів та інших позик;

$\pm E_n$ – надлишок (+) чи нестача (-) загальної величини оборотних засобів.

Ці показники відповідають показникам забезпеченості запасів та витрат

джерелами їх формування та розраховуються за формулами: формули краще набирати в редакторі формул

$$\pm E_B = E_B - Z,$$

де E_B – сума власних оборотних коштів підприємства;

Z – сума запасів та витрат підприємства.

$$\pm E_m = (E_B + K_m) - Z,$$

де K_m – середньострокові та довгострокові кредити та позики підприємства.

$$\pm E_n = (E_B + K_m + K_t) - Z,$$

де K_t – короткострокові кредити та позики підприємства

Також, в залежності від значень оціночних показників С.Н. Ілляшенко виділяє п'ять зон фінансової стійкості, що відповідає п'яти рівням фінансової безпеки:

- абсолютна фінансові стійкість та абсолютна безпека (підприємству повністю достатньо власних оборотних коштів для функціонування);

- нормальна фінансова стійкість та нормальний рівень безпеки (підприємство використовує практично лише власні оборотні кошти для формування запасів та забезпечення витрат);

- нестійке фінансове становище та нестабільний рівень безпеки (підприємству недостатньо власних оборотних коштів і воно має потребу у використанні середньострокових та довгострокових позикових коштів);

- критичний фінансовий стан та критичний рівень безпеки (підприємство для фінансування своєї діяльності використовує крім середньострокових та довгострокових кредитів ще й короткострокові

позики);

- кризовий фінансовий стан та кризовий рівень безпеки (підприємство не в змозі забезпечити фінансування своєї діяльності ані власними, ані запозиченими коштами, тобто підприємство знаходиться на межі банкрутства) [15].

Варто відзначити, що оцінка рівня фінансової складової економічної безпеки підприємства на основі аналізу його фінансової стійкості не дає повного уявлення про загальний рівень досліджуваного стану ФБ, що пов'язано із тим, що крім оборотних коштів, у фінансовій діяльності підприємства задіяні ще й власний основний капітал, прибуток, інвестиції.

До першої групи методик оцінки фінансової безпеки підприємства можна віднести розробки О.В. Ареф'євої, Т.Б. Кузенко та К.С. Горячева, які пропонують оцінювати рівень фінансової безпеки підприємства на підставі аналізу системи одноіменних індикаторів. Основним критерієм оцінки рівня забезпечення фінансової безпеки підприємства науковцями пропонується вважати чистий прибуток. На основі цього критерію можна будувати всю систему показників (індикаторів), які характеризують стан фінансової безпеки [16-17]. Індикатори або показники фінансової безпеки, виступають як кількісні характеристики стану фінансової діяльності, що відібрані для характеристики фінансової безпеки підприємства.

Індикаторний підхід характеризується порівнянням фактичних значень показників фінансової безпеки з пороговими значеннями індикаторів її рівня [18, 19, 20]. Порогові значення індикаторів фінансової безпеки – це граничні величини, недотримання яких призводить до формування негативних тенденцій (виникнення загроз) у сфері фінансової безпеки. За такого підходу найвищий рівень фінансової безпеки підприємства досягається за умови, що уся сукупність індикаторів знаходиться в межах порогових значень, а порогове значення кожного з індикаторів досягається не за рахунок інших. Показники (індикатори) фінансової безпеки підприємства, з одного боку, повинні входити до складу системи показників, які характеризують умовну

структуру фінансової безпеки підприємства у складі вищенаведених функціональних складових (підсистем); з іншого, – індикатори фінансової безпеки підприємства мають бути водночас показниками системи індикаторів, що характеризують стан фінансової діяльності підприємства, тобто входити до її складу, оскільки відображають певний стан цієї безпеки і повністю базуються на показниках фінансової діяльності.

Із системи показників, що характеризують стан фінансової діяльності підприємства, слід вибрати ті, які відповідають таким вимогам:

- є простими для розрахунку і для розуміння. Відповідно до цього значення показників через спеціально побудовані математичні формули мають змінюватися від 0 (відсутність фінансової безпеки) до 1 (найвищий рівень фінансової безпеки);

- є суттєвими і значущими;

- базуються на чинній бухгалтерській та статистичній звітності, а також на оперативному (внутрішньо-системному, внутрішньо-корпоративному) обліку, якщо він є;

- є оперативними для відповідного реагування на стан фінансової безпеки;

- характеризують якісний та кількісний стан фінансової безпеки у статичній і динамічній;

- повністю і комплексно охоплюють всі сторони фінансової діяльності підприємства, адекватно відображають фінансову діяльність підприємства в комплексі;

- характеризують достатню глибину і широту ретроспективи стану фінансової безпеки на основі постійного моніторингу;

- можуть бути використані в плануванні, обліку і аналізі фінансової діяльності підприємства.

У якості індикаторів автори наводять граничні значення фінансових показників (коефіцієнта покриття, коефіцієнта автономії, рівня фінансового левериджу, рентабельності активів, рентабельності власного капіталу,

середньозваженої вартості капіталу, співвідношення оборотності дебіторської і кредиторської заборгованості тощо), а на підставі зазначених показників, підтримуючи погляди С.Н. Ілляшенка, виділяють подібні п'ять рівнів фінансової сталості та відповідно п'ять рівнів фінансової безпеки [21].

Індикаторний підхід слід застосовувати для кожної функціональної складової фінансової безпеки, а потім експертним шляхом визначати інтегральний показник. До функціональної структури фінансової діяльності і відповідно фінансової безпеки підприємства відносяться такі [22]:

- бюджетна – взаємовідносини з бюджетом (податки і збори до бюджетів, наявності – бюджетні кредити або бюджетне фінансування);

- грошово-кредитна – кредити під операційну діяльність, виплата заробітної плати працівникам, розрахунки з постачальниками і отримання грошових коштів від покупців продукції і послуг;

- валютна – при здійсненні експортно-імпортних операцій (купівля і продаж валюти, кредити в іноземній валюті, розрахунки з іноземними споживачами і постачальниками продукції та послуг у валюті);

- банківська – взаємовідносини підприємства з банками по кредитах і депозитах;

- інвестиційна – капітальні вкладення у розвиток підприємства, у тому числі за рахунок довгострокових кредитів;

- фондова – випуск підприємством власних акцій і купівля акцій інших підприємств,

- страхова – страхування майна підприємства або результатів його діяльності, безпечної праці і збереження здоров'я працівників.

На нашу думку, запропонована методика не є повною мірою універсальною, адже порогові значення показників значно різняться для підприємств різних галузей господарства. Також, дана методика не дозволяє провести діагностику загроз, що виникають у фінансовій сфері діяльності підприємства.

Дещо інші положення стосовно визначення рівня фінансової безпеки

підприємства висувають Ю.Б. Кракос та Н.І. Серик. У своїх працях вони пропонують проводити оцінку фінансової складової економічної безпеки підприємства на основі розрахунку низки ключових показників, які відображають результати функціонування всіх підсистем підприємства та згруповані за наступними напрямками: управління, економіка, фінанси, виробництво, ділова активність. Отримані ключові показники автори пропонують співставляти із значеннями розробленої діагностичної матриці, що дозволить визначити рівень фінансової складової економічної безпеки підприємства [23].

Л.І. Донець, Н.В. Ващенко пропонують оцінювати рівень фінансової складової економічної безпеки підприємства за основними напрямками аналізу, в тому числі фінансової звітності і фінансового стану підприємства, результатів його господарської діяльності [24]. На наш погляд, запропонована методика дає змогу проаналізувати лише фактичний фінансовий стан підприємства, а не визначити рівень його фінансової безпеки.

В процесі дослідження було виявлено, що ряд науковців (І.О. Бланк, І.А. Александров, О.А. Орлова, А.В. Половян) пропонують оцінювати фінансову безпеку підприємства на основі визначення та оцінки загального стану фінансової діяльності підприємства. Так, І.О. Бланк виділяє наступні системи аналізу фінансової безпеки підприємства: горизонтальний аналіз, вертикальний аналіз, порівняльний аналіз, інтегральний аналіз та аналіз коефіцієнтів. Автор виділяє наступні групи аналітичних фінансових коефіцієнтів: коефіцієнти оцінки фінансової стійкості підприємства, платоспроможності (ліквідності), оборотності активів, оборотності капіталу, рентабельності (прибутковості) [8]. На нашу думку, оцінка фінансової безпеки підприємства не може зводитись до простого аналізу фінансового стану підприємств, адже виходячи із особливостей даної економічної категорії, оцінка її рівня потребує особливих підходів та методів. Зокрема, ми вважаємо, що визначення стану фінансової безпеки підприємства потребує

застосування індикаторного методу, що дасть можливість ґрунтовно підійти до розробки ефективної системи заходів щодо нейтралізації впливів окремих факторів на фінансову безпеку та дозволить забезпечити підвищення її рівня.

Дещо по-іншому визначають процедуру оцінки фінансової безпеки підприємства І.А. Александров, О.А. Орлова, А.В. Половян, яка, на їх думку, має включати такі основні етапи як: відбір показників, які по своєму змісту охоплюють всі ключові моменти фінансової діяльності підприємства; визначення їх порогових значень; проведення аналізу показників та їх відхилень від порогових значень і визначення загроз фінансовій безпеці підприємства та розробка заходів для їх нейтралізації [25]. Запропонована методика зводиться до аналізу фінансового стану підприємства та не містить будь-яких рекомендації стосовно визначення нормативних діапазонів рівнів фінансової безпеки підприємства, що може призвести до неадекватних управлінських рішень у сфері фінансової безпеки.

Ще однією позицією є методика запропонована О.М. Підхонним, Л.С. Яструбецькою, за якою автори пропонують здійснювати оцінку рівня фінансової безпеки господарських суб'єктів на основі дослідження грошових потоків підприємств, а саме показника чистого грошового потоку в розрізі видів фінансово-господарської діяльності підприємства. З цією метою дослідники розробили матрицю динамічної фінансової рівноваги. Такий підхід обумовлений тим, що показник чистого грошового потоку є одним із індикаторів результативності господарської діяльності підприємства та значною мірою визначає його фінансовий стан. Аналіз згаданого показника в розрізі видів діяльності автори пропонують здійснювати, враховуючи той факт, що додатня величина сукупного чистого грошового потоку не завжди є гарантом фінансової стійкості підприємства. Адже грошові потоки тісно пов'язують всі сфери діяльності підприємства – операційну, фінансову та інвестиційну. Також автори пропонують розраховувати якісний показник рівня фінансової безпеки підприємства, що визначається експертним шляхом [26]. Запропонована методика є надто вузькою і це пов'язано з тим, що

показник чистого грошового потоку є не єдиним індикатором результативності господарської діяльності підприємства.

У ході аналізу наукової літератури було відзначено, що більш чітко та обґрунтовано оцінка рівня фінансової безпеки підприємства розглянута у методиках третьої групи, які ґрунтуються на визначені інтегрального показника фінансової безпеки підприємства. Проте існують розбіжності стосовно алгоритму його розрахунку. Зокрема, ряд дослідників визначають інтегральний показник на основі розрахунку фінансових коефіцієнтів [12, 16, 27]. Так, О.А. Кириченко, І.В. Кудря пропонують систему відносних показників оцінки фінансової безпеки, яка складається з п'яти груп коефіцієнтів: коефіцієнти структури капіталу, ділової активності підприємства, рентабельності, платоспроможності та коефіцієнти, які показують ефективність використання власних оборотних коштів [27].

О.Л. Пластун пропонує здійснювати оцінку рівня фінансової безпеки підприємства на основі семи показників, а саме коефіцієнтів: зносу основних засобів, рентабельності активів, фондівіддачі основних засобів оборотності активів, фінансування, втрати платоспроможності та загального коефіцієнту покриття. На базі розрахованих коефіцієнтів здійснюється інтегральна оцінка з максимальною кількістю балів – 100 за наступною формулою:

$$I = \sum \text{MAX}_i \times P_i$$

$$P_i = 1, K_i > t_i$$

$$P_i = 0,5, K_i \in t_i$$

$$P_i = 0, K_i < t_i,$$

де I – інтегральна оцінка рівня фінансової безпеки;

MAX_i – максимальна кількість балів за i -м коефіцієнтом;

P_i – коригуючий коефіцієнт;

K_i – фактичне значення i -го коефіцієнта.

Максимальні оцінки в балах пропонується розділити на дві групи: 10

балів – для коефіцієнтів зносу основних засобів, фондівддачі основних засобів, рентабельності та оборотності активів; 20 балів – для коефіцієнтів покриття, фінансування та втрати платоспроможності. Поправочний коефіцієнт може приймати одне з трьох значень: 0; 0,5 і 1.

Вибір поправочного коефіцієнта здійснюється на основі типових діапазонів, а також рекомендованих нормативних значень окремих коефіцієнтів.

За результатами аналізу О.Л. Пластун виділяє три типи оцінки рівня фінансової безпеки суб'єктів підприємництва: критичний, недостатній, достатній [12].

Усі розглянуті вище методики не враховують функціональної структури фінансової безпеки підприємства та не містять рекомендацій стосовно визначення рівня їх безпеки, що, на нашу думку, свідчить про недосконалість та фрагментарність проведених досліджень.

Аналіз методичних підходів до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства свідчить, що їм притаманні певні недоліки, а саме: оцінка рівня фінансової безпеки підприємства на основі аналізу динаміки одного або декількох індикаторів є неефективною, оскільки не враховує системний характер фінансової безпеки, при оцінці рівня фінансової безпеки підприємства перевагу слід віддавати застосуванню інтегрального показника безпеки, котрий отримано на основі використання багатомірних статистичних методів; у значній частині методів не враховується взаємозв'язок фінансової безпеки із загрозами. Важливо оцінювати у кількісному плані саме взаємозв'язки як між інтегральним рівнем фінансової безпеки підприємства, так і між загрозами фінансовій безпеці; у аналізованих підходах до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства основну увагу науковці приділяють поточній і ретроспективній оцінкам рівня безпеки, при цьому не зупиняючи своєї уваги на прогностичних оцінках на майбутнє.

Таким чином, проблема науково-методичного забезпечення процесу оцінювання фінансової безпеки підприємств залишається невирішеною. Ці

питання потребують подальших досліджень, а саме – необхідно визначити складові фінансової безпеки підприємства, здійснити відбір індикаторів для визначення їх стану, надати індикаторам вагових коефіцієнтів та сформувати методику визначення інтегрального індексу фінансової безпеки підприємства з урахуванням впливу зовнішнього середовища, що дасть змогу приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо аналізу, відвернення та нейтралізації реальних і потенційних загроз.

Відповідно до чинного законодавства України про банкрутство підприємств для діагностики їхньої неспроможності застосовується обмежене коло показників:

- коефіцієнт поточної ліквідності (загальний коефіцієнт покриття);
- коефіцієнт забезпеченості власним оборотним капіталом;
- коефіцієнт відновлення (втрати) платоспроможності.

За цими правилами підприємство визнається неплатоспроможним за наявності однієї з таких умов:

- коефіцієнт поточної ліквідності на кінець звітного періоду нижчий від нормативного значення;
- коефіцієнт забезпеченості підприємства власними оборотними коштами на кінець звітного періоду нижчий від нормативного значення;
- коефіцієнт поновлення (втрати) платоспроможності.

Недоліками цієї системи показників є, по-перше, те, що вони дублюють один одного. Знаючи рівень одного з них, легко знайти значення другого:

Другий недолік полягає в тому, що не може бути єдиного нормативу цих коефіцієнтів для всіх галузей економіки.

Тому цієї системи показників явно недостатньо, щоб зробити правильний висновок про ступінь платоспроможності підприємства, її слід доповнити показниками ефективності використання капіталу, ділової активності підприємства і його фінансової стійкості [27].

Беручи до уваги багатоманітність показників фінансової стійкості, різницю в рівні їхніх критичних оцінок і ускладнення, які виникають у зв'язку з цим у діагностиці кредитоспроможності підприємства і ризику його банкрутства, багато вітчизняних і зарубіжних економістів рекомендують оцінювати фінансову стабільність, застосовуючи інтегральні показники, для розрахунку яких можна використати:

- скорингові моделі,
- багатовимірний рейтинговий аналіз,
- мультиплікативний дискримінантний аналіз та ін.

Методику кредитного скорингу вперше запропонував американський економіст Д. Дюран на початку 40-х років ХХ ст. Сутність цієї методики полягає у класифікації підприємств за ступенем ризику з урахуванням фактичного рівня показників фінансової стійкості і рейтингу кожного показника, вираженого в балах на основі експертних оцінок.

Розглянемо просту скорингову модель із трьома балансовими показниками, що дозволяв розподілити підприємства за класами:

I Клас - підприємства з добрим запасом фінансової стійкості, що дозволяє бути впевненим у поверненні позикових засобів;

II Клас - підприємства, що демонструють певний ступінь ризику заборгованості, але ще не розглядаються як ризикові;

III Клас - проблемні підприємства;

IV Клас - підприємства з високим ризиком банкрутства навіть після вжиття заходів із фінансового оздоровлення. Кредитори ризикують утратити свої кошти і проценти;

V Клас - підприємства найвищого ризику, практично неспроможні [33].

Таблиця 1.3

Межі класів безпеки підприємства відповідно до критеріїв

Показник	Межі класів відповідно до критеріїв				
	1 клас	2 клас	3 клас	4 клас	5 клас

Рентабельність сукупного капіталу, %	30 % і більше (50 балів)	Від 29,9 до 20 % (від 49,9 до 35 балів)	Від 19,9 до 10 % (від 34,9 до 20 балів)	Від 9,9 до 1 % (від 19,9 до 5 балів)	Менше 1 % (0 балів)
Коефіцієнт поточної ліквідності	2,0 і більше (30 балів)	Від 1,99 до 1,7 (від 29,9 до 20 балів)	Від 1,69 до 1,4 (від 19,9 до 10 балів)	Від 1,39 до 1,1 (від 9,9 до 1 бала)	1 і нижче (0 балів)
Коефіцієнт фінансової незалежності	0,7 і більше (20 балів)	Від 0,69 до 0,45 (від 19,9 до 10 балів)	Від 0,44 до 0,3 (від 9,9 до 5 балів)	Від 0,29 до 0,20 (від 5 до 1 бала)	Менше 0,2 (0 балів)
Межі класів	100 балів і більше	Від 99 до 65 балів	Від 64 до 35 балів	Від 34 до 6 балів	0 балів

У зарубіжних країнах для оцінювання рівня економічної безпеки і кредитоспроможності підприємств широко використовують факторні моделі відомих західних економістів Альтмана, Ліса, Тоффлера, Тишоу й ін., розроблені за допомогою багатомірного дискримінантного аналізу. Найбільшу популярність має модель Альтмана:

$$Z_a = 0,717x_1 + 0,847x_2 + 3,107x_3 + 0,42x_4 + 0,995x_5, \quad (1.2)$$

де x_1 - власний оборотний капітал/сума активів; x_2 - нерозподілений прибуток/сума активів; x_3 - прибуток до сплати процентів/сума активів; x_4 - балансова вартість власного капіталу/позиковий капітал; x_5 - обсяг продажів (виручка)/сума активів.

Залежно від величини Z_a можна прогнозувати імовірність банкрутства підприємства: $Z_a < 1,8$ - дуже висока; $1,8 < Z_a < 2,7$ - висока; $2,8 < Z_a < 2,9$ - невелика; $Z_a > 3$ - дуже низька.

Дискримінантна модель, яку розробив Ліс для Великобританії, дістала таке вираження:

$$Z_L = 0,063 x_1 + 0,092x_2 + 0,057 x_3 + 0,001 x_4, \quad (1.3)$$

де x_1 - оборотний капітал/сума активів; x_2 - прибуток від реалізації/сума активів; x_3 - нерозподілений прибуток/сума активів; x_4 - власний капітал/позиковий капітал. Тут граничне значення дорівнює 0,037.

Тоффлер розробив таку модель:

$$Z_T = 0,53 x_1 + 0,13 x_2 + 0,18 x_3 + 0,16 x_4, \quad (1.4)$$

де x_1 - прибуток від реалізації/короткострокові зобов'язання; x_2 - оборотні активи/сума зобов'язань; x_3 - короткострокові зобов'язання/сума активів; x_4 - виторг/сума активів.

Якщо величина Z_a більше 0,3, це свідчить про те, що у фірми непогані довгострокові перспективи, якщо менше 0,2, то банкрутство більш ніж імовірне.

Модель Спрінгейта:

$$Z_c = 1,03 * a + 3.07x_b + + 0,66 x_c + 0,4 * d, \quad (1.5)$$

де a - робочий капітал / загальна вартість активів;

b - прибуток до сплати податків та відсотків / загальна вартість активів;

c - прибуток до сплати податків / короткострокова заборгованість;

d - обсяг продажу / загальна вартість активів.

Вважається, що точність прогнозування банкрутства за цією моделлю становить 92 %, проте з часом цей показник зменшується. Якщо $Z_c < 0,862$, то підприємство є і потенційним банкрутом [14].

Висновки і перспективи останніх досліджень. Однак слід зазначити, що до використання таких моделей слід підходити з великою пересторогою. Тестування інших підприємств за даними моделями показало, що вони не повною мірою підходять для оцінювання ризику банкрутства наших суб'єктів господарювання через різну методику відображення інфляційних факторів і різну структуру капіталу, а також через розбіжності в законодавчій і інформаційній базі.

За моделлю Альтмана неспроможні підприємства, що мають високий рівень четвертого показника (власний капітал / позиковий капітал), дістають

дуже високу оцінку, що не відповідає дійсності. У зв'язку з недосконалістю діючої методики переоцінки основних фондів, коли старим зношеним фондам надають такого самого значення, як і новим, необґрунтовано збільшується частка власного капіталу за рахунок фонду переоцінки. У підсумку склалося нереальне співвідношення власного і позикового капіталу. Тому моделі, у яких є цей показник, можуть спотворити реальну картину.

З огляду на вищевикладене можна зробити висновок про необхідність розробки для кожної галузі власних дискримінантних функцій, які б враховували специфіку нашої дійсності. Більше того, ці функції слід щороку тестувати на нових вибірках з метою уточнення їхньої дискримінантної сили.

2.2. Економічна оцінка господарської діяльності підприємств авіаційної галузі

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (ДП МА «Бориспіль») є найбільшим і найпотужнішим в Україні. Він забезпечує близько 65% авіаційних пасажирських перевезень України, і щороку обслуговує понад 8 млн. пасажирів. Місцезнаходження ДП МА «Бориспіль»: 08307, Київська область, Бориспільський район, м. Бориспіль, Міжнародний аеропорт «Бориспіль».

Аеропорт «Бориспіль» було створено у травні 1959 року. Засновником аеропорту є Міністерство транспорту України. У 1965 році був відкритий новий аеровокзал, унікальний за своїм архітектурно-технічним рішенням, а вже 31 березня 1993 року, на базі Бориспільського авіапідприємства було створено ДПМА «Бориспіль», згідно наказу міністерства транспорту № 15 від 01.03.93, зареєстрований Бориспільським міськвиконкомом 23.03.93р. Свідоцтво про державну реєстрацію Серія А00 № 098254 від 23.03.93 р. та свідоцтво про державну реєстрацію (нове) серія А00 № 099015. ДП МА «Бориспіль» є багатопрофільним підприємством, що об'єднує

роботу понад 50-ти різних служб, спрямованих на виконання основної функції аеропорту-надання полслуг з обслуговування пасажирів і рейсів з метою своєчасного задоволення попиту суб'єктів підприємницької діяльності та населення України й нерезидентів в надання першочергових послуг для авіаційних перевезень. ДП МА «Бориспіль» надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам та іншим клієнтам в авіаційній та неавіаційних сферах діяльності, забезпечуючи регулярність та безпеку польотів. Стратегічно важливими напрямками для аеропорту «Бориспіль» є утримання провідної позиції головного міжнародного аеропорту. Аеропорт «Бориспіль» прагне досягнути 5-ти основних стратегічних цілей: якість, прибутковість, самофінансування, маркетинг, становище аеропорту в економіці країни. Під час визначення стратегії та тактики діяльності аеропорту перевага надається постачальникам, які пропонують продукцію/послуги за оптимальними критеріями якості, строками, цінами. Основними споживачами послуг є авіакомпанії, які виконують регулярні рейси. Це понад 92 міжнародних, українських авіакомпаній та авіакомпаній країн СНД. ДП МА «Бориспіль» знаходиться на перетині багатьох повітряних трас, що проходять з Азії до Європи, Америки і у зворотньому напрямку. Перспектива аеропорту «Бориспіль» полягає в тому, щоб стати провідним транзитним аеропортом Східної Європи. Основним джерелом доходів від реалізації послуг є надходження від функціонування авіаційної транспортної інфраструктури, що складає 97 % в загальному обсязі доходів.

ДП «Аеропорт «Бориспіль» вдало розташований на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Азію з Європою та Америкою. Близько 50 національних та зарубіжних авіакомпаній здійснюють з «Борисполя» перевезення пасажирів та вантажів за понад 100 регулярними маршрутами.

Аеропорт має дві злітно-посадкові смуги та три пасажирських термінали. Технічні можливості аеродрому аеропорту «Бориспіль» залишаються унікальними для України, країн СНД та Східної Європи. Злітно-посадкова смуга довжиною 4000 м і шириною 60м дозволяє приймати

повітряні судна всіх типів цілодобово, в тому числі в умовах обмеженої видимості. «Бориспіль» є також єдиним аеропортом України, з якого виконуються трансконтинентальні рейси.

У червні 2012 року в аеропорту відкрито найбільший та найсучасніший в Україні термінальний комплекс – пасажирський термінал «D». «Бориспіль» став першим в державі оператором, що надає повний спектр хендлінгових послуг. В аеропорту розроблено та реалізовано унікальний проект – офіційну службу «Sky Taxi», яка гарантує безпеку та якість обслуговування пасажирів.

Аеровокзальний комплекс аеропорту складається з трьох терміналів.

Термінал «B». Площа: 36035,2 кв. м. Термінал «B» був відкритий у 1965 році та неодноразово модернізувався. Він обслуговує у першу чергу авіапасажирів, що подорожують у межах України. Термінал також використовується для обслуговування частини авіапасажирів міжнародних рейсів. У терміналі знаходяться магазини, кафе і бари, представництва авіакомпаній, туристичних фірм, банків, доступ до Інтернету, бізнес-центр, камери схову. Пропускна спроможність: На міжнародних рейсах: 1200 пасажирів/год. (на виліт) і 1100 пасажирів/год. (на приліт). По Україні: 650 пасажирів/год. (на виліт) та 600/год. (на приліт). Зона реєстрації нараховує 43 стійки реєстрації, 7 пунктів контролю на авіабезпеку, 17 кабін паспортного контролю.

Термінал «F». Площа: 20685,6 кв. м. Термінал «F» був відкритий у 2010 році. У ньому реалізовані прості та зручні для пасажирів технологічні процеси, поліпшено умови їх обслуговування, впроваджено новітні інженерні та інформаційні технології, застосовано сучасні системи безпеки. Зараз термінал «F» обслуговує виключно міжнародні рейси. Пропускна спроможність: 900 пасажирів/год. (на виліт) і стільки ж на приліт; в піковий період можливість обслуговування до 1500 пасажирів/год. (на виліт). Зона реєстрації нараховує 30 стійок реєстрації із системою подачі та зважування багажу, 1 стійку для пасажирів з негабаритним багажем, 2 стійки митного

оформлення. Зона реєстрації також обладнана Web-кіосками, що дозволяють пасажирові зареєструватися самостійно – це прискорює процес реєстрації і не утворює черг.

Пасажирський термінал «D». Площа: 107,000 кв. м. Відкритий у 2012 році найпотужніший в Україні пасажирський термінал «D» є логічним розвитком інфраструктури Аеропорту, який виводить його на принципово новий рівень кількості та якості авіап перевезень. Пропускна спроможність: Термінал може забезпечувати пасажиропотік на рівні 10 млн. на рік. 3000 пасажирів/год (на виліт), і стільки ж на приліт. У зонах реєстрації нового аеровокзального комплексу передбачена велика кількість стійок реєстрації (60 та 6 для web-реєстрації), 18 пунктів контролю на авіабезпеку, 28 кабін паспортного контролю, що дозволить уникнути черг. Для зручності пасажирів встановлені ліфти, ескалатори, травелатори. Термінал оснащений 11 стаціонарними аеромостами з автоматизованою системою докування (для посадки/висадки), які дозволяють одночасно приймати шість літаків класу «Боїнг 747» і п'ять літаків класу «Боїнг 737». Галерея очікування рейсів у зоні відльоту має довжину 870 м.

Термінал містить VIP залу, яка задовольняє потреби найвимогливіших цінителів комфорту та якісного сервісу.

ДП МА «Бориспіль» створений для здійснення господарської діяльності з метою:

- отримання прибутку (доходу) від здійснення господарської діяльності;
- наземного і технічного обслуговування повітряних суден авіакомпаній, що використовуються на внутрішніх, міждержавних і міжнародних повітряних лініях;
- своєчасного задоволення попиту економіки та суспільних потреб в наданні першочергових послуг для здійснення авіаційних перевезень пасажирів та вантажу, пошти;
- забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів.

Авіаційні послуги:

- обслуговування пасажирів, обробка багажу, пошти, вантажів;
- наземне обслуговування повітряних суден. Неавіаційна діяльність:
- оренда;
- комунальні послуги;
- послуги готелю;
- телекомунікаційні послуги;
- послуги служби ГСМ;
- послуги служби поштово-вантажного обслуговування;
- послуги зв'язку;
- послуги хендлінгових агентів;
- обслуговування цінних вантажів;
- послуги пансіонату «Політ».

Основними споживачами в діяльності ДП МА «Бориспіль» є авіакомпанії та пасажирів, які користуються авіаційними послугами.

Протягом своєї діяльності на підприємстві ведення бухгалтерського обліку та складання звітності здійснювалось згідно вимог Закону України із змінами та доповненнями «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 р. №996-XIV, національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку з метою забезпечення єдиних (постійних принципів) методів, процедур при відображенні поточних операцій в обліку та складанні фінансової звітності, а також прийнятому на підприємстві наказу». Проводиться подальша модернізація та оновлення парку повітряних суден, підвищення рівня обслуговування, розширюється географія польотів українських перевізників.

Аналізуючи статистичні дані щодо обсягів пасажиро- та поштовантажопотоків аеропортів України, слід зазначити, що ДП МА «Бориспіль» концентрує 62% всіх пасажиропотоків та 74% всіх поштовантажопотоків і є лідером серед вітчизняних аеропортів.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і

міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, що має велике значення.

2.3. Аналіз фінансово-економічних результатів діяльності підприємства ДП МА «Бориспіль» та їх впливу на економічну безпеку

Господарська діяльність є ефективною, якщо підприємство: раціонально використовує активи, своєчасно погашає зобов'язання, рентабельне.

Тому, використовуючи статті фінансової звітності, проведемо аналіз ефективності господарської діяльності підприємства.

Метою аналізу є проста і наочна оцінка динаміки розвитку підприємства, його фінансового стану.

Розглянемо такі загальновизнані методи аналізу, якими може скористатися фінансовий аналітик: горизонтальний аналіз, вертикальний аналіз та аналіз із застосуванням коефіцієнтів, використовуючи додатки А-Г.

Для здійснення аналізу кімнати відпочинку і структури майна підприємства та джерел його фінансування необхідно за допомогою групування скласти аналітичний баланс ДП МА «Бориспіль» (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Аналітичний баланс за період 2012-2014 рр. (тис. грн.)

Показники	2012		2013		2014		Відхилення 2014 / 2012 рр.	
	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%
Активи:								
Необоротні активи	7027485,00	89,38	7972182,00	81,47	8162745,00	84,34	+1135260	+16,15
Оборотні активи	835288,00	0,62	1810590,00	18,50	1512061,00	15,62	+676773	+81,02
-запаси	67246,00	0,86	65150,00	0,67	52677,00	0,54	-14569	-21,67
-дебіторська заборгованість	429556,00	5,46	568742,00	5,81	618240,00	6,39	+188684	+43,93
- грошові кошти	193082,00	2,46	1056663,00	10,80	838504,00	8,66	+645422	+334,27

-інші оборотні активи	145404,00	1,85	120035,00	1,23	2640,00	0,03	-142764	-98,18
Інші активи	144,00	0,00	2954,00	0,03	3235,00	0,03	+3091	+2146,5
Баланс	7862917,00	100,00	9785726,00	100,00	9678041,00	100,00	1815124	23,08
Пасиви:								
Власний капітал	5030080,00	63,97	5311062,00	54,27	5359255,00	55,38	+329175	+6,54

Продовження табл. 2.1.

Довгострокові зобов'язання забезпечення	1700944,00	,63	3544798,00	36,22	3533203,00	36,51	+1832259	+107,72
Поточні зобов'язання	688570,00	,76	426585,00	4,36	306640,00	3,17	-381930	-55,47
-короткострокові кредити банків	250000,00	,18	0,00	0,00	0,00	0,00	-250000	-100,00
-поточна заборгованість довгостроковими зобов'язаннями	0,00	0,00	184638,00	1,89	48100,00	0,50	+48100	X
-кредиторська заборгованість	435045,00	5,53	190267,00	1,94	194148,00	2,01	-240897	-55,37
-інші поточні зобов'язання	3525,00	0,04	51680,00	0,53	64392,00	0,67	+60867	+1726,7
Інші пасиви	443323,00	5,64	503481,00	5,14	478943,00	4,95	+35620	+8,03
Баланс	7862917,00	100,00	9785926,00	100,00	9678041,00	100,00	+1815124	+23,08

Так, протягом 2012-2014 рр. відбулося зростання валюти балансу на 1815124 тис. грн. або на 23,08%. Слід відзначити, що зростання валюти балансу було спровоковано збільшенням величини необоротних активів на 1135260,0 тис. грн. або на 16,15%. У 2014 р., порівняно з 2012 р., відбулося зростання величини оборотних активів на 676773,0 тис. грн. або на 81,02%, що сталося за рахунок збільшення дебіторської заборгованості підприємства на

188684 тис. грн. або на 43,93%; грошових коштів на 645422,0 тис. грн. або на 334,27%; інших оборотних активів на 3091 тис. грн. або на 2146,53%. Також, слід зазначити, що за 2012-2014 рр. відбулося зростання власного капіталу в ДП МА «Бориспіль» на 329175 тис. грн. або на 6,54%. Довгострокові зобов'язання зросли на 1832259 тис. грн. або на 107,72%. Натомість, за 2012-2014 рр. спостерігаємо скорочення поточних зобов'язань на 381930 тис. грн. або на 55,47%. Зменшення величини поточних зобов'язань було спровоковано скороченням короткострокових кредитів банків на 250000 тис. грн. або на 100%; зменшенням кредиторської заборгованості на 240897 тис. грн. або на 55,37%.

Для визначення ліквідності балансу ДП МА «Бориспіль» порівняємо підсумки по кожній групі активів і пасивів (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Баланс ліквідності ДП МА «Бориспіль» у 2012-2014 рр. (тис. грн.)

Код	Назва	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014
A1	Найбільш ліквідні активи	193082,00	1056663,00	838504,00
П1	Найбільш термінові зобов'язання	435045,00	190267,00	194148,00
A1-П1	Забезпечення зобов'язань П1	-241963,00	+866396,00	+644356,00
A2	Активи, які швидко реалізуються	429556,00	568742,00	618240,00
П2	Короткострокові пасиви	253525,00	236318,00	112492,00
A2-П2	Забезпечення зобов'язань П2	+176031,00	+332424,00	+505748,00
A3	Активи, які повільно реалізуються	212794,00	188139,00	58552,00
П3	Довгострокові пасиви	1700939,00	3544794,00	3533199,00
A3-П3	Забезпечення зобов'язань П3	-1488145,00	-3356655,00	-3474647,00
A4	Активи, які важко реалізуються	7027485,00	7972182,00	8162745,00
П4	Постійні пасиви	5473408,00	5814547,00	5838202,00

A4-П4	Забезпечення зобов'язань П4	+1554077,0	+2157635,00	+2324543,00
-------	-----------------------------	------------	-------------	-------------

Так, станом на 31.12.2012 р. ДП МА «Бориспіль» не володіло абсолютною ліквідністю. Найбільш ліквідні активи значно менше суми кредиторської заборгованості, платіжний недолік склав на кінець року 241963,00 тис. грн. Це говорить про те, що на кінець року термінові зобов'язання підприємства покривалися найбільш ліквідними активами. На кінець року виявлено перевищення швидкоореалізованих активів над короткостроковими пасивами, тобто платіжний надлишок склав 176031,00 тис. грн. Це говорить про те, що короткострокові пасиви можуть бути погашені коштами в розрахунках на кінець звітного року. Довгострокові пасиви перевищували повільно реалізовані активи, відповідно, на 1488145,00 тис. грн. Перевищення важко реалізованих активів над постійними пасивами на 1554077,00 тис. грн. на кінець року свідчить про те, що підприємство достатньо володіє власними оборотними коштами. Натомість, слід відзначити, що станом на 31.12.2013 р. ДП МА «Бориспіль» володіло абсолютною ліквідністю, адже на кінець року виявлено перевищення швидкоореалізованих активів над короткостроковими пасивами, тобто платіжний надлишок склав 866396,00 тис. грн. Це говорить про те, що короткострокові пасиви можуть бути погашені коштами в розрахунках на кінець звітного року. Але, слід відзначити, що найбільш ліквідні активи значно більші суми кредиторської заборгованості, платіжний надлишок склав на кінець року 332424,00 тис. грн. Це говорить про те, що термінові зобов'язання підприємства покривалися найбільш ліквідними активами. Довгострокові пасиви перевищували повільно реалізовані активи, на кінець року, на 3356655 тис. грн. Перевищення постійних пасивів над важкоореалізованими активами на 2157635,00 тис. грн. на кінець року свідчить про те, що підприємство достатньо володіє власними оборотними коштами. Станом на 31.12.2014 р. ДП МА «Бориспіль» володіло абсолютною ліквідністю, адже на кінець року виявлено перевищення швидкоореалізованих активів над короткостроковими пасивами, тобто платіжний надлишок склав 644356,00 тис. грн. Це говорить про те, що короткострокові пасиви можуть бути погашені коштами в розрахунках на кінець звітного року. Але, слід відзначити, що найбільш ліквідні активи значно більші суми кредиторської заборгованості, платіжний надлишок склав на кінець року 505748,00 тис. грн. Це говорить про те, що термінові зобов'язання підприємства покривалися найбільш ліквідними активами. Довгострокові пасиви перевищували повільно реалізовані активи, на кінець року, на 3474647,00 тис. грн. Перевищення постійних пасивів над важкоореалізованими активами на 2324543,00 тис. грн. на кінець року свідчить про те, що підприємство достатньо володіє власними оборотними коштами.

Отже, проведений аналіз динаміки активів і пасивів балансу ДП МА «Бориспіль» дозволяє зробити висновки про те, що весь приріст фінансових ресурсів був досягнутий за рахунок власних коштів, основна їх частина була спрямована на поповнення оборотних коштів.

Для оцінки особливостей формування прибутку доцільно провести горизонтальний аналіз звіту про фінансові результати ДП МА «Бориспіль» за 2012-2014 роки; основні показники звіту наведено у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Горизонтальний аналіз основних статей звіту ДП МА «Бориспіль» за 2012-2014 рр. (тис. грн.)

Показники	2012		2013		2014		Відхилення 2014 / 2012 рр.	
	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис.грн	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Доходи								
Виручка	1471722,0	78,76	1593488,0	89,58	1661713,0	87,81	+18999	+12,91
Інші операційні доходи	316861,00	16,96	57777,00	3,25	121298,00	6,41	-195563	-61,72
Інші доходи	68114,00	3,65	92325,00	5,19	77084,00	4,07	+8970	+13,17
Разом	1868572,0	100,00	1778833,0	100,00	1892490,0	100,00	+23918	+1,28
Витрати								
Непрямі податки	55718,00	4,35	82939,00	6,03	276952,00	15,68	+221234	+397,06
Собівартість продукції	651630,00	50,82	841732,00	61,16	908943,00	51,47	+257311	+39,49
Операційні витрати	334094,00	26,06	122413,00	8,89	154090,00	8,73	-180004	-53,88

Продовження табл. 2.3.

Фінансові витрати	6066,00	0,47	178131,00	12,94	327726,00	18,56	+321660	+5302,6
-------------------	---------	------	-----------	-------	-----------	-------	---------	---------

Інші витрати	28282,00	2,21	19403,00	1,41	51900,00	2,94	+23618	+83,51
Податок прибуток	206401,00	16,10	131739,00	9,57	46346,00	2,62	-160055	-77,55
Разом	1282191,0	100,00	1376357,0	100,00	1765957,0	100,00	+483760	+37,73
Елементи операційних витрат								
Матеріальні затрати	84493,00	11,49	144196,00	15,02	136054,00	13,08	+51561	+61,02
Витрати на оплату праці	289566,00	39,37	322049,00	33,54	314542,00	30,24	+24976	+8,63
Відрахування соціальні заходи	104886,00	14,26	118334,00	12,33	114825,00	11,04	+9939	+9,48
Амортизація	178845,00	24,31	245188,00	25,54	314776,00	30,26	+13593	+76,00
Інші операційні витрати	77766,00	10,57	130315,00	13,57	160075,00	15,39	+82309	+105,84
Разом	735556,00	100,00	960082,00	100,00	1040272,0	100,00	+304716	+41,43

Так, варто відзначити, що протягом 2012-2014 рр. у фінансовій діяльності ДП МА «Бориспіль» сталися такі зміни як: зростання виручки від реалізації продукції на 189991 тис. грн. або на 12,91%; зменшення інших операційних доходів на 195563 тис. грн. або на 61,72%; фінансові та інші доходи зросли на 20520 тис. грн. (172,80%) та на 8970 тис. грн. (13,17%) відповідно; загалом доходи підприємства зросли на 23918 тис. грн. або на 1,28%. Упродовж 2012-2014 рр. відбулося збільшення загальних витрат підприємства на 483766 тис. грн. або на 37,73%, що сталося за рахунок зростання таких статей витрат як: собівартості реалізованої продукції на 257313 тис. грн. або на 39,49%; фінансових витрат на 321660 тис. грн. або на 5302,67%; інших витрат на 23618 тис. грн. або на 83,51%.

У 2014 р., порівняно з 2012 р., спостерігаємо збільшення операційних витрат ДП МА «Бориспіль» на 304716 тис. грн. або на 41,43%, що сталося за рахунок зростання всіх елементів операційних витрат, а саме: матеріальних витрат на 51561 тис. грн. або на 61,02%; витрат на оплату праці на 24976 тис.

грн. або на 8,63%; відрахувань на соціальні заходи на 9939 тис. грн. або на 9,48%; амортизації на 135931 тис. грн. або на 76,0%; інших операційних витрат на 82309 тис. грн. або на 105,84%.

Проведемо аналіз фінансової стійкості та платоспроможності ДП МА «Бориспіль» на основі розрахунку коефіцієнтів фінансового стану, використовуючи дані фінансової звітності за 2012-2014 рр. та формул для проведення розрахунку:

1. Аналіз ліквідності підприємства здійснюється шляхом розрахунку показників (коефіцієнтів), які розраховуються на основі даних форми № 1 «Баланс» шляхом зіставлення поточних активів і поточних зобов'язань підприємства (табл. 2.4). Оцінка ліквідності підприємства проводиться з метою визначення його можливості оплатити свої поточні зобов'язання. Негативне фінансове становище організації у першу чергу проявляється через зниження значень групи даних показників.

Таблиця 2.4

Аналіз показників ліквідності в ДП МА «Бориспіль» за
2012-2014 роки

Назва показника	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	2013/2012	2014/2013	2014/2012
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,280	2,477	2,734	+2,20	+0,26	+2,45
Коефіцієнт проміжної ліквідності	1,115	4,092	4,759	+2,98	+0,67	+3,64

Продовження табл. 2.4.

Коефіцієнт загальної	1,213	4,244	4,931	+3,03	+0,69	+3,72
----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

ліквідності (покриття)						
Власний оборотний капітал	146718	1384005	1205421	+1237287	-178584,0	+1058703,0

Так, протягом 2012-2014 рр. спостерігаємо зростання таких показників ліквідності: коефіцієнта абсолютної ліквідності на 2,45, коефіцієнта загальної ліквідності на 3,64 та коефіцієнта загальної ліквідності (покриття) на 3,72. Також, упродовж 2012-2014 рр. спостерігаємо зростання власного оборотного капіталу на 1058703,0 тис. грн., що сталося за рахунок зростання ліквідних активів.

2. Оцінка показників ділової активності в ДП МА «Бориспіль» (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Аналіз показників ділової активності в ДП МА «Бориспіль» за 2012-
2014роки

Назва показника	01.01. 2012	01.01. 2013	01.01. 2014	2013/2012	2014/ 2013	2014/ 2012
Оборотність дебіторської заборгованості	12,441	10,162	7,234	-2,28	-2,93	-5,21
Оборотність кредиторської заборгованості	2,813	3,350	6,387	+0,54	+3,04	+3,57
Період погашення дебіторської заборгованості днів	29	36	50	+7	+14	+21
Період погашення кредиторської заборгованості днів	130	109	57	-21	-52	-73

Продовження табл. 2.5.

Оборотність постійних активів	0,232	0,201	0,172	-0,03	-0,03	-0,06
Оборотність активів	0,199	0,171	0,142	-0,03	-0,03	-0,06
Оборотність чистих активів	0,205	0,186	0,149	-0,02	-0,04	-0,06
Оборотність товарно-матеріальних запасів	11,301	12,715	15,428	+1,41	+2,71	+4,13
Період обороту товарно-матеріальних запасів, днів	32	30	24	-4	-5	-9

Аналізуючи дані табл. 2.5, можна сказати, що коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості протягом 2012-2014 рр. зменшився на 5,21.

У зв'язку із скороченням оборотності дебіторської заборгованості, спостерігаємо зростання середнього періоду погашення дебіторської заборгованості на 21 день.

Натомість, упродовж 2012-2014 рр. спостерігаємо зростання оборотності кредиторської заборгованості на 3,57, що вплинуло на скорочення періоду погашення кредиторської заборгованості на 73 дні. Скорочення чистого доходу від реалізації продукції вплинуло на зменшення оборотності постійних активів у 2014 р., порівняно з 2012 р., на 0,06; зменшення оборотності активів на 0,06 та скорочення оборотності чистих активів на 0,06. Позитивною тенденцією господарської діяльності ДП МА «Бориспіль» є зростання оборотності товарно-матеріальних цінностей на 4,13, що вплинуло на скорочення періоду оборотності ТМЦ на 9 днів.

3. Аналіз показників фінансової стійкості в ДП МА «Бориспіль» (табл. 2.6). Фінансова стійкість підприємства тісно пов'язана з його платоспроможністю, її аналіз дає змогу визначити фінансові можливості компанії на перспективу.

Аналіз показників фінансової стійкості та платоспроможності на
ДП МА «Бориспіль» за 2012-2014 рр.

Назва показника	01.01. 2012	01.01. 2013	01.01. 2014	2013/ 2012	2014/ 2013	2014/ 2012
Коефіцієнт фінансової незалежності (автономії)	0,640	0,543	0,554	-0,10	+0,01	-0,09
Коефіцієнт фінансової залежності	1,563	1,843	1,806	+0,28	-0,04	+0,24
Коефіцієнт заборгованості	0,304	0,406	0,397	+0,10	-0,01	+0,09
Відношення довгострокових кредитів до капіталізації	0,237	0,379	0,377	+0,14	0,00	+0,14
Відношення довгострокових кредитів до власного капіталу	0,338	0,667	0,659	+0,33	-0,01	+0,32

Так, протягом 2012-2014 рр. відбулося скорочення коефіцієнта автономії на 0,09, що пов'язано із зростанням власного капіталу. Зростання поточних зобов'язань вплинуло на збільшення коефіцієнта залежності підприємства. Збільшення коефіцієнта заборгованості на 0,09 відбулося за рахунок зростання заборгованості підприємства.

Негативним моментом у діяльності підприємства є зростання показника відношення довгострокових кредитів до капіталізації на 0,32.

4. Оцінка показників прибутковості в ДП МА «Бориспіль» (табл.2.7).

Таблиця 2.7

Аналіз показників прибутковості в ДП МА «Бориспіль»
за 2012-2014 роки

Назва показника	Дата оцінки			Динаміка зміни показника		
	01.01. 2012	01.01. 2013	01.01. 2014	2013/ 2012	2014/ 2013	2014/ 2012
Рентабельність активів	8,230	4,561	1,300	-3,67	-3,26	-6,93
Рентабельність власного капіталу	12,151	7,784	2,372	-4,37	-5,41	-9,78
Рентабельність продажу	52,764	39,997	31,993	-12,77	-8,00	-20,77

Рентабельність чистих активів	8,720	4,869	1,351	-3,85	-3,52	-7,37
Рентабельність оборотних активів	72,422	45,670	26,667	-26,75	-19,00	-45,76
Фондовіддача	57,719	41,064	28,362	-16,66	-12,70	-29,36

Так, протягом 2012-2014 рр. відбулося скорочення всіх показників рентабельності – це сталося у зв'язку із зменшенням фінансового результату діяльності підприємства.

Персонал аеропорту «Бориспіль» – це команда професіоналів, об'єднаних єдиною метою. Саме завдяки своїм працівникам аеропорт кожен рік підтверджує статус підприємства високої соціальної відповідальності, що полягає в забезпеченні безпеки та належного рівня якості послуг, які надаються клієнтам аеропорту, а також, в постійному розвитку інфраструктури.

Так, протягом 2012-2014 р.р. відбулося зростання чисельності персоналу на 749 осіб. Проведемо детальний аналіз показників чисельності персоналу компанії ДП МА «Бориспіль» в Україні (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Показники чисельності персоналу ДП МА «Бориспіль» в Україні, осіб

Показник	2012 р.	2013р.	2014р.	2013 / 2012 рр.	2014 / 2013 рр.	2014 / 2012 рр.
1	2	3	4	5	6	7
Середньоспискова чисельність персоналу, в т.ч.:	3918	4531	4667	+613	+136	+749

Продовження табл. 2.8.

- керівники	118	145	54	+27	+9	+36
- інженери	167	193	03	+27	+10	+37
- льотчики	964	1074	1162	+110	+88	+198
- авіадиспетчери	619	725	748	+106	+22	+129
- стюардеси	938	1124	1120	+185	-4	+182
- робітники служб	98	108	152	+10	+44	+54

авіаційної безпеки						
- адмінперсонал	219	251	54	+32	+3	+34
- службовий персонал	118	141	44	+23	+2	+26
- технічний персонал	87	105	09	+18	+4	+22
- персонал відділу кадрів	84	92	96	+8	+4	+12
-працівники бухгалтерського обліку та фінансової звітності	195	227	34	+32	+7	+39
-персонал маркетингового відділу	117	120	95	+3	-24	-22
-обслуговуючий персонал	195	227	196	+32	-31	+2

З даних таблиці 2.8 видно, що у 2014 році, порівняно з 2012 роком відбулося зростання чисельності персоналу на 749 осіб, що пов'язано із збільшенням пасажирообороту на підприємстві.

Проведемо оцінку структури персоналу в ДП МА «Бориспіль» (рис. 2.2).

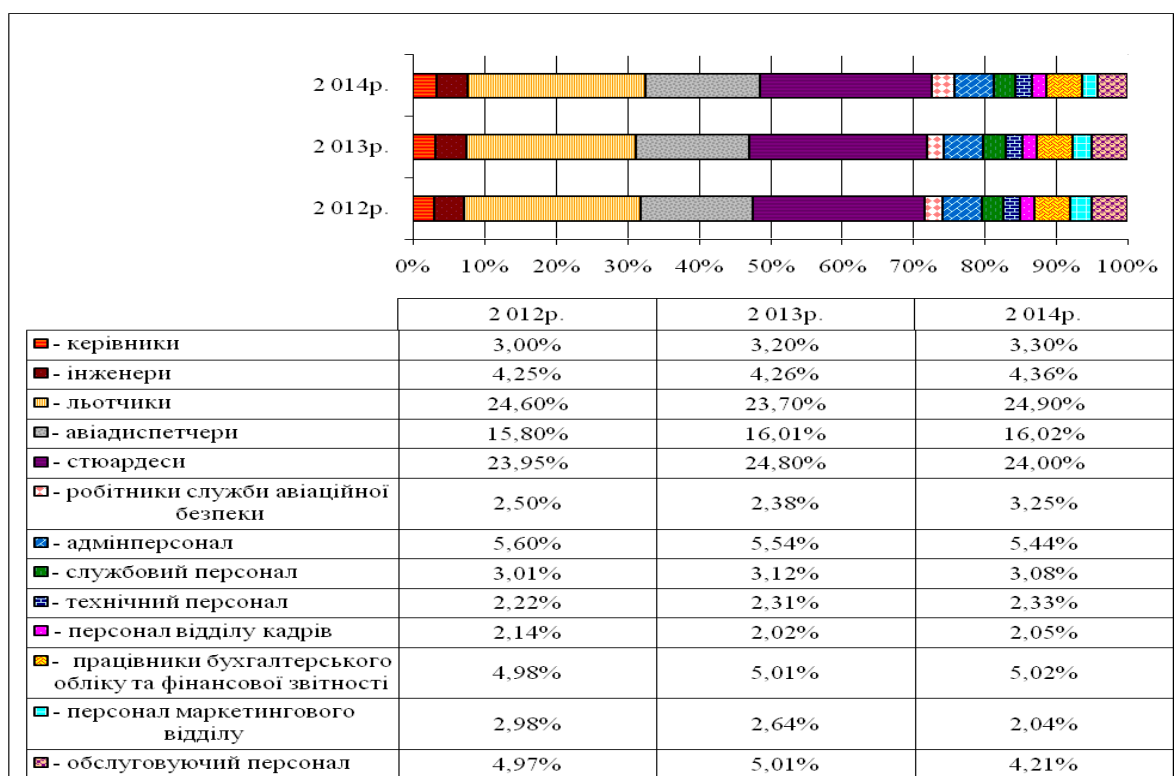


Рис. 2.2 Структура персоналу в ДП МА «Бориспіль»

Як видно із структури персоналу в ДП МА «Бориспіль», протягом 2012-2014 рр. найбільша питома вага припадає на льотчиків компанії (у 2014 р. –

24,90 %).

Здійснено розрахунок продуктивності праці працівників компанії ДП МА «Бориспіль» в Україні (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Аналіз продуктивності праці працівників компанії
ДП МА «Бориспіль»

Показники	2012 р	2013 р	2014 р	Відхилення 2014 р.:			
				2012 р.		2013 р.	
				тис. грн.	%	тис. грн.	%
Випуск продукції тис. грн.	1471722,0	1593488,0	1661713,0	+189991	+12,91	+68225	+4,28
Середньооблікова чисельність, осіб	3918	4531	4667	+749	+19,12	+136	+3,00
Продуктивність праці персоналу, тис. грн	375,63	351,69	356,06	19,57	-5,21	+4,38	+1,24

Отже, проведені результати розрахунку в табл. 2.9 свідчать, що протягом 2012-2014 рр. відбулося зменшення показника продуктивності персоналу на 19,57 тис. грн. або на 5,21%, що непропорційно зростанню середньоспискової чисельності персоналу та чистої виручки від реалізації продукції компанії ДП МА «Бориспіль».

ДП МА «Бориспіль» цінує своїх працівників за їхній професіоналізм, високий рівень відповідальності та творчий підхід до справи. Компанія піклується про добробут своїх працівників, працює над посиленням їх соціального захисту, підвищенням їх кваліфікації та ефективності мотивації праці, інвестує в їхній розвиток та піклується про комфортні умови праці.

Поряд з проведеним аналізом структури персоналу та оцінкою кадрового потенціалу, проведемо поглиблений аналіз якісного складу працівників ДП МА «Бориспіль» (таблиця 2.9).

З таблиці 2.9 ми бачимо, що на підприємстві переважає за статтю чоловічий персонал – 57,20%, жінок 42,80%. За віком переважає персонал вікової категорії 50-55 років, тобто більш досвідчені працівники. Крім того, на підприємстві працюють переважно працівники, стаж роботи яких у відповідній галузі від 11 до 15 років, тобто є передумови та досвід для успішного і ефективного ведення діяльності.

Фонд основної заробітної плати персоналу ДП МА «Бориспіль» включає в себе посадовий оклад та тарифну частину ФОП. Варто зазначити, що протягом 2012-2014 рр. керівному складу працівників підприємства нараховувалися до основної заробітної плати преміальні надбавки в розмірі 10 %, службовцям – 5 %, а робітникам лише 2 % тарифної частини ФОП.

Отже, розглянутий фінансовий стан ДП МА «Бориспіль» свідчать про те, що на підприємстві існують такі проблеми: наявність дебіторської та кредиторської заборгованості; скорочення чистого прибутку підприємства; наявність довгострокових зобов'язань. Досліджуваному підприємству слід здійснити пошук альтернативних джерел оптимізації фінансових ресурсів підприємства.

Висновок

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (ДП МА «Бориспіль») є найбільшим і найпотужнішим в Україні. Він забезпечує близько 65% авіаційних пасажирських перевезень України, і щороку обслуговує понад 8 млн. пасажирів.

ДП МА «Бориспіль» надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам та іншим клієнтам в авіаційній та неавіаційних сферах діяльності, забезпечуючи регулярність та безпеку польотів. Стратегічно важливими напрямками для аеропорту «Бориспіль» є утримання провідної позиції головного міжнародного аеропорту. Основними споживачами в діяльності ДП МА «Бориспіль» є авіакомпанії та пасажирів, які користуються авіаційними послугами.

Аналізуючи статистичні дані щодо обсягів пасажиро- та поштовантажопотоків аеропортів України, слід зазначити, що ДП МА «Бориспіль» концентрує 62% всіх пасажиропотоків та 74% всіх поштовантажопотоків і є лідером серед вітчизняних аеропортів.

Так, протягом 2012-2014 рр. відбулося зростання валюти балансу на 1815124 тис. грн. або на 23,08%. Слід відзначити, що зростання валюти балансу було спровоковано збільшенням величини необоротних активів на 1135260,0 тис. грн. або на 16,15%.

Розглянутий фінансовий стан ДП МА «Бориспіль» свідчать про те, що на підприємстві існують такі проблеми: наявність дебіторської та кредиторської заборгованості; скорочення чистого прибутку підприємства підприємства; наявність довгострокових зобов'язань. Досліджуваному підприємству слід здійснити пошук альтернативних джерел оптимізації фінансових ресурсів підприємства.

Протягом 2012-2014 рр. відбулося зростання чисельності персоналу на 749 осіб. ДП МА «Бориспіль» цінує своїх працівників за їхній професіоналізм, високий рівень відповідальності та творчий підхід до справи. Компанія піклується про добробут своїх працівників, працює над посиленням їх

соціального захисту, підвищенням їх кваліфікації та ефективності мотивації праці, інвестує в їхній розвиток та піклується про комфортні умови праці.

У роботі було запропоновано шляхи вдосконалення стратегій розвитку та заходи з їх реалізації на ДП МА «Бориспіль». Основними з них є:

- інтеграція у систему провідних європейських трансферних аеропортів;
- розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів аеропорту;
- зменшення собівартості послуг;
- підвищення рівня корпоративної культури, створення умов для розвитку та професійного росту кожного працівника;
- зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище.

РОЗДІЛ 3

Проблеми та шляхи вдосконалення комплексного забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галзі України

3.1. Проблем комплексного забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі України

Формування стратегії економічного розвитку підприємства є складним процесом, який охоплює декілька етапів:

Етап 1. Інформаційне забезпечення стратегічного планування. Це підбір, класифікація та підготовка до використання інформації, щодо розроблення стратегії, яка надасть достатньо повну та об'єктивну характеристику факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Етап 2. Визначення цілей організації. Формування, усвідомлення та проголошення місії організацією є важливим орієнтиром і критерієм оцінки її діяльності.

Етап 3. Вибір методів аналізу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. Це порівняння експертних оцінок, статистичного і соціологічного дослідження, споживачів.

Етап 4. Оцінка і аналіз факторів внутрішнього середовища. Здійснюється шляхом дослідження стану фінансів, обліку, нормування та оплати праці, культурного рівня організації, використання робочої сили тощо.

У процесі оцінювання й аналізу факторів внутрішнього середовища організації важливою є оцінка конкурентоспроможності продукції підприємства, тобто сукупності її якісних і вартісних характеристик, що забезпечують відповідність продукції вимогам ринку в певний період часу.

Забезпечення конкурентоспроможності продукції пов'язане з необхідністю її кількісного оцінювання, процес якого охоплює кілька стадій.

1. Встановлення цілей аналізу конкурентоспроможності:
 - визначення позицій на ринку існуючого товару;
 - виявлення каналів збуту нового товару.
2. Аналіз ринку та потенційних покупців:

- оцінка ємності ринку і перспектив збуту на ньому конкретного товару;
 - вивчення існуючого попиту на продукцію;
 - формулювання вимог до виробу;
 - аналіз ідеї.
3. Оцінка конкурентоспроможності товару:
- підбір декількох найкращих товарів-аналогів;
 - пошук ідеального зразка, виготовленого з урахуванням вимог і запитів цільових споживачів.

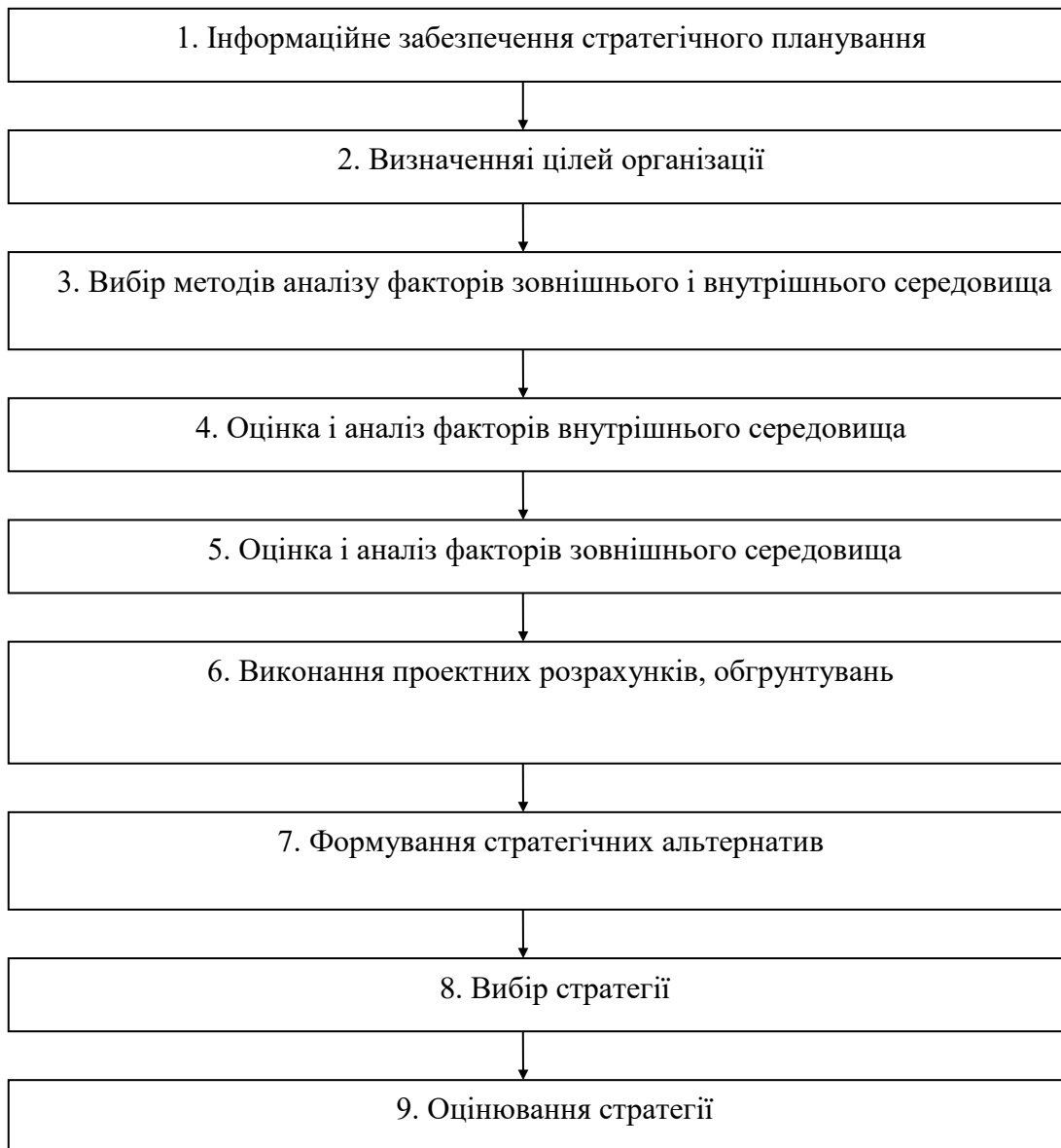


Рис. 1.1. Етапи формування стратегії розвитку підприємства

4. Після вибору бази порівняння на основі вивчення ринку і потреб споживачів визначають номенклатуру параметрів оцінювання товару, найважливішими серед яких споживчі, економічні й маркетингові.

Етап 5. Оцінка і аналіз факторів зовнішнього середовища Суть його полягає в дослідженні представлених факторів.

Етап 6. Виконання проектних розрахунків, обґрунтувань. Суть його полягає у визначенні його найважливіших показників (економічних, соціальних, технологічних тощо), які найповніше характеризують очікувані стратегії та виявлені тенденції їх зміни.

Етап 7. Формування стратегічних альтернатив. Цей етап полягає в розробці базових стратегій або окремих складових одного стратегічного плану.

Етап 8. Вибір оптимальної стратегії та її оцінювання. Є найважливішим етапом стратегічного планування. На основі оцінювання таких факторів: очікувана ефективність, рівень ризику, ринкова ситуація, вплив минулих стратегій тощо. Оцінюється добір методів аналізу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Правильно обрана, своєчасно скоригована стратегія є однією із запорук успішної діяльності організації.

Кінцевим результатом стратегічного планування, як і будь-якої іншої функції менеджменту, є розроблені методи менеджменту, прийняті конкретні управлінські рішення, а також затверджені певні показники (величина витрат, рівень прибутків, рентабельність тощо) діяльності організації.

У сучасних умовах транспорт є одним із найважливіших складових економічної системи будь-якої країни. Тому помітною є тенденція до зростання ролі та значення транспорту, особливо авіаційного, в національному та міжнародному сполученнях. Найважливішою перевагою авіаційного транспорту є швидкість доставки як вантажу, так і пасажирів. Аеропорти чинять вагомий вплив на транспортну систему країни в цілому. Тому однією з важливих вимог до роботи авіаційного транспорту є підвищення ефективності роботи аеропортів.

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»» є

найбільшим аеропортом України, який обслуговує понад 50% пасажирських авіаперевезень країни. Тому на сьогодні він є важливим стратегічним об'єктом транспортної системи України, що потребує негайних заходів щодо підвищення ефективності його діяльності.

Україна має у своєму розпорядженні розгалужену мережу аеропортів, що розміщені на всій території. На сьогодні більшість польотів зорієнтовано на Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль». Проте, протягом останніх років він перебував у стані занепаду.

З метою виявлення основних проблем аеропорту було застосовано ромб конкурентних переваг Майкла Портера, що базується на вивченні 4 груп показників:

- Параметри факторів виробництва;
- Стан попиту;
- Споріднені та підтримуючі галузі;
- Стійка стратегія, структура та суперництво.

Аналіз параметрів факторів виробництва передбачає виявлення чинників, що стимулюють або зменшують попит на продукцію компанії, в даному випадку – на авіаперевезення. Так як аеропорт перебуває у стані занепаду, основними факторами, що призвели до такого становища є: зростання експлуатаційних витрат, застарілий технологічний парк, нерозвинена інфраструктура аеропорту, складність залучення інвестицій, спад ВВП, девальвація національної валюти тощо.

Аналіз наступної групи показників засвідчив спад попиту на авіаперевезення у зв'язку зі зниженням купівельної спроможності громадян та ділової і туристичної активності населення.

Щодо споріднених та підтримуючих галузей, то основними з них є ті, що напряму пов'язані з авіаційними перевезеннями та ті, що надають неавіаційні послуги. До перших належать Дніпроавіа та МАУ. Друга група представлена ПАТ «Інвайт», «Кребо» та інші.

Вивчення четвертої складової ромбу показало відсутність бачення чіткої

стратегії розвитку аеропорту як з боку держави, так і з боку керівництва.

Конкурентна перевага підприємства на ринку може бути забезпечена за рахунок низьких витрат чи диференціації.

Їх сполучення обумовлює п'ять базових альтернативних стратегій конкуренції: стратегія лідерства по витратах, стратегія широкої диференціації, стратегія оптимальних витрат, сфокусована стратегія низьких витрат, сфокусована стратегія диференціації.

Критичним елементом стратегії аеропорту є впровадження системи мотивації авіаперевізників, яка буде направлена на розвиток нових напрямків та трансферних авіаперевезень.

Нижче наведений SWOT аналіз аеропорту «Бориспіль», що ґрунтується на аналізі ринку та можливостей розвитку аеропорту:

На підставі проведеного SWOT аналізу визначені наступні пріоритетні напрямки:

- співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження існуючих маршрутів з метою відновлення пасажиропотоку та збільшення частки трансферного пасажиропотоку;
- розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів;
- впровадження заходів з підвищення рівня обслуговування пасажирів, в першу чергу, в частині надання неавіаційних послуг;
- посилення заходів з підтримання рівня безпеки;
- зниження витрат (cost cutting), в тому числі зниження собівартості послуг;
- наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсінгу).

SWOT-аналіз ДП МА «Бориспіль»

Сильні сторони	Слабкі сторони
<p>Можливості льотного поля (ЗПС № 1 дозволяє обслуговувати далекомагістральні рейси);</p> <p>Базовий аеропорт для провідних українських авіакомпаній;</p> <p>Наявні можливості для розширення інфраструктури без суттєвих додаткових витрат;</p> <p>Велика частка міжнародних авіап перевезень;</p> <p>Наявність мережі трансконтинентальних</p>	<p>Високий рівень формальностей при перетині Державного кордону (прикордонна та митна служби), що перешкоджає збільшенню трансферного пасажиропотоку;</p> <p>Недостатньо розвинена трансферна інфраструктура;</p> <p>Відносно висока собівартість послуг, що надаються аеропортом;</p> <p>Недостатній розвиток доступної комерційної інфраструктури (магазини,</p>

Продовження табл. 2.10.

Можливості	Загрози
<p>Географічне положення, що сприяє розвитку мережі маршрутів;</p> <p>Зміцнення позиції базової авіакомпанії (нарощування обсягів перевезень і стикувальних рейсів);</p> <p>Можливе скасування візового режиму з країнами Євросоюзу;</p> <p>Відкладений попит на авіап перевезення, що має буде задоволений після стабілізації ситуації в країні.</p>	<p>Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок ведення бойових дій, складна соціально-політична ситуація в країні;</p> <p>Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення;</p> <p>Більш успішний та динамічний розвиток аеропортів конкурентів.</p>

3.2. Шляхи вдосконалення комплексного забезпечення системи економічної безпеки підприємств авіаційної галузі України

Авіаційна промисловість відіграє важливу роль у транспортній системі країни та у міжнародних транспортних зв'язках. В останні роки в Україні є можливість розробити і реалізувати нові проекти, технології та обладнання в аеропортах.

За результатами аналізу ринку та поточного стану діяльності підприємства визначено наступні стратегічні цілі та заходи з їх реалізації (табл. 2.11).

Варто розглянути ці цілі більш детально.

1. Проекти розвитку інфраструктури аеропорту, а саме реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D».

З метою реалізації хабової концепції розвитку аеропорту, у 2015 році всі регулярні міжнародні та внутрішні рейси переведено на обслуговування в термінал D.

В зв'язку формування виражених піків авіаційних перевезень протягом доби через термінал D виникає перспективна потреба облаштування нових місць стоянок повітряних суден перону D, тобто – розширення існуючих твердих покриттів перону.

Таблиця 2.11

Аналіз стратегічних цілей та заходи з їх реалізації

Стратегічні цілі	Заходи
1	2
1. Інтеграція у систему провідних європейських трансферних аеропортів	Стимулювання авіакомпаній до відкриття нових рейсів та збереження існуючих маршрутів
	Співпраця з авіакомпаніями з метою збільшення трансферного пасажиропотоку
	Створення інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів

	Запровадження нових послуг з метою збільшення доходів
	Проведення бенчмаркінгу серед аеропортів Європи
	Дотримання діючих на підприємстві стандартів обслуговування авіакомпаній та пасажирів

Продовження табл. 2.11.

2. Розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів аеропорту	Підвищення рівня комфорту пасажирів за рахунок розвитку комерційних зон (магазини, пункти харчування та ін.)
	Забезпечення експлуатаційної готовності техніки та устаткування
	Будівництво паркінгу та введення в експлуатацію
3. Зменшення собівартості послуг	Підвищення продуктивності праці
	Впровадження аутсорсингу
	Зменшення вартості закупівель та налагодження прозорих конкурсних умов при закупівлях, впровадження прозорої системи електронних закупівель
	Уникнення дублювання функцій структурних підрозділів
4. Підвищення рівня корпоративної культури, створення умов для розвитку та професійного росту кожного працівника	Корпоративне навчання
	Підвищення професійного рівня працівників шляхом проходження обов'язкового професійного навчання
5. Зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище	Впровадження енергозберігаючих технологій
	Постійний моніторинг впливу на навколишнє середовище та вжиття відповідних заходів.

З цією метою ДП МА «Бориспіль» розпочав роботи з проектування об'єкту «Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» ДП МА «Бориспіль» (інв.47729).

На основі розроблених проектних пропозицій визначена можливість розміщення об'єкту «Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» ДП МА «Бориспіль» (інв.47729) в межах льотної зони № 1 аеродрому «Бориспіль».

2. Відбудеться будівництво паркінгу в ДП МА «Бориспіль»

Проект «Будівництво паркінгу в ДП МА «Бориспіль» розроблено з метою покращення рівня обслуговування пасажирів та збільшення доходу від неавіаційних послуг.

3. Розвиток паливно-заправного комплексу аеропорту, а саме будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС

Насосно-фільтраційна станція призначена для подачі палива на пункти наливу та в систему централізованої заправки літаків на перонах аеродрому, а також для забезпечення фільтрації палива перед подачею на витратні установки.

Існуюча насосна станція (належить сторонній організації - ТОВ «Кребо Інтернешенел») має обмежену потужність та не може забезпечити нормальної роботи системи ЦЗЛ на всіх перонах ДП МА «Бориспіль».

4. Реконструкція периметрової огорожі території ДП МА «Бориспіль» (з сигналізацією, відеоспостереженням).

Захист периметру аеропорту від несанкціонованого проникнення на контрольовану територію і в зоні обмеженого доступу є однією з основних задач авіаційної безпеки у боротьбі з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації та визначається міжнародними та національними вимогами.

Реконструкція периметрової огорожі аеропорту з обладнанням її протипідкопним пристроєм, системою периметрової сигналізації та відеоспостереження надасть можливість:

- підвищити ефективність захисту периметру, зменшивши вірогідність випадків несанкціонованого проникнення;

- здійснювати дистанційний контроль за периметром аеропорту;
- здійснювати відео спостереження в нічний час та в несприятливих погодних умовах;
- забезпечувати охорону об'єктів аеропорту на великих площах;
- підвищити ефективність координації зворотних дій в разі спрацювання периметрової сигналізації;
- розширити можливості та підвищити рівень авіаційної безпеки і режиму в цілому.

5. Впровадження системи мотивації авіаперевізників

Умовою реалізації стратегії розвитку хабу є можливість надання аеропортом конкурентної комерційної пропозиції, яка повинна працювати в синергії з економікою розвитку маршрутної мережі базових авіаперевізників.

Оскільки практично всі витрати аеропорту є постійними (майже 97 % у 2014 році), аеропорт вкрай зацікавлений у залученні додаткового пасажиропотоку, доходи від якого йдуть на покращення фінансового результату ДП МА «Бориспіль».

6. Розробляти ініціативи щодо процедури оренди. Це дасть можливість підвищити рівень обслуговування пасажирів у відповідності до міжнародних стандартів та здійснювати оперативне коригування набору сервісів та їх постачальників.

7. Розвиток комерційної діяльності в фері неавіаційних послуг.

З метою розвитку неавіаційної діяльності аеропорт планує здійснення наступних заходів:

- забезпечити оптимальне розміщення точок громадського харчування та магазинів роздрібною торгівлі в терміналі «D», базуючись на світовому досвіді;
- розширити інфраструктуру сервісних пунктів (платіжних терміналів, банків, представництв, пунктів обміну валют, пунктів прокатів авто);
- задіяти у відповідності до інфраструктурних потреб зони терміналів

В, F, A, C та прилеглої території.

- удосконалити паркувальні та транспортні послуги на території ДП МА «Бориспіль».

- впровадити заходи щодо стандартизації орендних відносин та типів орендарів на території ДП МА «Бориспіль».

9. Покращення фінансових показників ДП МА «Бориспіль»

Приріст пасажиропотоку та розширення спектру послуг ДП МА «Бориспіль» дозволить отримати середньорічний приріст чистих доходів на рівні 11.4%.

Таким чином, починаючи з 2016 року очікується поступове зростання чистого прибутку.

Оновлення фонду основних засобів, що необхідне для підтримки операційної діяльності, планується в межах щорічної суми амортизаційних відрахувань за рахунок власних коштів.

Фінансування об'єктів капітального будівництва та реконструкції планується здійснювати за рахунок власних коштів (амортизаційні відрахування та чистий прибуток).

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (ДП МА «Бориспіль») є найбільшим і найпотужнішим в Україні. Він забезпечує близько 65% авіаційних пасажирських перевезень України, і щороку обслуговує понад 8 млн. пасажирів.

ДП МА «Бориспіль» надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам та іншим клієнтам в авіаційній та неавіаційних сферах діяльності, забезпечуючи регулярність та безпеку польотів. Стратегічно важливими напрямками для аеропорту «Бориспіль» є утримання провідної позиції головного міжнародного аеропорту. Основними споживачами в діяльності ДП МА «Бориспіль» є авіакомпанії та пасажирів, які користуються авіаційними послугами.

Аналізуючи статистичні дані щодо обсягів пасажиро- та поштовантажопотоків аеропортів України, слід зазначити, що ДП МА «Бориспіль» концентрує 62% всіх пасажиропотоків та 74% всіх поштовантажопотоків і є лідером серед вітчизняних аеропортів.

Так, протягом 2012-2014 рр. відбулося зростання валюти балансу на 1815124 тис. грн. або на 23,08%. Слід відзначити, що зростання валюти балансу було спровоковано збільшенням величини необоротних активів на 1135260,0 тис. грн. або на 16,15%.

Розглянутий фінансовий стан ДП МА «Бориспіль» свідчать про те, що на підприємстві існують такі проблеми: наявність дебіторської та кредиторської заборгованості; скорочення чистого прибутку підприємства підприємства; наявність довгострокових зобов'язань. Досліджуваному підприємству слід здійснити пошук альтернативних джерел оптимізації фінансових ресурсів підприємства.

Протягом 2012-2014 рр. відбулося зростання чисельності персоналу на 749 осіб. ДП МА «Бориспіль» цінує своїх працівників за їхній професіоналізм, високий рівень відповідальності та творчий підхід до справи. Компанія піклується про добробут своїх працівників, працює над посиленням їх соціального захисту, підвищенням їх кваліфікації та ефективності мотивації праці, інвестує в їхній розвиток та піклується про комфортні умови праці.

У розділі було запропоновано шляхи вдосконалення стратегій розвитку та заходи з їх реалізації на ДП МА «Бориспіль». Основними з них є:

- інтеграція у систему провідних європейських трансферних аеропортів;
- розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів аеропорту;
- зменшення собівартості послуг;
- підвищення рівня корпоративної культури, створення умов для розвитку та професійного росту кожного працівника;
- зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище.

Висновок

Авіаційна галузь держави належить до стратегічної і відіграє значну роль у розвитку економіки країни. Саме в цій галузі Україна має значні можливості. Авіаційна галузь пов'язана з використанням новітніх досягнень у різних галузях знань, використанням останніх технологій та розробок. В Україні працює розгалужена мережа аеропортів, найбільшим з яких є ДП МА «Бориспіль». Наявність таких конкурентоспроможних переваг, як унікальне географічне розташування, потенціал аеродромної зони, а також оновлена інфраструктура пасажирських терміналів та іншої транспортної інфраструктури, дозволить забезпечити подальший розвиток аеропорту «Бориспіль». Конкуренція в перевезеннях (відправлення та прибуття) вбачається з боку аеропорту Київ(Жуляни), головним чином у перевезеннях з-пункту-в-пункт, обслуговуванні низькобюджетних авіаперевізників та бізнес авіації, але конкуренція з боку Аеропорту Жуляни лімітована максимальною пропускнуою спроможністю.

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»» є найбільшим аеропортом України, який обслуговує понад 50% пасажирських авіаперевезень країни. Тому на сьогодні він є важливим стратегічним об'єктом транспортної системи України, що потребує негайних заходів щодо підвищення ефективності його діяльності.

На діяльність аеропорту впливають такі фактори:

- політичний так і макроекономічний стан України,
- інвестиційна привабливість України,
- ріст доходів населення,
- а також складна економічна ситуація в країні,
- продовження воєнного конфлікту в окремих регіонах країни, що негативно впливає на потенціал росту та платоспроможність населення та організацій.

За підсумками 2014 р. аеропорт «Бориспіль» визнаний одним з найнеефективніших серед міжнародних аеропортів. Саме тому метою даного

дослідження є виявлення ключових проблем, що стали причиною занепаду аеропорту та розробка шляхів покращення діяльності його роботи.

Показники прибутковості 2014 р. скорочуються у порівнянні з цими ж показниками за 2013 р. Доцільно сказати, що чистий прибуток 2014 р. відсутній, на нього впливають:

- збільшення інших операційних витрат на 81 %;
- скорочення інших фінансових доходів на 79 %;
- чистий фінансовий результат – від’ємний;
- скорочення інших доходів на 58 %

Ключовими загрозами та проблемами для ДП МА «Бориспіль» є:

- відсутність чіткої стратегії розвитку Компанії;
- неефективність при будівництві та закупівлях, надмірні потужності аеропорту;

- падіння операційних та фінансових показників, низький рівень прибутковості;

- неефективна структура доходів, завищені витрати Компанії;
- проблеми з оборотним капіталом;
- значний рівень боргового навантаження;
- необхідність добудови паркінгу;
- «формальність» служби контролю за якістю послуг Компанії;
- відсутність гнучкості в конкурентній боротьбі.

Стратегічно важливими напрямками для аеропорту «Бориспіль» є утримання провідної позиції головного міжнародного аеропорту.

Стратегічними цілями ДП МА «Бориспіль» є:

- інтеграція у систему провідних європейських трансферних аеропортів;

- постійний розвиток інфраструктури для забезпечення задоволеності клієнтів;

- постійне підвищення рівня корпоративної культури;

➤ постійне зменшення шкідливого виливу на навколишнє середовище.

На 2015 р. за рахунок кредитних коштів (кредити, облігації, тощо) заплановано 181 687,00 тис. грн., а саме на будівництво паркінгу – 181 687,00 тис. грн. Необхідність реалізації проекту визначена Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., яка затверджена Постановою Кабінету Міністрів від 30 жовтня 2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р.», та входить до проекту плану реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту, згідно Розпорядження Кабінета Міністрів України від 01.08.2013р. №563. Приведення авіатранспортної інфраструктури у відповідність з міжнародними вимогами є важливою складовою частиною стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку. Реалізація проекту дозволить: забезпечити необхідний рівень надання неавіаційних послуг; організувати зручне технологічне сполучення між паркінгом та термінальним комплексом D, яке не залежить від погодних умов.