

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА: КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД

*Глоба Є.О., здобувач вищої освіти
globaevgeniy01@gmail.com*

*Науковий керівник: Федотова І.В., д.е.н., проф.
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

В умовах постійно зростаючих загроз для бізнес-середовища, важливість оцінки комплексної безпеки підприємства стає ключовою для забезпечення його стабільності та конкурентоспроможності. Не дивлячись на велику кількість наукових досліджень у сфері управління та оцінки комплексної безпеки підприємства (КБП), підходи до визначення сутності, принципів, виявлення факторів впливу та оцінки рівня комплексної безпеки підприємства є розрізненими. У зв'язку з цим постає питання про належну оцінку стану безпеки автотранспортних підприємств і розробки відповідних методів ефективного управління нею. Тому питання оцінки рівня комплексної безпеки АТП за умови забезпечення охорони навколишнього середовища є досить актуальним.

Серед методів та методик Ареф'євої О.В., Кузенко Т.Б., Бабіної Н.О., Белоусової І.А. та інших [1-7], щодо оцінки комплексної безпеки підприємства у авторів не існує єдиної думки та єдиного методичного підходу, щоб враховувати різні підсистеми забезпечення безпеки на підприємстві.

У цьому науковому дослідженні розглядається питання комплексної безпеки підприємства, яке розуміється як стан захищеності всіх сфер його діяльності та всіх ресурсів, які цю діяльність забезпечують. З метою виявлення складових елементів цієї системи рекомендується використовувати ресурсно-функціональний підхід, який полягає в ретельному вивченні ресурсів підприємства. В рамках цього підходу проводиться ретельне вивчення ресурсів підприємства. Найбільше визнання значущості ресурсів у формуванні механізмів розвитку підприємства отримала сучасна ресурсна концепція (Resource-Based View - RBV). Ця концепція визначає передачу ресурсів та здібностей підприємства як критичний елемент формування конкурентних переваг [4]. У контексті автотранспортного підприємства, що є об'єктом дослідження, ресурси розділені на три ключові категорії: матеріальні, нематеріальні та

людські [8]. Цей поділ визначає доцільність орієнтації на основні групи ресурсів при розробці підсистем комплексної безпеки.

Відносно розробки збалансованого переліку інтересів та визначення сфер діяльності підприємства важливо зазначити, що це неможливо без попереднього аналізу дестабілізуючих чинників та напрямів діяльності. У контексті забезпечення економічної безпеки, такі сфери ідентифікують як функціональні складові, які включають в себе внутрішні та зовнішні:

- внутрішні:

- фінансова: загальний фінансовий стан підприємства
- кадрова: склад та якість персоналу, ефективність управління
- техніко-технологічна: рівень інновацій та технологічна незалежність
- інформаційна: ефективність інформаційно-аналітичного забезпечення та захист інформації
- силова: ефективність фізичної безпеки підприємства та його ресурсів
- ресурсна: рівень забезпеченості та ефективність використання виробничих потужностей
- політико-правова: дотримання чинного законодавства, правове забезпечення та захист підприємства;

- зовнішні:

- ринкова: позиція підприємства на ринку та його конкурентоспроможність
- інтерфейсна: надійність взаємодії підприємства з економічними контрагентами.

Враховуючи ресурсний підхід та комплекс функціональних складових, комплексна безпека підприємства запропоновано розглядати як сукупність підсистем безпеки. Цей підхід дозволяє розглядати безпеку підприємства в комплексі, враховуючи всі аспекти його діяльності та забезпечуючи повний обсяг захисту від ризиків та загроз.

Для оцінювання комплексної безпеки підприємства важливе значення становить правильність складання методики її проведення. На рисунку 1 запропонована узагальнена методика оцінки комплексної безпеки автотранспортного підприємства.

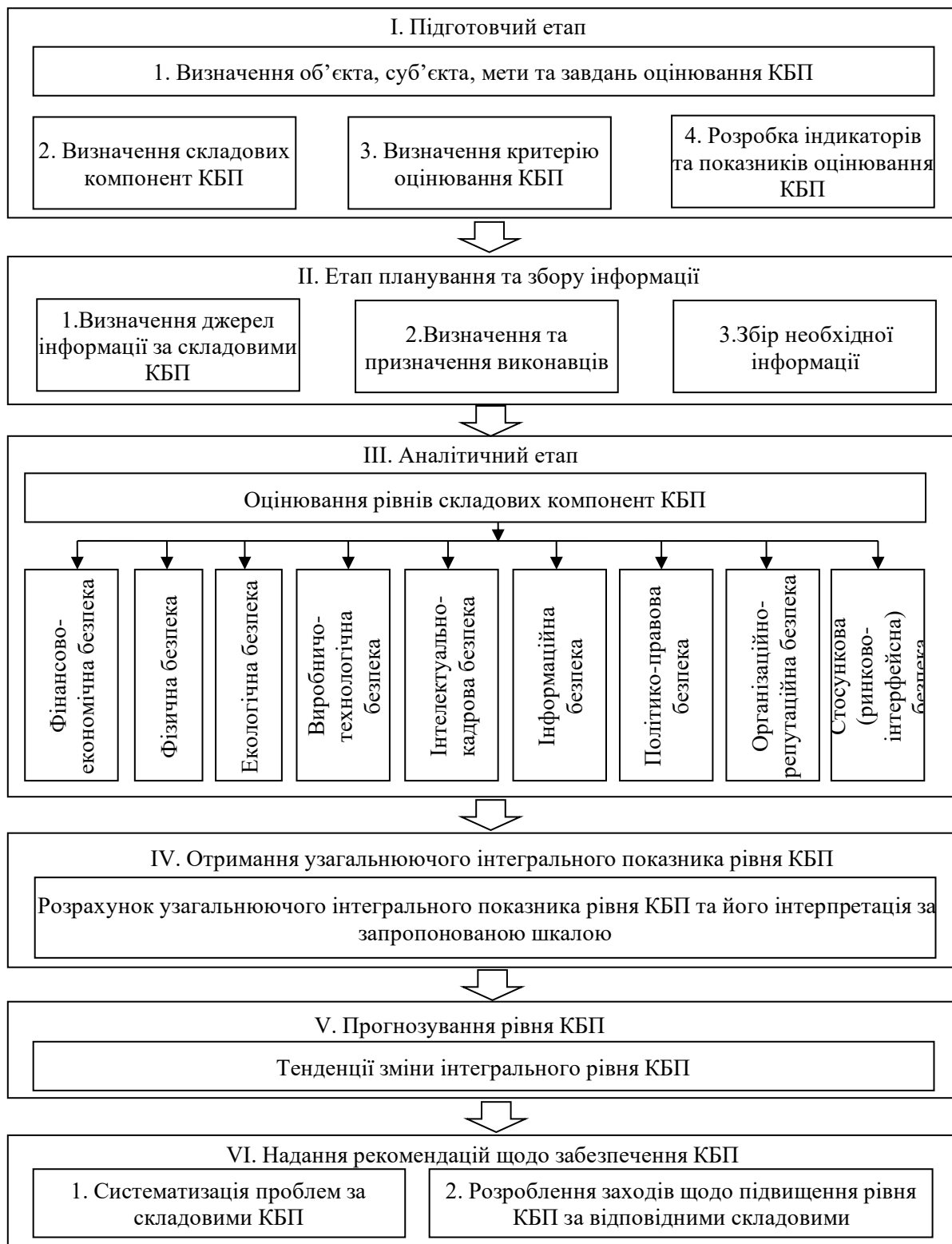


Рисунок 1 - Розробка методичного підходу до оцінки КБП АТП

Представлений методичний підхід до оцінювання комплексної безпеки підприємства ґрунтується на розрахунках та прогнозуванні її рівня, а також на ідентифікації та оцінці впливу факторів на кожен складову безпеки. Основною метою є визначення стратегій

забезпечення комплексної безпеки підприємства, враховуючи вплив як зовнішніх, так і внутрішніх факторів. Для проведення комплексного оцінювання запропоновано використовувати методи узагальненої функції бажаності та інтегральної оцінки, а також спеціально розроблену шкалу інтерпретації інтегрального рівня комплексної безпеки підприємства.

Результати дослідження призвели до удосконалення методичних засад оцінки рівня комплексної безпеки підприємства. Ця методика враховує комплексний вплив як внутрішніх, так і зовнішніх факторів, дозволяючи визначити загальний рівень комплексної безпеки підприємства. Важливим аспектом є можливість ідентифікації проблемних сфер виробничо-господарської діяльності підприємства, що потребують прийняття управлінських рішень.

Література.

1. Ареф'єва О.В., Литовченко О.Ю. (2008). Кадрова складова в системі економічної безпеки машино-будівних підприємств. *Актуальні проблеми економіки*, 11, 95-100.
2. Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. (2004). Планування економічної безпеки підприємства. Вид-во Європейського університету.
3. Бабіна Н.О. (2014). Сучасні технології підтримки економічної безпеки у корпорації. За ред. д.е.н. С.В. Захаріна. [Монографія] *Новітні технології корпоративного менеджменту в умовах сучасних соціально-економічних трансформацій*. (с. 226-236.) КНЛУ.
4. Баланда А. (2007). Безпека як соціальний феномен: дискурс людського розвитку. *Україна: аспекти праці*, 1, 25–29.
5. Белоусова І.А. (2010). Управлінський облік – інформаційна складова системи економічної безпеки підприємства [Монографія]. Дорадо-Друк.
6. Бодрук О.С. (2001). Структури воєнної безпеки: національний та міжнародний аспекти [Монографія]. НППМБ.
7. Wolfers A. (1962). *Diskort and Collaboration, Essays on International Politics*. Johns Hopkins University Press.
8. Шинкаренко В. Г., Бекетов Ю. О., Трощій І. І. (2019). Ресурсний підхід до розробки стратегії окремого виду бізнесу підприємства. *Економіка транспортного комплексу*, 34, 55-73.