

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ, ІНЖЕНЕРІЇ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
КАФЕДРА ЕКОЛОГІЇ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ В.Ф. Фролов
«__» _____ 2020 р

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 101 «ЕКОЛОГІЯ»

**Тема: «Статистичний контроль ефективності заходів
з забезпечення безпеки»**

Виконавець: студент групи 211 М Новицький Сергій Миколайович
(студент, група, прізвище, ім'я, по батькові)

Керівник: _____ доцент Гулевець В.Д.
(науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ім'я, по батькові)

Консультант з розділу «Охорона праці»: _____ В.Д. Павлиш

Нормоконтролер: _____ В.Д. Павлиш

КИЇВ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет екологічної безпеки, інженерії та технологій

Кафедра Екології

Спеціальність «101 Екологія»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ В.Ф. Фролов

«___» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи

Новицький Сергій Миколайович

1. Тема роботи (проекту) «Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки» затверджена наказом ректора від «__» _____2020 р.

2. Термін виконання роботи з 05.10.2020 р. по 31.12.2020 р.

3. Вихідні дані роботи:

- провести аналіз статистичного контролю ефективності заходів з забезпечення безпеки.
- сформулювати в роботі стратегії та рекомендації.
- провести аналіз ефективності заходів з забезпечення безпеки.
- надати пропозиції та стратегії щодо поліпшення ситуацій з забезпечення безпеки в трьох галузях: авіації, дорожнього транспорту, підприємства.

4.Зміст пояснювальної записки:

- Загальна характеристика
- Технологічний процес
- Аналіз стратегій
- Висновки та рекомендації

5. Календарний план-графік:

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1	Постановка задачі та аналіз інформаційних джерел	05.10-09.10.2020	
2	Збір інформаційних даних та обґрунтування вибору рішення	12.10-16.10.2020	
3	Аналіз даних та їх класифікація	19.10-23.10.2020	
4	Робота над розділом №1	26.10-30.10.2020	
5	Робота над розділом №2	02.11-06.11.2020	
6	Робота над розділом №3	09.11-13.11.2020	
7	Робота над розділом №4 «Охорона праці»	16.11-20.11.2020	
8	Підготовка графічного матеріалу, оформлення і друк пояснювальної записки	23.11-27.11.2020	
9	Оформлення презентації в PowerPoint	30.11-04.12.2020	
10	Отримання рецензій та відгуку	07.12-14.12.2020	
11	Підготовка до захисту в ДЕК	14.12-18.12.2020	

6. Консультація з окремих розділів

Назва розділу	Консультант (посада П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху	доцент <u>Гулевець В.Д.</u>		
Розділ 2. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення авіаційної безпеки	доцент <u>Гулевець В.Д.</u>		
Розділ 3. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки на підприємстві	доцент <u>Гулевець В.Д.</u>		
Розділ 4. Охорона праці	<u>В.Д. Павлиш</u>		

7. Дата видачі завдання: «04» вересня 2020 р.

Керівник дипломної роботи: _____

Гулевець В.Д.

Завдання прийняв до виконання: _____

Новицький С.М.

РЕФЕРАТ

Дипломна робота складається із вступу, основної частини, що містить 4 розділа, висновків й списку літератури. Загальний обсяг роботи – 105 сторінок. Робота містить 1 рисунок . Список бібліографічних посилань включає 25 джерел.

Ключові слова: Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки, авіація, підприємство, безпека, дорожній рух.
Об'єкт дослідження – ідентифікація, аналіз та оцінка небезпек статистичного контролю в трьох напрямках.

Предмет дослідження – закономірності впливу небезпечних чинників щодо виникнення надзвичайної ситуації на трьох об'єктах. Транспортна, авіаційній та на підприємстві.

Мета роботи – оцінка та рекомендації при ефективності заходів з забезпечення безпеки.

Методи, застосовані в дипломній роботі: попередній аналіз небезпек; оцінка ризиків виникнення надзвичайних ситуацій.

Основні висновки роботи – проведено аналіз надзвичайних ситуації та рекомендацій у трьох напрямках.

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДТП – дорожньо транспортна пригода

ВООЗ – всесвітня організація охорони здоров'я

АБ - авіаційна безпека

ЦА - цивільна авіація

УСАБ - Управління системою авіаційної безпеки

ДПАБЦА - Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації

САД - суб'єкт авіаційної діяльності

Зміст

Вступ	8
Розділ 1. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху	9
1.1 Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована стратегія	9
1.2 Причини виникнення проблеми	11
1.3. Мета та висновки стратегії	13
Висновки до розділу 1	29
Розділ 2. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення авіаційної безпеки	30
2.1. Загальні положення	30
2.2. Основні завдання відділу нормативного забезпечення	34
2.3 Статистичний контроль на безпеку в аеропорту	35
Висновки до розділу 2	46
Розділ 3. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки на підприємстві	47
3.1. Економічна сутність економічної безпеки та її місце в економіці підприємств	47
3.2 Методика дослідження механізму реалізації економічної безпеки та основні принципи її функціонування	54
3.3 Найбільше продукції харчової промисловості з області експортування	76
Висновки до розділу 3	94
Розділ 4. Охорона праці	98
Висновки	103
Список використаних джерел	105

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасних умовах нестабільності ринку успішний розвиток та функціонування будь-якого суб'єкта підприємницької діяльності значною мірою залежать від надійної, якісної й ґрунтовної системи економічної безпеки підприємства. У практиці ведення бізнесу вітчизняних підприємств харчової промисловості заходи економічної безпеки у переважній більшості проводяться несистематично. В умовах невизначеності та мінливості зовнішнього середовища, конкурентної боротьби, кон'юнктурних коливань економіки, подолання наслідків світової фінансової кризи для успішного і довготривалого функціонування підприємства на ринку вирішального значення набуває становлення та розвиток системи його економічної безпеки. Процес зміцнення економічної безпеки підприємств харчової промисловості є досить складним з огляду на значну кількість різноманітних загроз зовнішнього і внутрішнього походження, що перешкоджають забезпеченню його стійкості, стабільності та ефективному розвитку.

Незважаючи на значну кількість праць та публікацій, широта та складність поставленої проблеми вимагають продовження наукових досліджень, подальшої конкретизації набутих знань. Недостатнє розроблення окремих положень даної проблеми та необхідність подальшого розкриття низки питань щодо визначення складових системи економічної безпеки та механізму її зміцнення на підприємствах харчової промисловості зумовили актуальність теми дисертаційної роботи, визначили мету й завдання дослідження.

Розділ 1. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху.

1.1 Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована стратегія

Упродовж останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (далі –ДТП) та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм наразі є однією з найбільших проблем охорони здоров'я, за прогнозами, у 2030 році ДТП може стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі.

У зв'язку з цим міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та реалізації стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 року резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої, стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилась також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним із найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За останні шість років (2011-2016 рр.) в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. ДТП з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано ріст кількості ДТП на 5,1% та травмованих у них осіб на 6,4% порівняно з 2015 роком. Особливо

тривожним є те, що понад 42,6% загиблих у ДТП у 2016 році – пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що за останній 6-річний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років.

За питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна також є одним із лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах-членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 загиблих у ДТП, на 100 тис. транспортних засобів – 8 загиблих, тоді як в Україні ці показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8,0 та 22,1 особи. Важливо також урахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок ДТП, зазначені показники можуть не відображати реальні цифри.

За результатами аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку в Україні більшість ДТП с тяжкими наслідками виникає через:

- перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39% випадків;
- необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38% випадків;
- порушення правил проїзду перехресть, на яких стається до 30% всіх ДТП із смертельними наслідками;
- керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння.

Велика кількість ДТП та постраждалих від ДТП також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-

транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП.

Враховуючи вищезазначене, з метою збереження життя людей, необхідним є прийняття Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, на основі якої будуть розроблені План заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 р. та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 р., що також передбачено Законом України «Про дорожній рух», Транспортною стратегією України на період 2020 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174, та Рекомендаціями парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», схваленими Постановою Верховної Ради України від 13 квітня 2016 р. № 1091-VIII.

1.2. Причини виникнення проблеми

Основні причини виникнення проблеми:

- відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, що має наслідком відсутністю цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституційної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері;
- недосконалість правових механізмів та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;

- невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху;
- відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від ДТП;
- відсутність фінансування або механізмів фінансування, спрямованих на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості ДТП з тяжкими наслідками;
- недосконалість системи збору інформації про ДТП, її обробки, дослідження та аналізу;
- недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі України та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;
- недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів;
- низький рівень підготовки водіїв та відсутність ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
- недосконалість контролю виконання законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість;
- відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки;
- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;

- відсутність ефективної системи сповіщення про ДТП та екстреної допомоги постраждалим унаслідок ДТП;
- відсутність системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв ДТП

1.3. Мета та висновки стратегії

Метою стратегії є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат України від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Основні принципи розв'язання проблеми, напрями реалізації Стратегії та пріоритети роботи з підвищення рівня безпеки дорожнього руху

Вирішення проблеми здійснюватиметься із застосуванням системного підходу обґрунтованих цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів, і одночасно розглядаються на етапі запобігання аварії, під час аварії та після неї, відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху.

Під час реалізації Стратегії враховуватимуться такі основні принципи:

- превалювання безпеки дорожнього руху над іншими аспектами дорожнього руху;

- дотримання інтересів громадян, суспільства і держави щодо забезпечення дорожнього руху;
- концентрація зусиль органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, громадськості та науковців для забезпечення дорожнього руху.

Основними напрямками реалізації стратегії є:

- 1) у частині державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху:
 - опрацювання питання щодо утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики у цій сфері, зокрема Стратегії, у тому числі координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
 - запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державна програма, план заходів, ключові складові, кількісні показники, конкретні цілі, проміжна та щорічна оцінка результатів, відповідальність;
 - аналіз та удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють в країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами;
 - розроблення законодавства про дорожній рух з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності, у тому числі і питання відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників;

- створення єдиної національної бази даних, що об'єднує інформацію про реєстрацію транспортного засобу, правопорушення, видані права водія, санкції щодо перевізників, що сприятиме підвищенню ефективності роботи правоохоронних органів і виявленню порушників;
- розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху;
- запровадження наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху з метою оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху;
- активізація участі України в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з питаннями безпеки дорожнього руху;
- розроблення рекомендацій щодо реалізації програм безпеки дорожнього руху та контроль їх виконання;
- залучення міжнародних фахівців з безпеки дорожнього руху для передачі досвіду і знань;
- посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху, у тому числі надання органам місцевого самоврядування повноважень щодо можливості створення та регулювання безпечних і зручних умов руху транспортних засобів та пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів, зокрема щодо обмежень швидкості руху транспортних засобів на ділянках доріг у межах населених пунктів, які створюють загрозу для учасників дорожнього руху;
- утворення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху, джерелами наповнення якого будуть кошти від адміністративних штрафів за порушення правил дорожнього руху, зокрема зафіксовані в автоматичному режимі, та

від страхових програм, визначення відповідального органу, розпорядника такого фонду з безпеки дорожнього руху;

- запровадження обов'язкового фінансування національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до реалізації програм з безпеки дорожнього руху;

- запровадження як на загальнодержавному рівні, так і на рівні органів державної влади та суб'єктів господарювання ДСТУ ISO 39001:2015 «Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування»;

- забезпечення доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;

- реформування системи формування та ведення електронних реєстрів транспортних засобів з урахуванням створення єдиної національної бази даних, що містить, зокрема, інформацію про реєстрацію транспортних засобів;

- удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;

- підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання;

- визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху;

- зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння ДТП;

2) у частині обліку та аналізу даних про ДТП:

- удосконалення та запровадження системи і методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо ДТП (база даних ДТП) для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;
- розроблення схеми аналізу ДТП, у тому числі розслідування ДТП з тяжкими наслідками;
- розроблення системи обміну, узагальнення та аналізу даних закладів охорони здоров'я про види та ступені тяжкості отриманих травм, інвалідизації населення внаслідок ДТП з метою всебічного відображення отриманих даних у загальній системі даних про ДТП;
- запровадження методики оцінки показників рівня безпеки дорожнього руху для оцінки ефективності впливу вжитих заходів чи інших змін у дорожньо-транспортній мережі;
- запровадження електронних баз даних і тематичний обмін інформацією між наявними та новоствореними базами даних;
- забезпечення доступу заінтересованих сторін до баз даних.

3) у частині безпечності доріг та дорожньої інфраструктури:

- гармонізація стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн;
- запуск відповідальними органами державної влади та органами місцевого самоврядування програми «Зменшення до 2020 року кількості доріг з високим рівнем аварійності»;

- сприяння задоволенню потреб усіх користувачів доріг у рамках сталого розвитку міста та містобудування, а саме: включення оцінки безпеки дорожнього руху в усі рішення щодо планування та розвитку міста, забезпечення потреб у безпечній мобільності, розвиток паркувальної інфраструктури;
- реалізація програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки: пішоходів та осіб з інвалідністю (облаштування тротуарів, обмеження швидкості руху транспортних засобів, установа пішохідних огорожень, оновлення пішохідної інфраструктури, освітлення вулиць, установа острівців безпеки та облаштування регульованих пішохідних переходів, популяризація використання пішоходами та велосипедистами світловідбивних засобів тощо); велосипедистів (будівництво в містах та на позаміських дорогах відокремлених велосипедних доріжок); на перехрестях (облаштування захищених поворотів на нерегульованих перехрестях, покращення розмітки та освітлення); у зонах обгону (улаштування роздільних бар'єрів, нанесення переривчастих центральних ліній або широких ліній); на узбіччях (очищення та укріплення узбіч, установа бар'єрів, покращення розмітки); у населених пунктах (покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвиток велосипедної інфраструктури);
- сприяння безпечному функціонуванню, підтримка та покращення дорожньої інфраструктури, що передбачає: забезпечення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг повним комплексом заходів з безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки пішоходів та маломобільних груп населення; моніторинг та аналіз місць і кількості ДТП за типами доріг; визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації ДТП, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій з покращення показників

безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів; розробку системи контролю швидкості;

- запровадження проведення аудиту безпеки доріг згідно з Директивою 2008/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 листопада 2008 року про управління безпекою дорожньої інфраструктури та перевірка показників безпеки усіх інфраструктурних проектів відповідно до законодавства ЄС;

- запровадження плану дій (заходів) з підвищення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах (модифікація технічних засобів, облаштування тощо) у тому числі з урахуванням результатів аналізу причин ДТП з тяжкими наслідками;

- створення системи реєстрації місць підвищеної аварійності та інформування учасників дорожнього руху про такі місця;

- аналіз та контроль якості впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращими практиками ЄС, зокрема перегляд чинних стандартів щодо: забезпечення безпеки перехресть; влаштування дорожніх знаків, розмітки, сучасних елементів пасивної безпеки; забезпечення безпеки узбіч та влаштування паркувальних місць; побудови кільцевих перехресть малого радіусу; заборони рекламних конструкцій вздовж автомобільних доріг тощо;

- запровадження інтегрованої системи управління режимами швидкості згідно з рекомендаціями міжнародних, європейських інституцій та за результатами проведеного ними аналізу цієї системи, зміна швидкісних режимів у населених пунктах та норми про допустимість перевищення швидкості понад установлену;

- застосування під час розроблення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг інженерно-технічних рішень для забезпечення безпеки зміни напрямку руху на 180 градусів (розвороту);

- сприяння розробленню безпечної нової інфраструктури шляхом урахування всіх видів транспорту під час будівництва нової інфраструктури, у тому числі велосипедів, установлення високого рівня безпеки у технічних характеристиках нових проектів, урахування досвіду реалізації програм безпечної інфраструктури міст з нульовою смертністю;
- покращання доступу до громадського транспорту;
- використання електронних засобів з метою забезпечення учасників дорожнього руху інформацією про перешкоди, змін у режимі реального часу тощо;
- установлення відповідно до вимог національних програм та стандартів відбійників на автомобільних дорогах з високою інтенсивністю руху для запобігання лобовому зіткненню на високій швидкості;
- проведення наукових досліджень та розробок з метою покращення безпеки інфраструктури;
- забезпечення збереження дорожньої інфраструктури від крадіжок та руйнувань;
- запровадження програм ліквідації місць концентрації ДТП;

4) у частині безпеки транспортних засобів:

- реформування системи контролю за технічним станом транспортних засобів згідно з Директивою 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 6 травня 2009 року про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатування;
- запобігання допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, у тому числі електромобілів, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, зокрема, шляхом гармонізації

нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС;

- запровадження перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі;
- забезпечення належного технічного стану транспортних засобів у частині їх обладнання для перевезення осіб з інвалідністю;
- впровадження використання нових технологій для покращення безпечності транспортних засобів;
- забезпечення безпеки експлуатації електромобілів;
- запровадження обов'язкового використання шин відповідно до пори року (сезону), контроль дотримання вимог;

5) у частині медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв:

- гармонізація стандартів у сфері охорони здоров'я щодо медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів із законодавством ЄС та положеннями Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія, що замінює Директиву Ради 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія;
- реформування системи підготовки водіїв автомобільних транспортних засобів суб'єктами господарювання, порядку ліцензування та атестації таких суб'єктів господарювання відповідно до єдиних вимог законодавства у сфері освіти;
- реформування системи складання іспитів для отримання посвідчення водія відповідно до вимог директив ЄС у частині приймання іспитів та гарантування дотримання мінімальних стандартів фізичної і розумової

придатності до керування транспортними засобами, визначення мінімального віку щодо надання права керування автотранспортними засобами відповідних категорій;

- систематизація порядків проведення профілактичних наркологічних оглядів, обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів;

- розроблення та реалізація системи медичного обслуговування водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та вантажів, порядку проведення психофізіологічного обстеження і оцінки рівня розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей, необхідних для безпечного керування транспортним засобом;

- проведення тренінгів з майстерності водіння з працівниками Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху;

- удосконалення системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху щодо володіння практичними навичками з надання домедичної і медичної допомоги потерпілим внаслідок ДТП;

- створення єдиного інформаційного простору за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху шляхом: функціонування загальноукраїнської бази даних закладів охорони здоров'я, які мають право здійснювати медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, і результатів таких оглядів; формування та функціонування загальнонаціональної бази даних щодо стану здоров'я та психофізіологічних властивостей кандидатів у водії та водіїв для здійснення моніторингу стану їх здоров'я з урахуванням положень Основ законодавства України про охорону здоров'я; створення національного та регіональних експертно-аналітичних центрів за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього

руху; організації та забезпечення діяльності міжвідомчого науково-методичного центру із запобігання медичним наслідкам ДТП;

- розроблення концепції національної системи психологічної реабілітації та підтримки потерпілих внаслідок ДТП;

- розроблення методології оцінки вартості життя осіб, які загинули внаслідок ДТП;

б) у частині безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом:

- забезпечення ефективного державного нагляду та контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів, у тому числі дієвого контролю за дотриманням водіями режиму праці та відпочинку;

- забезпечення системного контролю габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та встановлення заборони подальшого руху транспортних засобів, за наслідками перевірки яких встановлено, що їх габаритно-вагові параметри перевищують нормативні;

- підвищення відповідальності за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;

- створення мережі зон відпочинку водіїв вантажних та інших транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування;

- запровадження технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів;

- забезпечення відповідності транспортних засобів, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, швидкопсувних харчових продуктів, міжнародним вимогам;

- впровадження систем управління безпекою дорожнього руху суб'єктами господарювання, які проводять діяльність з перевезення пасажирів та вантажів;
- запровадження європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень пасажирів та вантажів;
- запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв відповідно до положень Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Ради 91/439/ЄЕС та припиняє дію Директиви Ради 76/914/ЄЕС;
- проведення національної кампанії з метою створення корпоративної соціальної відповідальності компаній-перевізників шляхом запровадження програм тренування – водіння взимку, захищене водіння, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;
- запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності фахівців, керівників, які працюють у сфері автомобільного транспорту;
- забезпечення виконання вимог щодо використання тахографів та обмежувачів швидкості для автобусів та вантажних транспортних засобів відповідно до законодавства ЄС;
- запровадження сучасного дистанційного моніторингу руху транспортних засобів з використанням системи GPS;
- удосконалення системи відповідальності автомобільних перевізників і водіїв за порушення ними вимог законодавства;

7) у частині безпечної поведінки учасників дорожнього руху:

- проведення соціальних кампаній з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху – рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо, визначення органу, відповідального за координацію дій з проведення таких кампаній;
- проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо сприйняття учасниками дорожнього руху вимог правил дорожнього руху та їх дотримання;
- проведення роз'яснювальної (виховної) роботи серед різних груп населенням з метою підвищення відповідальності учасників дорожнього руху та формування відповідальної поведінки; запровадження програм підвищення поінформованості суспільства про засоби безпеки та необхідність їх використання – ремені безпеки, шоломи, дитячі автокрісла і утримуючі пристрої тощо;
- поширення соціальної реклами, спрямованої на формування відповідальної поведінки учасників дорожнього руху, зокрема, щодо дотримання водіями швидкісних режимів, наслідків керування у нетверезому стані, використання мобільних пристроїв під час керування автомобілем тощо;
- перегляд навчальних програм з вивчення правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої освіти та професійно-технічної освіти;
- розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху;
- популяризація питання щодо необхідності створення умов доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;

- установлення для засобів масової інформації квоти на розміщення соціальної реклами з питань забезпечення безпеки дорожнього руху;

8) у частині заходів реагування та управління наслідками ДТП:

- визначення джерел, необхідних обсягів фінансування та впровадження в дію системи екстреної допомоги відповідно до Закону України «Про систему екстреної допомоги населенню за єдиним телефонним номером 112»;

- розроблення системи управління подолання наслідків ДТП з чітким розподілом функцій відповідальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування;

- удосконалення системи підготовки особового складу підрозділів екстреної допомоги населенню (зокрема, Національної поліції, ДСНС) з метою набуття ними навичок надання домедичної допомоги постраждалим до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце ДТП;

- розроблення системи надання медичної допомоги та оцінка якості наданої допомоги, зокрема, шляхом надання даних та інформації про стан та лікування людей, які постраждали внаслідок ДТП;

- проведення інвентаризації закладів охорони здоров'я (які мають приймальні відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги), розташованих поблизу доріг державного значення, з метою забезпечення нормативів доїзду бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місця ДТП;

- розроблення національної інтерактивної карти автомобільних доріг загального користування з можливістю позначення на ній місць розташування закладів охорони здоров'я, аварійно-рятувальних формувань і пожежно-рятувальних підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту та місцевої пожежної охорони, підрозділів екстреної

медичної допомоги, підрозділів поліції, місць зупинки, стоянки, паркування зберігання транспортних засобів, позначених дорожніми знаками та/або розміткою «Інвалід», ділянок доріг з обмеженням або затримкою руху тощо;

- розроблення методики розрахунку вартості надання медичних послуг та запровадження загальнообов'язкового державного соціального медичного страхування;

- впровадження системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв ДТП;

9) у частині забезпечення дотримання правил дорожнього руху:

- удосконалення системи ефективного провадження справ за фактами порушення правил дорожнього руху, враховуючи посилення покарання за повторні порушення;

- забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (зокрема, прийняття необхідних нормативно-правових актів та здійснення інших заходів, спрямованих на впровадження цієї системи в Україні) з метою зменшення кількості таких порушень та тяжкості їх наслідків;

- забезпечення контролю за дотриманням учасниками правил дорожнього руху з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму;

- запровадження контролю та перевірки виконання основних елементів безпеки – використання ременів безпеки та системи безпеки для дітей, використання шоломів, невикористання мобільних телефонів водіями під час керування автомобілем;

- удосконалення обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду країн ЄС;

- проведення вибіркових перевірок водіїв на стан алкогольного та наркотичного сп'яніння під час керування автомобілем за допомогою спеціального обладнання.

Фінансове забезпечення реалізації Стратегії. Реалізація Стратегії здійснюється за рахунок коштів, передбачених Законом України від 17 листопада 2016 р. № 1762-VIII «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі», державного та місцевих бюджетів, суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, цільових кредитів банків, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів, інших джерел.

Очікувані результати. Враховуючи основну мету Стратегії та за умови виконання в повному обсязі передбачених Стратегією завдань, прогнозується зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок ДТП у 2020 році на 30 відсотків порівняно з 2016 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення) – зниження показника з 8,0 осіб (у 2016 році) до 5,6 осіб (у 2020 році).

Реалізація Стратегії додатково дасть змогу:

- зменшити кількість ДТП із тяжкими наслідками, зменшити кількість загиблих та травмованих внаслідок ДТП, знизити ступінь тяжкості ДТП та їх негативні наслідки;
- зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від ДТП;
- посилити інституційну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

- забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за директивами ЄС;
- покращити стан вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури;
- зменшити негативний вплив транспортних засобів на довкілля, насамперед у населених пунктах;
- підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками;
- підвищити інвестиційну привабливість України та її статус транзитної держави;
- підвищити рівень правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху;
- зберегти здоров'я та потенціал нації.

Висновки до розділу 1

Отже очікувані результати. Враховуючи основну мету Стратегії та за умови виконання в повному обсязі передбачених Стратегією завдань, прогнозується зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок ДТП у 2020 році на 30 відсотків порівняно з 2016 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення) – зниження показника з 8,0 осіб (у 2016 році) до 5,6 осіб (у 2020 році).

Реалізація Стратегії додатково дасть змогу:

- зменшити кількість ДТП із тяжкими наслідками, зменшити кількість загиблих та травмованих внаслідок ДТП, знизити ступінь тяжкості ДТП та їх негативні наслідки;
- зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від ДТП;
- посилити інституційну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
- забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за директивами ЄС;
- покращити стан вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури;
- зменшити негативний вплив транспортних засобів на довкілля, насамперед у населених пунктах;
- підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками;
- підвищити інвестиційну привабливість України та її статус транзитної держави;

Розділ 2. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення авіаційної безпеки .

2.1. Загальні положення

Управління системою авіаційної безпеки (далі – Управління) є структурним підрозділом Державної авіаційної служби України (далі – Державіаслужба), який безпосередньо підпорядковується Голові Державіаслужби.

До основних завдань входять:

- 2.1. Реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки (далі – АБ), захисту цивільної авіації (далі – ЦА) від актів незаконного втручання (далі – АНВ) та кіберзагроз.
- 2.2. Розробка та введення правил, практики і процедур для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання з урахуванням аспектів безпеки, регулярності і ефективності польотів.
- 2.3. Підготовка проектів законодавчих та нормативно-правових актів щодо реалізації державної політики і планування у сфері авіаційної безпеки.
- 2.4. Здійснення державного нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності (у тому числі іноземними – на території України та українськими – за межами України), їх захистом від актів незаконного втручання у відповідності до Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.
- 2.5. Проведення аналізу і оцінки загроз та ризиків цивільній авіації.
- 2.6. Забезпечення оперативного реагування на всі посилення загроз безпеці.
- 2.7. Планування та реалізація запобіжних заходів протидії АНВ та кіберзагроз в діяльність ЦА.

До Складу Управління входять:

3.1. Управління складається з наступних відділів:

- відділ аналітичного забезпечення;
- відділ контролю якості авіаційної безпеки;
- відділ нормативного забезпечення;
- відділ підготовки з авіаційної безпеки.

Основні завдання відділу аналітичного забезпечення

- Реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки (далі – АБ) в частині аналітичного забезпечення стану АБ для підвищення ефективності виконання вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21.03.2017 № 1965-VIII (далі – ДПАБЦА).
- Оцінка та аналіз стану забезпечення АБ суб'єктів авіаційної діяльності, виявлення напрямків із забезпечення АБ суб'єктів авіаційної діяльності, що потребують покращення, а також надання рекомендацій щодо покращення стану АБ.
- Виявлення напрямків із забезпечення АБ, які потребують коригуючих дій, у тому числі внесення змін до Повітряного кодексу України, ДПАБЦА, Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів, інших нормативно-правових актів з питань АБ та/або засобів їх реалізації.
- Подання пропозицій щодо удосконалення заходів, правил та процедур АБ з метою підвищення рівня забезпечення АБ в Україні.

- Аналіз та оцінка інформації щодо загроз АБ ЦА, забезпечення відповідності заходів АБ рівню та характеру загроз і ризиків, а також надання пропозицій щодо запровадження додаткових заходів АБ, у разі необхідності.
- Забезпечення своєчасного та ефективного виконання суб'єктами авіаційної діяльності коригуючих дій з метою усунення недоліків, виявлених під час здійснення заходів контролю якості АБ.

Основні завдання відділу контролю якості авіаційної безпеки

- Реалізація єдиної державної політики у сфері забезпечення АБ щодо контролю якості впроваджених заходів з АБ з метою ефективного захисту ЦА від АНВ.
- Здійснення державного нагляду за виконанням суб'єктами авіаційної діяльності вимог ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів з АБ, а також перевірка ефективності здійснення заходів АБ суб'єктами авіаційної діяльності.
- Оцінка стану забезпечення АБ суб'єктів авіаційної діяльності, визначення рівня відповідності заходів АБ вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів з АБ.
- Виявлення недоліків щодо забезпечення АБ суб'єктами авіаційної діяльності, забезпечення їх своєчасного усунення, виявлення напрямків із забезпечення АБ, що потребують покращення, та надання суб'єктам авіаційної діяльності рекомендацій щодо покращення стану АБ.
- Забезпечення розроблення, впровадження, у разі необхідності внесення змін, а також виконання Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів.

- Участь у сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, сертифікації з питань АБ суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності.
- Проведення на постійній основі загальної оцінки загроз та ризиків в галузі авіаційної безпеки цивільної авіації у межах території України та під час виконання польотів і базування українських експлуатантів за кордоном, а також розроблення та запровадження додаткових заходів АБ для зниження ризиків скоєння АНВ.
- Організація та здійснення взаємодії в межах повноважень з органами державної влади, правоохоронними органами України та суб'єктами авіаційної діяльності.
- Участь у координації міжнародної діяльності, міжнародному співробітництві та інформаційному обміні з питань забезпечення АБ.
- Надання пропозицій щодо внесення змін до Повітряного кодексу України, ДПАБЦА, інших-нормативно правових актів з АБ, а також Керівництва державного інспектора Управління на підставі результатів здійснених заходів контролю якості АБ.
- Забезпечення запобігання витоку відомостей, що становлять державну таємницю та публічної інформації з обмеженим доступом, що є власністю держави, яка стала відома під час виконання функцій та завдань покладених на відділ та Управління.

2.2.Основні завдання відділу нормативного забезпечення

- Реалізація єдиної державної політики у сфері АБ щодо нормативного забезпечення ефективного виконання вимог ДПАБЦА.
- Підготовка відділом проектів нормативно – правових актів та пропозицій щодо реалізації державної політики у сфері АБ.

- Співробітництво з міжнародними авіаційними організаціями з питань розробки та впровадження нормативно–правових актів в частині, що стосується забезпечення АБ.
- Участь у керівництві та контролю за процесами розробки та організації заходів забезпечення АБ суб'єктами авіаційної діяльності ЦА, іншими суб'єктами, що мають відношення до АБ, незалежно від форм власності.
- Аналіз проектів авіаційних правил, нормативних, організаційно-розпорядчих та інших документів, що надходять від інших відділів Управління, структурних підрозділів Державіаслужби з метою їх подальшого погодження, надання пропозицій та експертизи практичного втілення заходів АБ в суб'єктах авіаційної діяльності щодо їх відповідності до вимог та положень ДПАБЦА, інших нормативно – правових актів законодавства України, міжнародних правових документів в сфері АБ за дорученням начальника Управління.
- Забезпечення функціонування системи управління якістю у відділі.

3. Основні завдання відділу підготовки з авіаційної безпеки

- Реалізація єдиної державної політики у сфері АБ щодо підготовки з АБ з метою забезпечення ефективного виконання вимог ДПАБЦА.
- Забезпечення ефективності підготовки з АБ персоналу юридичних осіб, що задіяні до виконання ДПАБЦА, у відповідності до стандартизованого рівня забезпечення безпеки.
- Забезпечення механізмів нормативно-правового регулювання діяльності суб'єктів авіаційної діяльності (далі – САД) у сфері підготовки з АБ.

- Нагляд за відповідністю навчальних центрів підготовки персоналу з АБ (далі – НЦ) встановленим вимогам та постійне і послідовне дотримання ними стандартів професійної кваліфікації персоналу АБ.
- Створення єдиної навчально-методичної бази з АБ на основі стандартизованих навчальних програм за напрямками підготовки з АБ.
- Забезпечення підготовки з АБ державних інспекторів Державіаслужби.
- Міжнародне співробітництво та представництво України у заходах міжнародних організацій ЦА у сфері підготовки з АБ.
- Інноваційно-технологічне та експертно-аналітичне забезпечення системи підготовки з АБ, створення умов професійного удосконалення фахового середовища у сфері АБ в Україні.

2.3. Статистичний контроль на безпеку в аеропорту.

До проходження контролю на безпеку допускаються пасажирів, які пройшли процедуру реєстрації на рейс, в тому числі онлайн-реєстрацію, отримали посадковий талон та мають при собі документи, що посвідчують особу.

З метою забезпечення безпеки цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність, на рейсах внутрішнього та міжнародного сполучення всі пасажирів, включаючи транзитних і трансферних, їх ручна поклажа, багаж, особисті речі, які вони мають при собі, підлягають обов'язковому догляду. У разі відмови пасажирів від проходження догляду, надання для цього ручної поклажі, багажу, особистих речей, висловлювання погроз по відношенню до працівників аеропорту, жартів щодо наміру скоєння протиправних дій та ін., такий пасажир до посадки на борт повітряного судна не допускається.

Загальні рекомендації та порядок проходження контролю на безпеку

1. Приготуйте посадковий талон та документ, що посвідчує Вашу особу для пред'явлення їх працівнику служби авіаційної безпеки;
2. До окремого кошика покладіть верхній одяг (в залежності від пори року), головний убір, гаманець, клатч, сумочки, за наявності годинник, ремінь та вміст кишень для проходження догляду за допомогою технічних засобів догляду;
3. Прозорий пакет з рідинами, аерозолями та гелями (див. «Перевезення рідин пасажирями») розмістіть в кошику окремо від інших речей;
4. За наявності електронних приладів (комп'ютери, планшети, фото- відео-апаратура тощо) розмістіть їх в окремому кошику, попередньо доставши з чохла;
5. На вимогу працівника служби авіаційної безпеки необхідно надати Ваше взуття для догляду;
6. Кошик (-и) з Вашими речами розмістіть на рухомій стрічці рентгено-телевізійного інтроскопу та після запрошення персоналу служби авіаційної безпеки проходите через стаціонарний металодетектор;

Догляд пасажирів, які вимагають особливої уваги

1. Немовлята та діти проходять догляд на загальних підставах. Догляд здійснюється так: батьки або особи, що супроводжують немовля / маленьку дитину, повинні взяти немовля на руки з розкладних візків чи слінгів для перенесення для того, щоб можна було здійснити їх ручний догляд. Дітям, які можуть самостійно пересуватися без допомоги батьків або особи, що їх супроводжує, пропонується пройти через стаціонарний металодетектор; складані візки та слінги для перенесення немовлят, а також всі інші засоби, призначені для дітей, підлягають догляду за допомогою РТІ.

2. Для осіб, які за релігійними переконаннями не допускають ручний догляд в присутності сторонніх осіб, які можуть за ними спостерігати, ручний догляд здійснюється в кімнаті ручного догляду. Догляд предметів релігійного значення здійснюється на загальних підставах.

3. Пасажири, які мають дипломатичний статус, їх ручна поклажа та багаж, що перевозяться у вантажному відсіку, підлягають догляду на загальних підставах;

3.1 Особи із встановленими електронними пристроями, у тому числі для стимуляції серцевої діяльності, нейростимулятори глибокої стимуляції мозку, мають повідомити персонал пункту догляду про наявність такого імплантованого пристрою та мати при собі медичну довідку закладу охорони здоров'я, або номер запису в Електронній системі охорони здоров'я про такий встановлений пристрій.

3.2 Особи із встановленими електронними пристроями підлягають ручному догляду без використання ТЗД.

3.3 Особи, яким проведена ізотопна терапія, при проходженні догляду мають повідомити персонал пункту догляду та мати при собі медичну довідку закладу охорони здоров'я та дотримуватись рекомендацій стосовно подальшого проходження догляду.

4.3 Вагітні жінки проходять догляд на загальних підставах. На прохання жінки на заміну догляду за допомогою ТЗД проводиться ручний догляд

Контроль на безпеку ручної поклажі та багажу:

По відношенню до ручної поклажі та багажу, діють обмеження, пов'язані з авіаційною безпекою. Будь ласка, заздалегідь ознайомтеся з переліком заборонених до провезення авіаційним транспортом предметів і речовин.

В пункті догляду будьте готові, на вимогу персоналу служби авіаційної безпеки, надати для догляду Ваші особисті речі. Особисті речі пасажирів, ручна поклажа та багаж, що викликають підозру відносно їх безпечності, підлягають обов'язковому ручному догляду та за допомогою детектора вибухових речовин. Виявлені у пасажирів предмети і речовини, які знаходяться у вільному продажу, однак заборонені до перевезення повітряним транспортом в якості ручної поклажі, можуть бути передані проводжаючим особам або зареєстровані як окрема одиниця багажу (якщо це допустимо), або вилучені представниками служби авіаційної безпеки зі складанням відповідного акту з тимчасовим зберіганням в аеропорту терміном не більше 15 діб на платній основі.

У випадку виявлення зброї, боєприпасів, вибухових пристроїв або речовин, інших предметів, що можуть бути використані з метою вчинення акту незаконного втручання, до пасажирів застосовуються заходи передбачені чинним законодавством України.

Перевезення рідин пасажирами

На всіх авіарейсах, які прямують з міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) діють наступні обмеження щодо перевезення рідин в ручній поклажі:

- Рідини дозволяється перевозити лише в ємностях місткістю не більше 100мл кожна або еквівалентною місткістю, що виражається в інших одиницях вимірювання об'єму.
- Рідини, що містяться в ємностях об'ємом більш ніж 100мл, до перевезення в якості ручної поклажі не приймаються навіть у тому випадку, якщо ємність заповнена лише частково. (Однак перевезення пустих ємностей місткістю більше 100мл дозволяється).

- Ємності з рідинами слід розміщувати в прозорому поліетиленовому пакеті, що застібається та не перевищує загальний об'єм 1л. (Приблизний розмір пакета об'ємом 1л: 20 см x 20 см або 25 см x 15 см або еквівалентний розмір) Ємності повинні вільно розміщуватись всередині пакета, який повинен бути повністю закритим.

Кожному пасажирові дозволяється провозити тільки один пакет з рідинами, який надається для догляду окремо від інших речей.

Звільнення від дотримання правил щодо кількості перевезення рідин, аерозолів, гелів надається у разі, якщо рідина, аерозоль чи гель призначені для використання під час подорожі та необхідні з медичних причин або для дієтичних потреб, у тому числі дитяче харчування, службою авіаційної безпеки під час проходження догляду. Пасажир повинен надати доказ необхідності в таких речовинах. У разі перевезення рідин, аерозолів, гелів, що необхідні під час подорожі, враховується тривалість всієї подорожі, а не тільки тривалість польоту.

Рідини, гелі та аерозолі, які були придбані в контрольованій зоні аеропорту (після проходження процедур догляду), та об'єм яких перевищує 100мл, допускаються на борт ПС в якості ручної поклажі, однак за умов, якщо вони запаковані в спеціальний пакет захищений від несанкціонованого розкриття та супроводжуються відповідним чеком.

Всі рідини, гелі та аерозолі (навіть ті, які були придбані в магазинах Duty-free), у випадку покидання пасажиром контрольованої зони аеропорту, не можуть бути допущені до перевезення в якості ручної поклажі, якщо їх об'єм перевищує 100мл.



Малюнок 1. Дозволи на перевезення

Під рідинами розуміють (даний перелік не є вичерпним):

- Вода, інші напої, супи, сиропи, джеми, соуси, пасти, інші продукти харчування в соусах або із вмістом великої кількості рідини, креми, лосьйони, косметичні засоби, масла, парфуми, спреї, гелі, включаючи гелі для волосся та душу, піну для гоління, інші види піни, дезодоранти, пасти, включаючи зубну пасту, суміші, рідини з твердими речовинами, туш для вій, губна помада, а також будь-які інші продукти аналогічної консистенції.

Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом:

1. Пасажири та ручна поклажа:

Пасажирам не дозволяється в ручній поклажі та особистих речах з міркувань безпеки проносити в зони обмеженого доступу та на борт повітряного судна такі предмети:

- пістолети, вогнепальна зброя та інші пристрої, що вистрілюють кульовий заряд, - пристрої, які можуть бути використані для заподіяння серйозних ушкоджень шляхом пострілу кулі, в тому числі:

- усі види вогнепальної зброї, включаючи пістолети, револьвери, гвинтівки і рушниці;
- іграшкові пістолети, муляжі та імітації стрілецької зброї, які можна сприйняти за справжню зброю;
- складові частини стрілецької зброї, за винятком телескопічних прицілів;
- пневматичні рушниці стислого повітря та балончики вуглекислого газу, включаючи пістолети, рушниці для стрільби кульками, гвинтівки і пістолети для стрільби кульками;
- сигнальні ракетниці та стартові пістолети;
- луки, арбалети і стріли;
- гарпунні рушниці та рушниці для підводного полювання;
- рогатки і пращі;
- пристрої шокової дії, а саме: знаряддя для шокового ураження (пістолети, палиці тощо);
- пристрої шокової дії на тварин і пристрої умертвіння тварин;
- хімічні речовини, гази і спреї, що виводять з ладу і паралізують (газ Мейс, перцевий спрей, кислотні спреї, спреї, що відлякують тварин, і сльозогінний газ тощо);
- загострені предмети чи предмети з гострим наконечником, а саме:
- предмети, призначені для рубання (сокири, різак, тесаки тощо);
- льодові сокирки і льодоруби;
- леза для гоління;

- ножі для різання картону;
- ножі з довжиною леза більше 6 см;
- ножиці з лезами завдовжки більше 6 см (якщо міряти від центра шарніра);
- знаряддя для бойових мистецтв із загостреними кінцями або загостреними крайками;
- мечі та шаблі;
- робочі інструменти, а саме: інструменти монтування; дрилі та свердла, включаючи акумуляторні портативні електричні дрилі; інструменти з лезами або стержнями завдовжки більше 6 см, які можна використати як зброю (викрутки, стамески тощо); пили, включаючи акумуляторні портативні електричні пили; паяльні лампи; "пістолети" для кріплення і забивання цвяхів;
- затуплені інструменти, а саме: бейсбольні біти і біти для гри в софтбол; ключки та кийки, а саме різні види поліцейських палиць (тверді, гнучкі та палиці з ліхтарем тощо);
- знаряддя для бойових мистецтв;
- вибухові речовини та запалювальні речовини і пристрої, а саме: боеприпаси;
- капсули-детонатори; детонатори і запали;
- копії або імітації вибухових пристроїв;
- міни, гранати та інші вибухові пристрої військового призначення;
- піротехніка, включаючи піротехнічні вироби для феєрверків;
- димові шашки або патрони;

- динаміт, порох і пластичні вибухові речовини тощо.

2. Пасажири та зареєстрований багаж:

Пасажирам не дозволяється перевозити в зареєстрованому багажі такі предмети:

вибухові речовини та запалювальні речовини і пристрої, а саме:

- боєприпаси;
- капсули-детонатори;
- детонатори і запали;
- міни, гранати та інші вибухові пристрої військового призначення;
- піротехніка, включаючи піротехнічні вироби для феєрверків;
- димові шашки або патрони;
- динаміт, порох і пластичні вибухові речовини тощо.

Просимо врахувати, що кожна авіакомпанія залишає за собою право вводити додаткові обмеження стосовно перевезення окремих категорій предметів та речовин на власних рейсах. У випадку сумнівів щодо можливості перевезення певних предметів та речовин, які не входять у вищезгаданий перелік, просимо попередньо уточнювати інформацію безпосередньо у представників авіакомпанії в аеропорту.

Порядок перевезення зброї пасажирськими рейсами авіаційного транспорту:

Пасажирськими рейсами авіаційного транспорту дозволяється перевезення: бойової нарізної армійських зразків зброї або виготовленої за спеціальним замовленням, вихолощеної, навчальної, несучасної стрілецької,

спортивної, мисливської нарізної, комбінованої і гладкоствольної вогнепальної зброї, бойових припасів до цих видів зброї, пневматичної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії та зазначених патронів, холодної (арбалети, мисливські ножі, катани, шаблі, шашки, мечі, палаші, ятагани, фінські ножі, кортики, кинджали, штики, штик-ножі), учбової, бутафорської зброї, газових пістолетів та револьверів, що належать підприємствам, установам, організаціям, господарським об'єднанням та громадянам.

Усі види зброї фізичних осіб перевозяться в розрядженому, розібраному (якщо це можливо) стані як зареєстрований багаж, у спеціальному переносному металевому контейнері з надійним замком у багажному відсіку повітряного судна, у місці, не доступному для пасажирів та екіпажу під час польоту.

Боєприпаси перевозяться в окремій від зброї упаковці.

Фізичні особи для перевезення вогнепальної, пневматичної, холодної зброї і боєприпасів у межах України під час реєстрації авіаквитків пред'являють дозвіл на право зберігання й носіння кожної одиниці зброї, виданий відповідним органом внутрішніх справ, або дублікат дозволу на придбання зброї з відміткою торговельної організації про реалізацію зброї.

Дозволи на право ввезення і вивезення зброї громадянами України видаються ГУМВС та УМВС України.

Дозволи на ввезення і вивезення зброї та боєприпасів іноземним громадянам видаються МВС України.

Норми боєприпасів, пороху для перевезення фізичними особами багажем не повинна перевищувати такої ваги:

- набоїв до вогнепальної зброї всіх калібрів — 10 кг;
- бездимного пороху і виробів з нього — 10 кг;
- димного пороху — 5 кг;
- вироби з димного пороху — 5 кг;
- капсулів — 5 кг .

Газові балончики, патрони до газових пістолетів та револьверів для перевезення пасажирськими рейсами не приймаються.

Здавання пасажиром зброї на період польоту не звільняє його від загальної процедури контролю на безпеку і подання для догляду ручної поклажі і багажу.

У випадку наміру перевезення зброї та/або боєприпасів просимо заздалегідь погоджувати дане питання з авіакомпанією. Також, у випадку перевезення зброї закордон, рекомендуємо ознайомитися з вимогами законодавства країни прямування щодо правил перевезення зброї повітряним транспортом. Кожна авіакомпанія залишає за собою право відмовити пасажиром у перевезенні зброї та боєприпасів.

Висновки до розділу 2

Управління системою авіаційної безпеки (далі – Управління) є структурним підрозділом Державної авіаційної служби України (далі – Державіаслужба), який безпосередньо підпорядковується Голові Державіаслужби.

До основних завдань входять:

2.1. Реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки (далі – АБ), захисту цивільної авіації (далі – ЦА) від актів незаконного втручання (далі – АНВ) та кіберзагроз.

2.2. Розробка та введення правил, практики і процедур для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання з урахуванням аспектів безпеки, регулярності і ефективності польотів.

2.3. Підготовка проектів законодавчих та нормативно-правових актів щодо реалізації державної політики і планування у сфері авіаційної безпеки.

2.4. Здійснення державного нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності (у тому числі іноземними – на території України та українськими – за межами України), їх захистом від актів незаконного втручання у відповідності до Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

2.5. Проведення аналізу і оцінки загроз та ризиків цивільній авіації.

2.6. Забезпечення оперативного реагування на всі посилення загроз безпеці.

2.7. Планування та реалізація запобіжних заходів протидії АНВ та кіберзагроз в діяльність ЦА.

Розділ 3. Статистичний контроль ефективності заходів з забезпечення безпеки на підприємстві.

3.1. Економічна сутність економічної безпеки та її місце в економіці підприємств.

Актуальність питання економічної безпеки нині набуло майже першочергового значення. Тривала криза в Україні, із-за якої спостерігається відчутне зниження потенціалу більшості підприємств, негативно вплинула на рівень безпеки як держави, так і суспільства. Вітчизняні підприємства харчової промисловості не мають змоги самостійно впоратись з ситуацією, яка складається, вони потребують підтримки зі сторони держави та урегулювання ситуації. Наразі стратегічним завданням держави, законодавчої і виконавчої влади, місцевого самоврядування, як одним із складових процесу формування соціально-орієнтованої ринкової економіки є розв'язання проблеми зміцнення економічної безпеки країни та її населення. Наслідки світової економічної кризи створюють реальні загрози національній безпеці України, зокрема такої її важливої складової, як економічна безпека. Отже, можна сказати, що саме економічна безпека підприємств стратегічно важливих галузей має вирішальне значення для забезпечення національної безпеки країни.

Високий рівень економічної безпеки є свідченням ефективної державної політики, яка заснована на ситуаційному і системному підходах до вивчення внутрішніх та зовнішніх загроз. Така політика уможливорює процеси виходу з кризи, реалізацію інструментів механізму управління економічною ситуацією, адекватну дію механізму соціального захисту населення. Розуміння економічної безпеки передбачає можливість в забезпеченні стабільного економічного розвитку суспільства. Слід зазначити, що наразі змінилися підходи до визначення відповідальних інституцій за

забезпечення безпеки, які покладалися на державні органи. За державою залишається провідна роль у відтворенні системи безпеки.

На мікрорівні економічна безпека проявляється в забезпеченні нормальної і стабільної діяльності підприємства, попередженні витоку інформації. Таким чином, економічну безпеку підприємства можна трактувати як процес найефективнішого використання його виробничо-господарських ресурсів та підприємницьких здібностей, при якому забезпечується успішне та своєчасне протистояння підприємства можливим ризикам та зовнішнім загрозам, що уможлиблює досягнення поставлених цілей та завдань відповідно до обраної ним стратегії розвитку. Головна мета управління економічною безпекою — забезпечення найефективнішого функціонування, найпродуктивнішої роботи операційної системи та економічного використання ресурсів, забезпечення певного рівня трудового життя персоналу та якості господарських процесів підприємства, а також постійного стимулювання нарощування наявного потенціалу та його стабільного розвитку.

Нестабільний стан економіки, змушує підприємства ретельно слідкувати за усіма процесами забезпечення безперебійного виробництва та реалізації своєї продукції, захищати свої ринки та протидіяти зовнішнім і внутрішнім загрозам. Тому перед керівництвом підприємств постає важливе завдання забезпечення його економічної безпеки. Економічна безпека підприємства як багатогранне поняття поєднує в собі зовнішні та внутрішні елементи, тим самим вона здійснює вплив одночасно на декілька складових економічної безпеки. Варто зазначити, що всі складові економічної безпеки безперечно взаємопов'язані між собою, і так чи інакше впливають одна на одну. Загалом виділяють наступні складові економічної безпеки підприємства.

Функціональні складові економічної безпеки підприємства – це сукупність основних напрямків його економічної безпеки, істотно відмінних один від одного за своїм змістом. Суть завдання полягає в процедурі проведення таких розрахунків, котрі навіть у разі їх неповної адекватності уможлиблювали б отримання достатньо надійних результатів, на які можна спиратися за вибору господарської альтернативи. Крім цього, слід особливо наголосити, що механізм створення економічної безпеки має базуватися на внутрішньосистемних характеристиках підприємства, тобто сама соціально-економічна система має включати "вбудовані" механізми запобігання зовнішнім і внутрішнім загрозам. За джерелом походження загрози безпеці підприємства можна розподілити на внутрішні та зовнішні .

До зовнішніх загроз у сфері підприємницької діяльності належать: - робота спеціальних служб іноземних держав щодо здобуття інформації про економічні процеси у сфері підприємництва з метою здійснення антиконкурентних заходів; - робота служб безпеки суб'єктів підприємницької діяльності як вітчизняних так і зарубіжних, з метою пригнічення конкурентів, заволодіння ринками збуту чи майном конкурентів; - протиправна діяльність організованих злочинних формувань та окремих осіб з метою рейдерського заволодіння майном суб'єктів підприємницької діяльності. До внутрішніх загроз безпеці підприємництва слід віднести: - протиправні чи інші негативні дії персоналу суб'єкта підприємницької діяльності, що загрожують функціонуванню та розвитку підприємництва; - порушення встановленого режиму захисту інформації з обмеженим доступом для сторонніх осіб; - порушення порядку використання технічних засобів; - інші порушення правил режиму безпеки, діловодства тощо, які створюють передумови для реалізації протиправних цілей злочинних елементів чи інших зацікавлених фігурантів; - низький рівень кадрового, організаційно-правового, інформаційноаналітичного забезпечення управління потенційними ризиками як у контексті внутрішніх, так і зовнішніх загроз.

Сутність економічної безпеки визначається як стан економіки і інститутів влади, за яким забезпечений гарантований захист національних інтересів, соціальна направленість політики, достатній оборонний потенціал навіть при несприятливих умовах розвитку внутрішніх і зовнішніх процесів. Економічна безпека - це не тільки захищеність національних інтересів, але й готовність і здатність інститутів влади створювати механізми реалізації та захисту національних інтересів розвитку вітчизняної економіки, підтримки соціально-політичної стабільності. Як і у випадку із загальною дефініцією 26 поняття "національна безпека", необхідно розрізняти наступні рівні економічної безпеки: міжнародна (глобальна і регіональна), національна, локальна (регіональна або галузева всередині країни) і приватна (підприємства та особи).

Конкретними кроками на шляху зміцнення економічної безпеки українських підприємств могли стати: - у рамках технологічної безпеки – закриття низькорентабельних і збиткових підприємств; зміна оплати праці наукових кадрів; створення нових організаційно-виробничих структур; використання лізингу; активна участь у міжнародних виставках, семінарах; - у рамках ресурсної безпеки – удосконалення системи розрахунків; підвищення продуктивності праці; збільшення капіталовкладень у ресурсозбереження; стимулювання «ресурсного» напряму науково–дослідні та дослідно-конструкторські роботи; - у рамках фінансової безпеки – застосування принципу дотримання критичних строків кредитування; створення інформаційного центру, щоб постійно мати відомості про борги підприємства і перекрити канали втрат інформації; створення в структурі інформаційного центру спеціальної групи фінансових працівників, яка б перевіряла податкові та інші обов'язкові платежі для виявлення можливої передплати і надавала відомості про активи підприємства, що мало використовуються, з метою їх можливого продажу; використання нових форм партнерських зв'язків, у тому числі франчайзингу; - у рамках соціальної

безпеки – наближення рівня оплати праці до показників розвинутих держав; залучення робітників до управлінських функцій; підвищення кваліфікації працівників; зацікавленість адміністрації підприємства; підвищення матеріальної відповідальності працівників за результати своєї праці. Безперечно, проблема забезпечення економічної безпеки держави характеризується найвищим рівнем пріоритетності та складності категорії, великою кількістю функціональних елементів та чинників, які її визначають. У зв'язку з цим обґрунтування теоретичних засад поняття «економічна безпека підприємництва» потребує узгодження із системою економічної безпеки держави, її структурними складниками, а також визначення місця економічної безпеки підприємницької діяльності у цій системі, здійснення ієрархічної декомпозиції рівнів управління безпекою національної економіки. Потреба у зміцненні економічної безпеки підприємництва (зокрема, як чинника економічної безпеки держави) актуалізується в умовах ринкової системи господарювання, оскільки входить до переліку життєво необхідних елементів ефективного функціонування соціальної та економічної системи суспільства, механізму управління нею, забезпечення її захисту та розвитку. Це, в свою чергу, визначає засади взаємної відповідальності бізнесу та органів державного управління за порушення принципів створення безпечного економічного середовища.

В розвитку різних галузей економіки є як загальні закономірності, так і специфічні особливості. Кожна галузь потребує специфічних умов, особливих технологій виробництва, врахування своєрідних властивостей продукції, що виробляється, тощо. Як зазначає Л.В.Дейнеко, найсуттєвішими специфічними формами прояву загальних закономірностей розвитку промислового виробництва в харчовій промисловості є: 1. Роль і значення у забезпеченні розширеного відтворення суспільного виробництва; 2. Техніко-економічні особливості її сировинної та матеріальнотехнічної бази; 3. Визначальні особливості кінцевої готової продукції.

Промисловість була і залишається найважливішою складовою господарського комплексу України, структура та динаміка розвитку якої практично визначає стан економіки країни. Протягом довготривалого періоду промисловість України формувалась як важлива невід'ємна частина єдиної комплексної системи промисловості СРСР, а її економічна діяльність цілеспрямовувалась на максимізацію результативності 28 всієї системи. У промисловості переважали галузі важкої промисловості, з високим рівнем мілітаризації і відсталістю розвитку галузей, що виробляють споживчі товари. Підприємства значною мірою мали характер виробництва, що отримували і постачали комплектувальні деталі, вузли та напівфабрикати з інших віддалених регіонів країни за галузевими зв'язками. З набуттям Україною статусу незалежної держави виникла потреба в побудові національної системи економіки, і в першу чергу – системи промисловості ринкового типу. Успішне здійснення ринкових перетворень можливе лише за умов формування й реалізації національної промислової політики, в основі якої є інтереси власного виробництва.

Але в Україні ринкові перетворення не мали чіткої концепції державної промислової політики. Результатом цього стали занепад власного виробництва та розвиток таких негативних процесів, як нецивілізовані форми нагромадження капіталу, суперечності у практиці приватизації, зростання тінізації економіки, корупції, позабанківського грошового обігу тощо. Недостатньо уваги було приділено агропромислому виробництву, яке не тільки займає понад 20% у загальній структурі внутрішнього валового продукту, але й визначає розвиток внутрішнього ринку держави.

Аграрії можуть успішно виконувати своє призначення лише за умови повноцінного забезпечення його необхідними ресурсами промислового виробництва, технікою тощо. Важливий вплив має і діяльність переробних галузей, яка залежить від наявності достатньої кількості

сільськогосподарської продукції і відповідно сучасного високопродуктивного обладнання, а також побудова високоякісних споруд для тривалого зберігання зібраного врожаю (елеватори, зерносховища, будівлі для овочів і фруктів). Ось чому в економічно розвинених країнах першочерговим завданням всіх галузей економіки є задоволення вимог фермерів щодо ресурсів (техніка, доступні дешеві кредити).²⁹ На сучасному етапі розвитку склалося важке економічне становище для економіки України і особливо для харчової промисловості, так як ця галузь дуже залежить від інших галузей - машинобудівної, хімічної, нафтопереробної, і особливо низької платоспроможності населення.

Харчова промисловість України вимушена конкурувати із сусідніми країнами - де продукти харчування дешевші, але в своїй більшості неякісні або взагалі ті, в яких вийшов строк реалізації, нерідко товари підробляються.

Стійке функціонування та розвиток підприємства потребує створення власної системи безпеки. Під системою економічної безпеки підприємства розуміється комплекс теоретичних підходів і практичних дій, що визначають максимально повний захист життєво-важливих інтересів підприємства від загроз, породжених його внутрішніми бізнес-процесами та зовнішнім середовищем.

Система економічної безпеки підприємства харчової промисловості на пряму залежить від рівня розвитку і структури його виробничої діяльності, ефективності її використання, кваліфікації кадрів, від стану навколишнього середовища, зокрема конкурентного середовища, ризикованості виробництва.

Головним завданням системи управління економічною безпекою підприємств харчової промисловості є передбачення і випередження можливих загроз, що призводять до кризового стану, а також проведення

антикризового управління, яке спрямоване на виведення підприємства з кризового стану; мінімізація зовнішніх і внутрішніх загроз економічному стану суб'єкта підприємництва, зокрема його фінансовим, матеріальним, інформаційним, кадровим ресурсам, на основі розробленого комплексу заходів економікоправового і організаційного характеру.

Слід мати на увазі, що найбільше значення у справі забезпечення економічної безпеки підприємництва мають первинні економіко-правові та організаційні заходи, що забезпечують фундамент, основу системи безпеки, на відміну від вторинних, технічних, фізичних тощо. ³⁰ Отже, виходячи з вищезазначеного у науковій літературі систему економічної безпеки розуміють також, як сукупність взаємопов'язаних елементів, що складають єдине ціле. Відмінним є тлумачення основних складових економічної безпеки підприємства, серед яких: фінансова; інтелектуальна; технологічна; правова; інформаційна.

Аналіз науковотеоретичних підходів щодо розуміння сутності поняття «економічна безпека» засвідчує, що не існує однозначної термінології щодо її визначення, оскільки науковці мають власне бачення об'єкта економічної безпеки. Тобто, поняття «економічна безпека» трактується: по-перше, через характеристику стану системи, а саме – стійкість, стабільність тощо; по-друге, через здатність протидіяти внутрішнім та зовнішнім загрозам; по-третє, через повноцінне забезпечення усіма необхідними ресурсами та їх використання у виробничогосподарській діяльності; по-четверте, через стан захищеності інтересів підприємства та його стейкхолдерів.

Нами запропоновано розглядати поняття «економічна безпека підприємства» як стан його виробничо-господарських ресурсів та підприємницьких здібностей, при якому забезпечується найефективніше їх використання, успішне та вчасне протистояння можливим ризикам та

загрозам, що дасть можливість підприємству досягти поставлених цілей та завдань відповідно до обраної ним стратегії розвитку.

3.2. Методика дослідження механізму реалізації економічної безпеки та основні принципи її функціонування

Більшість науковців розглядають сутність механізму забезпечення економічної безпеки тільки через склад його компонентів, без виділення в окрему категорію вказаного терміну. У той же час визначення «механізм забезпечення економічної безпеки підприємства» у науковій літературі практично не визначене .

Дії суб'єктів економічної безпеки можуть містити в собі набір організаційних, фінансово-економічних та правових засобів впливу на об'єкти економічної безпеки, спрямованих на своєчасне виявлення, попередження, нейтралізацію і ліквідацію ризиків економічної безпеки суб'єкту підприємництва.

Поняття механізму в економіку прийшло з техніки в той час, коли виникла потреба в описі та обґрунтуванні виробничих процесів. До економічної науки з техніки перейшло розуміння руху механізму, його будови, переміщення, використання різних ресурсів з метою отримання запланованого кінцевого результату. Деякі автори розмежовують поняття «механізм забезпечення» та «механізм управління». У загальному розумінні, механізм – це скоординовані у просторі й часі дії управлінської системи, що призводять до якісних змін об'єкта управління.

Призначення «механізму управління» на підприємстві й полягає в тому, щоб забезпечити економічну безпеку. Тобто, результат 32 управління не можна розглядати окремо від системи впливу суб'єкту на об'єкт з метою створення умов гарантування захисту від небезпеки. За тлумачним словником надається декілька визначень терміну «механізм»: 1) пристрій, що

передає або перетворює рух; 2) внутрішня будова, система чого-небудь; 3) сукупність станів і процесів, з яких складається певне явище.

Функціонування механізму управління економічною безпекою на підприємстві має передбачати взаємозв'язок цілей і завдань кожного рівня, вибираючи оптимальні шляхи реалізації рішень. Метою функціонування механізму управління економічною безпекою є забезпечення фінансовогосподарської рівноваги, досягнення визначеної ефективності діяльності та поставлених цілей і завдань подальшого розвитку підприємства. Найбільш вичерпний перелік існуючих принципів управління економічною безпекою на підприємстві надає Л.С. Мартюшева: первинність господарського законодавства під час забезпечення економічної безпеки підприємства; збалансованість фінансових інтересів підприємства в особі його власників, керівництва, окремих підрозділів і персоналу; необхідність постійного моніторингу реальних і потенційних ризиків економічній безпеці підприємства; необхідність розробки методології планування на підприємстві, затвердження і реалізації стратегії забезпечення безпеки економічної діяльності підприємства; відповідність заходів щодо забезпечення економічної безпеки стратегічній цілі та завданням підприємства; своєчасність розробки та здійснення заходів щодо попередження ризиків від економічної безпеки і власних фінансових інтересів підприємства; необхідність організаційного і методичного оформлення підсистеми економічної безпеки тощо.

За думкою Р.С. Папехіна, на підприємстві повинна бути розроблена стратегія забезпечення економічної безпеки підприємства, що включає наступне: визначення критерію і параметрів (кількісних і якісних порогових значень) економічної системи підприємства, що відповідають вимогам його економічної безпеки; розробку механізмів і заходів ідентифікації ризиків економічної безпеки підприємства і їх носіїв; характеристику областей їх

прояву (сфер локалізації ризиків); встановлення основних суб'єктів ризиків, механізмів їх функціонування, критеріїв їх дії на економічну, включаючи фінансову, систему підприємства; розробку методології прогнозування та планування, підходів по виявленню і запобіганню виникнення чинників, що обумовлюють виникнення ризиків економічної безпеки, проведення досліджень по виявленню тенденцій і можливостей розвитку таких ризиків; організацію дієвої системи забезпечення економічної безпеки підприємства; формування механізмів і заходів фінансово-економічної політики, нейтралізуючих або пом'якшувальних дій негативних чинників; визначення об'єктів, предметів, параметрів контролю за забезпеченням економічної безпеки підприємства.

До рівнів реалізації механізму забезпечення економічної безпеки можна віднести стратегічний, тактичний і оперативний. На першому рівні формуються заходи (стратегічні рішення) щодо зменшення впливу глобалізаційних процесів у національній економіці, ліквідації системних ризиків і факторів протистояння.

На другому, тобто тактичному рівні, формулюються і розв'язуються завдання (тактичні рішення) щодо зменшення дії загроз економічній безпеці підприємств або взагалі ліквідації цих загроз. На останньому рівні (оперативному) формується набір завдань (оперативних рішень) щодо ліквідації наслідків загрозливих ситуацій для економічної безпеки підприємств.

Поряд з цим важливим напрямом наших досліджень є уточнення суб'єктного наповнення структури механізму забезпечення економічної безпеки, а саме виділення таких його складових, як держава, області галузі, окремі підприємства й домогосподарства.

Самостійно вони здатні сформувати свої індивідуальні механізми забезпечення економічної безпеки. Проте, слід наголосити на тому, що ці окремо сформовані механізми, можуть суперечити один одному, не відображати необхідних взаємозв'язків і не доповнювати один одного.

Тому можна сказати, що з метою усунення цих недоліків і протиріч, необхідно удосконалити методичні засади побудови механізму формування і зміцнення економічної безпеки саме з врахуванням критеріїв, які визначаються національною політикою, державними пріоритетами у розвитку ринкової економіки відповідно до умов сьогодення. Виходячи з цього можна наголосити на тому, що на державному рівні необхідно розвивати заходи державного регулювання із використанням інструментів ринкового впливу, створювати умови для мотивації товаровиробників формувати систему заходів щодо досягнення поставлених цілей, що не суперечать процесам зміцнення економічної безпеки.

Механізм управління економічною безпекою підприємства включає в себе такі елементи: організаційну структуру; функції організації, управління, обґрунтування і реалізації ефективних форм і методів створення, вдосконалення і розвитку системи економічної безпеки; методи забезпечення; засоби та важелі; показники та критерії оцінки; нормативно-правове та інформаційне забезпечення.

Кожне підприємство функціонує під впливом певних обставин і факторів як усередині організації, так і навколо, які впливають на прийняття управлінських рішень. Таким чином, у структурі системи управління необхідно відобразити як зовнішні, так і внутрішні фактори впливу. У даній структурі важливим елементом є рівень економічної безпеки, тобто індикатор, який показує ступінь захищеності об'єкту управління від впливу зовнішніх та внутрішніх факторів.

Розробка механізму управління економічною безпекою є індивідуальною для кожного суб'єкта господарської діяльності, що потребує врахування його стратегічних цілей і вирішення комплексу складних та багатоаспектних завдань.

Усе це обумовлює необхідність системного та комплексного підходу до формування механізму управління економічною безпекою підприємства. На основі раніше виділених нами ознак механізму в економічній теорії потрібно відмітити, що до його складу повинні ввійти такі складові: методи, засоби, важелі та ресурси.

Також до складу потрібно включити елементи системи управління економічною безпекою, адже механізм має ознаку системи з елементами. Визначимо принципи формування складових механізму забезпечення економічної безпеки підприємства: 1. Елементний склад механізму забезпечення економічної безпеки підприємства повинен залежати від реалізації фінансових цілей підприємства, а саме: максимізація прибутку; забезпеченість всіма необхідними ресурсами, в тому числі інвестиційними; оптимізація податкового навантаження тощо. 2. Складові механізму забезпечення економічної безпеки підприємства мають формуватися відповідно загальноприйнятих принципів управління економічною безпекою підприємства, а саме: дотримання господарського законодавства; використання методів програмно-цільового управління; обов'язкова оцінка вартості майна підприємства в контексті реалізації місії підприємства; інтеграція із системою фінансового менеджменту; солідарна матеріальна відповідальність власників, менеджерів і персоналу за дотримання принципів економічної безпеки підприємства; наявність прямого і оберненого зв'язку між елементами механізму; оптимізація витрат на зміцнення економічної безпеки підприємства.

Визначимо складові механізми забезпечення економічної безпеки підприємства. Механізм забезпечення повинен формуватися через систему управління фінансовими відносинами шляхом використання певних принципів, фінансових важелів, інструментів, фінансових методів, правового й інформаційного забезпечення, за допомогою фінансових досліджень, які дозволяють досягти основні цілі підприємства. Суб'єкт управління

Управління безпекою
Діагностика та контроль безпеки
Зовнішні фактори
Внутрішні фактори
Середовище функціонування
Об'єкт управління
Рівень економічної безпеки підприємства

38 Для забезпечення економічної безпеки на підприємстві повинні функціонувати спеціальні органи – суб'єкти економічної безпеки.

Специфічного характеру процесу управління економічною безпекою надає наявність таких ознак, що характеризують даний процес: - прийняття рішення та розвиток складної системи в часі може мати велику кількість стратегій; - на етапі формування рішення та прийняття управлінського впливу аналітики не мають можливості подати повної картини розвитку ситуації; - прийняття рішення базується на прогнозуванні тенденції розвитку системи в часі; - існує невизначеність, пов'язана з подальшим впливом прийнятого рішення на проблемну ситуацію.

У цілому здатність до швидкого реагування на різноманітні зміни зовнішнього середовища формується шляхом створення нового або вдосконалення наявного механізму управління економічною безпекою та надає підприємству конкурентних переваг для досягнення визначених цілей. Економічна безпека держави являє собою комплексну систему, що створюється завдяки виконанню визначеної кількості дій. Сама по собі теж має багато напрямків: демографічний, екологічний, ресурсний, продовольчий, енергетичний, інформаційний та інші. Вона має як власний об'єкт вивчення - економічну систему країни, так і об'єкти, що знаходяться на

перетині та у взаємному інтегруванні з іншими можливими сферами діяльності держави: військовою, соціальною, політичною, інформаційною тощо.

На підприємствах харчової промисловості повинні функціонувати спеціальні органи – суб'єкти економічної безпеки, метою яких є виконання функціональних обов'язків щодо зміцнення економічної безпеки. Слід зазначити, що механізм зміцнення економічної безпеки підприємств харчової промисловості має включати й такі важелі, як: – фінансовий менеджмент, головною метою якого є забезпечення високої фінансової стійкості та ліквідності активів підприємства, досягнення оптимізації фінансових результатів за умови найбільш ефективного використання всіх видів ресурсів; – виробничий і операційний менеджмент, який слугує засобом забезпечення оптимізації витрат матеріально-технічних ресурсів, технікотехнологічної оснащеності підприємства відповідно до вимог світових тенденцій та високого рівня конкурентоспроможності виробничого потенціалу; – кадровий менеджмент, що передбачає реалізацію ефективної кадрової політики з метою збереження та розвитку людського капіталу, компетентності персоналу, розвитку інтелектуального потенціалу на підприємстві, удосконалення організації праці; організаційної структури управління персоналом, корпоративної етики, зменшення конфліктів тощо; – екологічний менеджмент, що слугує системою протидії руйнівного впливу виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища, що ґрунтується на дотриманні існуючих екологічних стандартів і норм, заходах охорони довкілля, використанні екологічно небезпечних технологій виробництва; – нормативно-правове регулювання і законодавча база, які забезпечують: правову захищеність й забезпечення ведення підприємницької діяльності, дотримання вимог чинного законодавства, ефективну організацію безпеки і захищеності персоналу підприємства, його капіталу та майна, а

також комерційних інтересів власників і менеджерів підприємства; – інфокомунікативне забезпечення, яке включає сукупність заходів щодо захисту інформації, комерційної таємниці і досягнення науково-технічного прогресу, інновацій, комунікативне забезпечення роботи всіх структурних підрозділів підприємств галузі, технології і методики аналітичної роботи з наведених функціональних складових механізму зміцнення економічної безпеки підприємства має свій зміст, що визначається набором власних функціональних критеріїв і способів забезпечення їх дії.

Серед перелічених вище інструментів механізму зміцнення економічної безпеки підприємств харчової промисловості фінансовий менеджмент є найважливішим, оскільки за ринкових умов господарювання саме фінансові ресурси забезпечують функціонування будь-якої економічної системи.

Система моніторингу стану фінансового забезпечення підприємства галузі трактується як розроблений механізм постійного, регулярного нагляду за контролюючими показниками ефективності організації фінансів підприємства, визначення розміру різного роду відхилень фактичних результатів від передбачуваних, виявлення причин цих відхилень. За допомогою такого механізму можна будувати різноманітні сценарії управлінських рішень.

Слід зазначити, що система моніторингу повинна бути оперативною і гнучкою. Впровадження системи моніторингу фінансового стану підприємств харчової промисловості надасть керівництву досить вагомі можливості:

- 1) сприятиме виявленню на підприємстві підрозділів, діяльність яких недостатньо ефективна і потребує покращення;

2) надасть можливість більш ретельно контролювати діяльність окремих підрозділів, отримувати своєчасну і достовірну інформацію від керівників даних підрозділів;

3) допоможе сформувати низку напрямків для покращення фінансової діяльності у тих підрозділах підприємства, які недостатньо ефективно функціонують;

4) надасть можливість стимулювати персонал тих підрозділів, в яких показники фінансової діяльності найвищі;

5) сприятиме покращенню системного підходу до управління підприємством, забезпечить регулярне ведення його звітності за всіма видами діяльності

Дуже важливою є своєчасна, правдива, оперативна інформація, яка забезпечить отримання максимальних прибутків при понесенні мінімальних операційних витрат. Саме інформація, отримана в процесі моніторингу фінансового стану підприємства, забезпечить отримання максимального ефекту. Впровадження системи моніторингу фінансового стану на підприємствах харчової промисловості повинна включати наступні етапи: Перший етап.

Встановлення джерел первинної інформації для системи моніторингу, яка базується на даних, отриманих із фінансової і управлінської звітності підприємства. Як джерело первинної інформації для системи моніторингу стану фінансів підприємства може використовуватись діюча на підприємстві система бухгалтерського обліку, що забезпечує збір, аналіз і зберігання інформації про господарську і фінансову діяльність підприємства. Вона використовується як інструмент для побудови системи фінансового моніторингу. Бухгалтерські звіти відображають всі надходження і витрати. У кожному інформаційному блоці використовуються показники, які найбільш

ефективно його характеризують. Відповідальність за своєчасне надання даних необхідно покласти на керівників відповідних служб.

Трудомісткість збору реальної інформації про фінансово-господарську діяльність залежить від наявності системи управління, а також від ступеня автоматизації робочих місць у бухгалтерії, розвитку інформаційних технологій на підприємстві в цілому.

Отже, на даному етапі основною метою розробки системи моніторингу фінансового стану підприємства є побудова і постійне удосконалення звітної системи показників, які дійсно характеризують і відображають поточний внутрішній фінансовий стан підприємства.

Другий етап.

Визначення показників, якими підприємство справді зможе управляти. На даному етапі, в першу чергу, необхідно визначити стратегічні цілі підприємства. При цьому оцінка результатів діяльності підприємства повинна здійснюватися з врахуванням загальної стратегії підприємства і поставлених цілей. Планувати необхідно лише ті цілі, досягнення яких підприємство зможе забезпечити ресурсами (фінансовими, кадровими, матеріальними тощо).

Третій етап.

Вибір загальної єдиної методології для розрахунку аналітичних показників та утвердження алгоритмів їхніх розрахунків, необхідних для системи моніторингу стану фінансів підприємства. Розробляючи систему моніторингу фінансового забезпечення для підприємства на основі показників, необхідно притримуватися деяких важливих принципів:

1. При оцінці фінансового забезпечення підприємства необхідним є порівняння абсолютних значень за поточний період з даними за минулі періоди.

2. Необхідно порівнювати лише однаково обчислені на підприємстві показники у рамках загальноприйнятого на даному підприємстві тлумаченні отриманих даних і утвердженого алгоритму для кожного показника. Відсутність єдності поглядів на систему термінів звітних і економічних показників і принципів їх розрахунку (тобто різне розуміння інформації, що міститься в цих показниках) не може привести до взаєморозуміння між спеціалістами різних служб (бухгалтерами, фінансистами, аналітиками) і може призвести до спотворення інформації.

При цьому слід враховувати особливості розрахунків даних при застосуванні різних інформаційних систем у рамках одного підприємства. 3. При порівнянні необхідно брати до уваги такі фактори, як сезонність (збільшення або зменшення номенклатури, відповідно попиту на товари, які випускаються підприємством, у різні пори року), регіональність (різна платоспроможність фізичних та юридичних осіб) тощо.

4. Слід проаналізувати історію розвитку лідерів даного ринку, виявити визначені тенденції і спроектувати їх на досліджуване підприємство. При розробці системи узагальнюючих аналітичних показників має бути забезпечена їх відповідність у кількісному вираженні встановленим стандартам.

Четвертий етап.

Затвердження інформаційного складу звітності, необхідної для здійснення моніторингу, і конкретних форм звітності. Дані форми звітності повинні бути стандартизовані і, зокрема, містити:

1. Фактично досягнуте значення показника у співвідношенні з передбачуваними.
2. Розмір відхилення фактично досягнутого значення контролюючого показника від передбачуваного.
3. Потрапляння даного відхилення в розряд нормального, порогового чи критичного значення.
4. Виявлення причин відхилень за допомогою факторного аналізу, алгоритм якого повинен бути чітко визначений на підприємстві.
5. Пояснення фінансового аналітика (бухгалтера) підприємства про можливі причини відхилень по показнику в цілому і по окремих його складових.
6. Призначення осіб, відповідних за кожний показник.
7. Пояснення відповідальних осіб про можливі причини відхилень.

На основі вказаної інформації фінансово-економічна служба виготовляє, складає аналітичну записку про конкретні рекомендації і розроблені заходи щодо виправлення поточної ситуації з указанням умовних строків її усунення.

П'ятий етап.

Розробка регламенту роботи системи моніторингу, визначення періодичності і строків моніторингу, а також переліку відповідальних осіб. На цьому етапі розробки системи моніторингу стану підприємства визначаються контрольні періоди по кожному блоку інформації і кожній групі контрольованих показників.

Конкретизація контрольного періоду залежить від «терміновості реагування» для кожного показника, необхідної для ефективного управління фінансової діяльності.

З врахуванням цього можуть проводитися тижневі звіти, місячні чи квартальні.

Шостий етап.

Утвердження допустимих відхилень значень показників від їхніх нормативних і критичних значень. На даному етапі, перш ніж аналізувати відхилення по аналітичних показниках чи статтях балансу, необхідно визначити, які відхилення справді важливі і мають значення для підприємства.

Сьомий етап.

З'ясування причин відхилень показників. Аналізуючи відхилення показників, можна виділити дві основні причини можливих відхилень:

1. Не враховано чи неправильно спрогнозовано стан зовнішнього середовища підприємством - мікросередовище (середовище прямої дії, яку здійснюють постачальники, споживачі, торгівельні та маркетингові посередники, конкуренти, державні органи тощо) і макросередовище (природне, демографічне, економічне, політичне тощо).

2. Допущені помилки при оцінці і плануванні господарської діяльності підприємством чи безпосередньо при її здійсненні. Основні причини відхилень фактичних результатів контрольованих показників від встановлених стандартів виявляються як у цілому по підприємству, так і по окремих «центрах відповідальності». В процесі такого аналізу виокремлюються і розглядаються ті показники моніторингу фінансового

стану, за якими спостерігаються критичні відхилення від цільових нормативів, завдань, поточних планів.

Восьмий етап.

Коригування дій по управлінню фінансовим забезпеченням підприємства на основі виявлених відхилень, прогноз подальшої діяльності . Аналіз фінансових показників необхідно проводити регулярно. Доцільно буде придбати сучасний програмний продукт «ІС:Підприємство» та налагодити його для автоматизації проведення аналізу поточного фінансового стану підприємства.

Дослідження показали, що процес управління економічною безпекою підприємств харчової промисловості має такі специфічні особливості: багатоваріантність стратегій прийняття рішення щодо зміцнення економічної безпеки підприємства; прогнозний тип розроблених рішень та рекомендаційний характер аналітичного і тактичного управлінського впливу; часові й територіальні обмеження щодо заходів зміцнення економічної безпеки підприємства; прийняття рішень в умовах високого рівня невизначеності зовнішнього середовища. Тому можна сказати, що формування механізму зміцнення економічної безпеки підприємства забезпечує своєчасну й адекватну реакцію на зміни у зовнішньому середовищі та надає підприємству конкурентних переваг для досягнення визначених цілей.

Отже, економічна безпека підприємства може розглядатися як внутрішній стан ресурсів підприємства, що забезпечує їх ефективне використання для стабільності діяльності та поступального розвитку, дозволяє усувати загрози, гармонізувати економічні інтереси з інтересами суб'єктів зовнішнього середовища.

При цьому економічна безпека повинна досліджуватися крізь призму внутрішніх властивостей підприємства протистояти загрозам економічного характеру. Вважаємо, що використання системного та комплексного підходу до дослідження організаційно-економічного механізму управління економічною безпекою підприємств дозволило виділити такі його складові: фінансову, техніко-технологічну, інтелектуальну, кадрову, екологічну, політико-правову, інформаційну, силову.

Зазначені складові реалізуються через систему управління фінансовими відносинами та дозволяють підприємствам досягти стратегічних, тактичних й оперативних цілей.

Особливості формування економічної безпеки підприємств у контексті світової глобалізації. Важливість вивчення особливостей формування економічної безпеки підприємств у контексті світової глобалізації зумовлена, в першу чергу, уповільненням темпів розвитку підприємств харчової промисловості в умовах виходу зі світової фінансової кризи. Відповідно необхідні проведення системно-структурного аналізу та вивчення корисного світового досвіду щодо забезпечення зміцнення економічної безпеки цих підприємств в інших розвинених країнах.

Вважається, що розробка теоретико-прикладних засад розвитку підприємств, формування сприятливого економіко-правового середовища для ведення підприємницької діяльності на інноваційних засадах забезпечить зміцнення економічної безпеки підприємств. Поряд з цим вважається, що розробка заходів щодо забезпечення безпосередньо економічної безпеки підприємства, першочерговим є для країн, які змінюють систему державного устрою внаслідок кризового стану у суспільстві. У розвинених країнах здійснюється програмно-цільове управління процесами забезпечення економічної безпеки, що передбачає розробку цільових стратегічних

планових документів щодо зміцнення економічної безпеки підприємств, регіонів, галузей.

Сьогодні, в умовах глобальної економічної кризи, формуються нові співвідношення в ієрархічній декомпозиції економічної безпеки, тобто: глобальної, міжнародної, національної, регіональної економічної її складових. Глобалізація – явище, яке достатньо повно заявило про себе в останній третині ХХ ст., вона зруйнувала наші уявлення "про простір і час, про систему координат, відповідно до якої ми організовували реальність", і виявилася у формуванні глобального економічного, фінансового, культурного, правового та політичного простору.

Ці елементи глобального простору безпосередньо впливають на соціальну практику незалежно від місця географічного розташування, особливостей культури, мови, економіки та фінансів тієї або іншої країни.

Отже, потрібно враховувати їх вплив на політичні процеси як в окремих країнах, так і в усьому світі. Правомірно зробити висновок, що сучасна геополітика тільки тоді збереже свій науковий статус, якщо зможе вийти на рівень аналізу закономірностей, що визначають взаємодію соціального простору і політики, формування основних принципів і закономірностей формування політики, покликаної забезпечити контроль над соціальним простором. Можна погодитися з думкою дослідника В. Пірумова, який звертає увагу на те, що у зв'язку з фундаментальними змінами, які відбуваються сьогодні у світі, потрібно посилити увагу до концептуальних положень геополітики. Разом із тим автор визначає "недорозвинення" методології проведення геополітичних досліджень. Він пропонує визначити геополітику як науку, що вивчає процеси і принципи розвитку держави, регіонів і світу в цілому з урахуванням системного впливу географічних, політичних, економічних, військових, екологічних та інших чинників.

Основними геополітичними чинниками, на думку В. Пірумова, є такі: - географічні (просторове положення, природні ресурси); - політичні (тип державності, організаційна структура управління та органи влади, соціальна структура суспільства, наявність громадянського суспільства, свобода преси, взаємини з іншими державами, характер кордонів і режим їх функціонування); - економічні (рівень життя народу, виробничі й аграрні потужності, транспорт, зв'язок і їх інфраструктура, мобілізаційні потужності, стратегічні запаси, економічні зв'язки з іншими державами); - військові (рівень розвитку, боєготовність і боєздатність стратегічних сил і сил загального призначення; розвиток інфраструктури тилу; рівень розвитку військового мистецтва; рівень підготовки військових кадрів, резервів; міжнародні угоди про обмеження і скорочення озброєнь, про співробітництво і взаємодопомогу; мораторій на випробування і розгортання нового виду озброєнь і військової техніки; ступінь мілітаризованості країни); - екологічні (демографічний тиск на обмежені ресурси планети; виснаження сировинних ресурсів; отруєння і знищення системи життєзабезпечення людини, рослинності і тваринного світу; накопичення радіоактивних, отруйних, вибухонебезпечних технологій; стихійні лиха); - демографічні (щільність і склад населення, темпи його розвитку); - культурно-релігійні та етнічні (конфесійні; національні; культурні; трудові традиції; інтереси корінних національностей в інших державах; рівень розвитку науки, освіти, охорони здоров'я, урбанізації; криміногенна обстановка; культурні й наукові зв'язки з іншими державами).

Розкривається сутнісність характеристики безпеки соціального простору, визначаючи його як найважливіший чинник сучасної світової політики. В такому розумінні геополітика більшою мірою претендує на статус методології політичних наук. Мабуть в умовах певного методологічного вакууму, причому не тільки в Україні, а й у розвинених країнах, у тому числі й у США, який був викликаний кардинальними

трансформаціями після розвалу комуністичного блоку, подібні методологічні претензії з боку геополітики, неабиякою мірою виправдані.

В усякому разі, ресурси і простір, як об'єкт політичних устремлінь держави в сучасних міжнародних відносинах, більш речовий, відчутний і об'єктивний елемент для аналізу, ніж загальнолюдські демократичні цінності і права людини.

Об'єкт геополітики правомірно розглядати як політику держав у її зв'язку з соціальним простором, то логічно вирішується питання і про структурування цього простору.

Очевидно, що суто географічні елементи становлять лише частину соціального простору, який, разом із ними, включає й інші форми, зокрема, політичний, економічний, культурний, фінансовий, інформаційний, лінгвістичний та інший простір.

Характер їх впливу на процес формування та реалізації політики як окремих держав, так і світової політики в цілому, становитиме основний зміст сучасної геополітики, яка здійснюється за умов відсутності у світі вільних ресурсів і просторів. Вони поділені, закріплені за конкретними країнами і народами, в умовах сучасного світового порядку їх просте привласнення із використанням військової сили малоімовірно. Класик німецької геополітики К. Хаусхофер зазначає, що "лише у наш час, коли навіть льодовий простір полярних областей переважно політично поділений, свобода дій для подібних великих справ із розширення життєвого простору людства обмежена".

Саме тому і починають активно діяти інші форми експансії. Забезпечення економічної безпеки суб'єктів підприємництва буде неможливим без ефективного співробітництва приватних сил безпеки з національними правоохоронними органами з одного боку і без міжнародної

координації зусиль з силами безпеки іноземних суб'єктів з іншого. Питання ефективної діяльності сил безпеки суб'єктів підприємництва, за таких умов набуває рівня національного інтересу, перш за все з точки зору забезпечення 50 національної безпеки.

Тобто забезпечення економічної безпеки суб'єктів підприємництва в умовах глобалізації є пріоритетом не тільки однієї якоїсь сфери економічної діяльності, а і має займати провідне місце у захисті економічних інтересів країни. Важливим фактором тут буде виступати державне регулювання взаємовідносин всіх суб'єктів, задіяних у забезпеченні безпеки національної економіки через формування відповідних правових норм.

Глобалізаційні процеси зобов'язують економічну безпеку суб'єктів підприємництва будувати свою діяльність з огляду на попередження загроз, тобто, функціонування їх систем економічної безпеки має базуватись на поєднанні заходів захисту та протидії загрозам, поширюючи такі заходи на всю структуру установ суб'єктів підприємництва.

Як показує іноземний досвід, такі підходи мають передбачати спільну діяльність сил безпеки як вітчизняних, так і іноземних суб'єктів протягом всього терміну дії їх взаємовідносин. При забезпеченні економічної безпеки суб'єктів підприємництва мабуть треба буде враховувати і зміни соціальної ситуації. Збільшення масштабів міжнародної міграції робочої сили і зменшення кількості зайнятого населення може зумовити посилення злочинного впливу на підприємницьку діяльність до чого також має бути готова економічна безпека суб'єктів підприємництва в умовах глобалізації. Тут необхідно буде звернути увагу не тільки і не скільки на створення систем охорони підприємств, банків, скільки на роботу з їх персоналом, клієнтами, посилити пропаганду надійної та сильної системи захисту фінансових та матеріальних ресурсів, здатної протистояти будь-яким злочинним посяганням.

До цілей формування економічної безпеки підприємства відносять:

- забезпечення фінансової стійкості та незалежності;
- досягнення лідерства у технологіях;
- забезпечення високого конкурентного статусу;
- підвищення ефективності менеджменту;
- оптимізація використання потенціалу підприємства;
- мінімізація руйнівного впливу зовнішнього середовища;
- забезпечення функціонування підприємства у межах правового поля;
- захист власної комерційної таємниці.

Фактори, що формують відповідний рівень економічної безпеки підприємства, різноманітні і в кожній галузі виробництва мають свою специфіку. Однак є загальні, типові чинники, що впливають на рівень економічної безпеки підприємства незалежно від форм власності та галузі виробництва. Типові чинники, що впливають на рівень економічної безпеки підприємства незалежно від форм власності та галузі виробництва. Формування економічної безпеки варто розглядати у двох крайніх станах – стан безпеки, за якого вплив негативних факторів перебуває під контролем і не перешкоджає розвитку, та стан небезпеки, коли мають місце загрози подальшому розвитку підприємства.

Тобто, загрозу можна вважати головною ознакою небезпеки, і, відповідно, негативним чинником впливу на розвиток підприємства. Зовнішня конкуренція на продукцію, призначену на експорт Державне економічне регулювання діяльності підприємства Надійний захист комерційної таємниці Стабільний попит на продукцію Безпосередні чинники виробництва Надійність постачальників, передусім тих, що забезпечують

постачання основної сировини і матеріалів Компетентність керівництва підприємства Типові чинники, що впливають на рівень економічної безпеки підприємства.

Переважає більшість науковців розглядає явище економічної безпеки крізь призму загроз, що чинять найістотніший на неї вплив. Чинники економічної безпеки підприємства, які не пов'язані з безпосередньою виробничою діяльністю, але істотно впливають на стан виробництва, пов'язані з поведінкою окремих людей, їх мораллю, духовністю (розкрадання, шахрайство, обдурювання, убивство тощо).

Економічна безпека підприємств харчової промисловості має важливе соціально-економічне значення не тільки для Чернівецької області зокрема, але і для України загалом. Виробництво харчових продуктів, напоїв є не тільки завершальною ланкою виробництва харчових продуктів, а й інтегратором ефективного функціонування всього продовольчого комплексу. Від рівня її розвитку, стабільності функціонування залежить стан економіки в області, розвиток внутрішнього і зовнішнього ринків, рівень життя населення.

Харчова промисловість в області - це більше 80 підприємств, на яких виробляється понад 100 різноманітних видів продукції. Цим підприємствам належить майже чверть загальнообласного обсягу реалізованої промислової продукції, на них зосереджена п'ята частина чисельності працюючих у промисловості. В області у 2016 р. обсяг реалізованої продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів, напоїв складав майже четверту частину від загального обсягу реалізованої промислової продукції по області, на цих підприємствах була зосереджена п'ята частина чисельності працюючих та основних засобів у промисловості. Номенклатура продукції на підприємствах цього виду діяльності області перевищує 100 найменувань. Буковина має виробників майже за всіма видами діяльності, що входять до

виробництва харчових продуктів, напоїв. Основними видами є виробництво м'яса та м'ясних продуктів, хліба та хлібобулочних виробів, напоїв, перероблення та консервування овочів та фруктів.

Серед найбільш потужних підприємств виробників харчових продуктів та напоїв – ПП «Колос», ДОЧП «М'ясо Буковини» Новоселицького птахокомбінату, ПАТ «Чернівецький хлібокомбінат», ПАТ «Чернівецький олійно-жировий комбінат», ПрАТ «Буковинапродукт», ТОВ «Галс-2000», ТОВ «Аполло», ТОВ «Галс ЛТД», ПП «Антарес 7», ДП Неполоківський комбінат хлібопродуктів та інші. Х

арчова промисловість є основною переробною ланкою агропромислового комплексу. Вона тісно пов'язана з сільським господарством виробничими 54 зв'язками. Стабільне та ефективне функціонування підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв безпосередньо залежить від своєчасного та регулярного завантаження їх виробничих потужностей, що в свою чергу залежить від обсягів вироблення сільськогосподарської продукції.

Підприємства Чернівецької області реалізували продукти харчування не тільки в Україні, але і вивозили їх за її межі (Додаток Б, В, Д). В товарній структурі зовнішньої торгівлі у 2012 р. продукція харчової промисловості займала незначну частку - 3,8% від загального обсягу експорту та 3,9% - імпорту.

Обсяг її експорту порівняно з попереднім роком скоротився у 2,1 раза і склав 6,4 млн.дол.США, а імпорту, навпаки - зріс у 2,7 раза і становив 7,7 млн.дол.США. За результатами 2014 р. готові харчові продукти займали незначну частку - 2,9% від загального обсягу експорту та 3,1% - імпорту. Обсяг їх експорту порівняно з попереднім роком скоротився на 24,8% і склав 3,6 млн.дол.США, а імпорту - на 18,6% і становив 5,4 млн.дол.США. В 2016 р.

готові харчові продукти також займали незначну частку 2,9% від загального обсягу експорту та 3,1% - імпорту.

Обсяг їх експорту порівняно з попереднім роком скоротився на 1,2% і склав 3,6 млн.дол.США, а імпорту - на 9,7% і становив 4,8 млн.дол.США. Суб'єкти господарювання області у 2012р. проводили операції з експорту та імпорту продукції харчової промисловості з партнерами 29 країн світу. Експортувалася ця продукція, в основному, до країн СНД (86,7% від обсягу експорту продукції харчової промисловості), а імпортували її переважно з інших країн світу (99,2% імпорту харчових продуктів).

Суб'єктами господарювання області було відправлено за кордон продуктів харчування на суму 2,5 млн.дол.США, що менше порівняно з відповідним періодом минулого року на 30,7%. Обсяг імпорту за цей період скоротився у 2,5 рази і склав 1,1 млн.дол.США. В 2015 р. проводили операції з експорту готових харчових продуктів з партнерами з 6 країн світу, імпорту - з 22 країн. У 2016 р. суб'єкти господарювання області проводили операції з експорту готових харчових продуктів з партнерами з 9 країн світу, імпорту з 19 країн.

3.3 Найбільше продукції харчової промисловості з області експортування

Найбільше продукції харчової промисловості з області експортували ТОВ «Дьолер Буковина», ТОВ «ОЛБІ-РОС», ПАТ «Чернівецький хлібокомбінат», ПП «Буковина Трек», ТОВ ВКТ «Арго». По імпорту найбільше продукції харчової промисловості отримали ПП «Колос», ТОВ «Дарвіт», ДОЧП «М'ясо Буковини» Новоселицького птахокомбінату. Найбільш вагомими у експорті продукції харчової промисловості у 2015 році були кондитерські вироби, продукти переробки овочів та плодів, продукти із зернових культур, молочні продукти. Також експортувалась продукція

борошномельно-круп'яної промисловості, жири та олії тваринного та рослинного походження. Майже половина обсягу експорту продукції харчової промисловості у 2012 р. припадала на кондитерські вироби з цукру з вмістом какао, яких було відправлено 2,3 тис.тонн на 3,1 млн.дол.США. Ця продукція надходила переважно до Російської Федерації, Монголії, Молдови, Вірменії та Казахстану. Експорт продуктів переробки овочів та плодів порівняно з 2012 р. скоротився у 4,8 раза і склав 1,1 млн.дол.США. Було експортовано 618 тонн соків плодових на 848,7 тис.дол.США, 179,1 тонни кукурудзи цукрової на 125,2 тис.дол., 29,4 тонни арахісу обсмаженого на 72,1 тис.дол.США.

Більша частина перероблених овочів та плодів була відправлена до Російської Федерації, Молдови та Білорусі. Протягом 2012 р. з області було експортовано продуктів із зернових культур на суму 632,3 тис.дол.США переважно до Вірменії, Азербайджану та Таджикистану, зокрема: 74,4 тонни вафель на 142,7 тис.дол.США, 42,1 тонни печива сухого на 50,6 тис.дол., 5,4 тонни сухарів на 13,1 тис.дол.США. Порівняно з попереднім роком суб'єкти господарювання області скоротили поставки товарів цієї групи на 32,6%. У 2016 р. - 77,3% обсягу експорту готових харчових продуктів припадало на продукти переробки овочів, яких було відправлено на 2,8 млн.дол.США, що на 35,2% менше порівняно з 2015 роком. Зокрема, було експортовано 1,7 тис.тонн соків плодових на 2,7 млн.дол.США до Російської Федерації та Польщі. 56 Обсяг експорту молочних продуктів у порівнянні з 2013 р. зменшився у 4,8 раза і склав 282,9 тис.дол.США. Було експортовано молока та вершків сгущених у кількості 141,7 тонни на 195 тис.дол.США до Туркменістану, Узбекистану, Вірменії та 19,5 тонни сирів на 87,9 тис.дол.США до Молдови.

У структурі імпорту продукції харчової промисловості найбільша частка припадала на м'ясо (62,2%) та продукти переробки овочів, плодів

(24,8%). Протягом 2012 р. в область надійшло 1,8 тис.тонн свинини на 4,8 млн.дол.США з Польщі та Німеччини, 1,8 тис.тонн грибів консервованих на 822,6 тис.дол.США з Китаю, 1,8 тис.тонн ананасів консервованих на 668,7 тис.дол.США з Таїланду, Китаю та В'єтнаму. З Іспанії було імпортовано 334,4 тонни маслин та оливок на 186,7 тис.дол.США, з В'єтнаму та Китаю - 312,1 тонни огірків та корнішонів консервованих на 124,8 тис.дол., з Таїланду - 74,6 тонни кукурудзи цукрової консервованої на 41,8 тис.дол.США.

Значна частина обсягу експорту готових харчових продуктів у 2016 р. припадала на кондитерські вироби з цукру, зокрема, було відправлено 3,3 тис. тонн патоки на суму 423,3 тис.дол.США до Угорщини та 3,4 тонни кондитерських виробів з цукру (включаючи білий шоколад), без вмісту какао на 6,9 тис.дол.США до Азербайджану. У 2016 р. 92,1% обсягу експорту готових харчових продуктів припадало на продукти переробки овочів, яких було відправлено на 3,3 млн.дол.США., що на 17,7% більше порівняно з 2015 роком. Зокрема, було експортовано 2,9 тис.тонн соків плодових на 3,2 млн.дол.США до Російської Федерації, Польщі, Угорщини та Білорусі.

У структурі імпорту готових харчових продуктів найбільша частка припадала на готові продукти із зерна (31,5%), цукор і кондитерські вироби з цукру (23,2%) какао та продукти з нього (18,0). Протягом 2016 р. з області було експортовано 56,2 тонн шоколаду та інших готових харчових продуктів з вмістом какао на 179,0 тис.дол.США. Ця продукція надходила до Азербайджану. 57 У структурі імпорту готових харчових продуктів найбільша частка припадала на цукор і кондитерські вироби з цукру (32,4%), продукти переробки овочів та плодів (18,4%), какао та продукти з нього (16,4%) та готові продукти із зерна (14,8%). Протягом 2016 р. в область надійшло цукру і кондитерських виробів з цукру 1,4 тис. тонн на суму 1,7 млн.дол.США.

Найбільші обсяги поставок здійснювались з Туреччини, Китаю, Словенії, Колумбії та Бразилії. Порівняно з 2015 роком обсяг імпорту цукру і кондитерських виробів з цукру зріс у 1,5 раза. Продуктів переробки овочів та плодів імпортовано 1,3 тис. тонн на 984,8 тис.дол.США з Польщі, Нідерландів, Іспанії, Таїланду, Франції, Греції, Китаю, Молдови та Угорщини, какао та продуктів з нього - 415,3 тонни на 888,6 тис.дол.США з Туреччини, Польщі, Литви, Китаю та Румунії. Протягом 2016 р. в область надійшло готових продукти із зерна 898,2 тонн на суму 1,5 млн.дол.США. Найбільші обсяги поставок здійснювались з Білорусі, Польщі та Румунії.

Цукру і кондитерських виробів з цукру імпортовано 927,6 тонн на 1,1 млн.дол.США з Туреччини, Китаю, Словенії, Румунії, Колумбії та Бразилії, какао та продуктів з нього - 366,1 тонни на 869,8 тис.дол.США з Туреччини, Польщі, Литви та Румунії. Порівняно з 2012 р. обсяг імпорту продуктів переробки овочів та плодів зріс у 1,6 раза. А з 2014 р. зменшився обсяг імпорту продуктів переробки овочів та плодів в 2,6 раза, а какао та продуктів з нього і готових продукти із зерна - зріс відповідно на 0,3% та 10,3%. У 2016 році збільшився обсяг імпорту готових продуктів із зерна в 1,9 раза, а какао та продуктів з нього і цукру і кондитерських виробів з цукру - зменшився відповідно на 2,1% та 35,1%.

Необхідною умовою для оновлення та розширення асортименту, покращення якості продукції, яка виробляється на підприємствах з виробництва харчових продуктів та напоїв, є впровадження нових технологій, підвищення технологічного рівня виробництва, освоєння нової та конкурентоздатної на вітчизняному ринку продукції . У 2013 р., як і у 2012 р., інноваційною діяльністю займалось 8 підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв або 18,2% від загальної кількості обстежених промислових підприємств (у 2012 р. - 17,4%). За останні три роки інноваційною діяльністю постійно займалось 7 підприємств з виробництва

харчових продуктів та напоїв. Питома вага їх до загальної кількості обстежених у 2016 р. промислових підприємств становила 16,7%. Інноваційно активними були підприємства з виробництва рибних продуктів (100% від загальної кількості обстежених підприємств), борошномельно-круп'яної промисловості, какао, шоколаду та цукристих кондитерських виробів (по 50%), напоїв (33,3%), з перероблення та консервування овочів та фруктів (25%), м'яса та м'ясних продуктів (8,3%). Інноваційно активними у 2016 р. були підприємства з виробництва макаронних виробів, молочних продуктів та морозива (по 100% від кількості обстежених підприємств цього виду діяльності), з виробництва рибних продуктів (50%), з перероблення та консервування овочів та фруктів (40,0%), м'яса та м'ясних продуктів (16,7%). Починаючи з 2012 р. 7 підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв кожний рік впроваджували інновації, у т.ч. у 2012 р. 1 - впроваджувало нові технологічні процеси, кількість яких склала 2 (обидва маловідходні і ресурсозберігаючі); 7 підприємств впровадили 32 найменування інноваційних видів продукції, з яких 17 - нові для ринку. У 2016 р. інновації впроваджували 5 промислових підприємств, що порівняно з 2014 р. менше на 28,6%, а порівняно з 2012 р. - на 37,5%.

Нові або вдосконалені методи обробки або виробництва продукції впроваджували 2 підприємства з виробництва харчових продуктів, напоїв. Ними було впроваджено 7 нових технологічних процеси, з яких 2 - маловідходні і ресурсозберігаючі. Починаючи з 2012 р. кількість інноваційно активних підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв щороку зменшується. У 2013р. із 39 59 обстежених промислових підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв інноваційною діяльністю займалися лише 6 підприємств.

Питома вага інноваційно активних підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв до загальної кількості обстежених у 2016 р.

промислових підприємств становила 15,4%, що на 1,3 в.п. менше порівняно з 2015 р. Найбільше нової продукції освоєно підприємствами з виробництва м'яса та м'ясних продуктів - 22 найменування. Підприємства з виробництва рибних продуктів, какао, шоколаду та цукристих кондитерських виробів, напоїв, з перероблення і консервування овочів та фруктів освоїли 1-3 види найменувань. У 2016 р. 4 підприємства з виробництва харчових продуктів, напоїв освоїли 18 найменувань інноваційних видів продукції, у 2015 р. – 2 та 11 відповідно.

Кількість впроваджених технологічних процесів залишилась на рівні 2013 р., проте порівняно з 2016 р. збільшилась вдвічі. Найбільше нової продукції було освоєно підприємствами з виробництва м'яса та м'ясних продуктів – 10 найменувань та з перероблення і консервування овочів та фруктів – 6.

Підприємствами з виробництва харчових продуктів та напоїв у 2016 р. було придбано 30 нових технологій (у 2015 р. – 5). У 2012 р. загальний обсяг витрат на інновації становив 2,2 млн.грн. (у 2013 р. – 3 млн.грн.), з цієї суми 69,2% витратили підприємства з виробництва м'яса та м'ясних продуктів, 14% – борошномельно-круп'яної промисловості, 12,5% – з перероблення та консервування овочів та фруктів, 4,3% – з виробництва напоїв. Загальний обсяг витрат на інновації у 2016 р. становив 11,7 млн.грн. (у 2015 р. – 6,6 млн.грн.). Більше 72% від загального обсягу витрат на інноваційну діяльність належало підприємствам з виробництва м'яса та м'ясних продуктів, 16,7% – молочних продуктів та морозива, 9,1% – з перероблення та консервування овочів та фруктів, 2,1% – з виробництва макаронних виробів. 60 Із загальної кількості інноваційно активних підприємств з виробництва харчових продуктів, напоїв 12,5% придбали науково-дослідні розробки.

Науковим організаціям за науково-дослідні розробки ці підприємства перерахували 4,9 тис.грн., що становить 0,2% від загального обсягу витрат на

інноваційну діяльність. Із загальної кількості інноваційно активних підприємств з виробництва харчових продуктів, напоїв 4,8% придбали науководослідні розробки. Науковим організаціям за науково-дослідні розробки ці підприємства перерахували 29,1 тис.грн., що становить 0,2% від загального обсягу витрат на інноваційну діяльність. У 2016 р. 66,7% займалися придбанням машин, обладнання, програмного забезпечення, 33,3% – навчанням та підготовкою персоналу, 16,7% – придбанням науково-дослідних робіт, зовнішніх знань та ринковим запровадженням інновацій. Найбільшу частку (58,3%) в обсязі витрат на інновації становили витрати на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення, 47,1% яких становили витрати підприємств з виробництва м'яса та м'ясних продуктів, 23,9% – борошномельно-круп'яної промисловості, 21,5% – з перероблення та консервування овочів та фруктів, 7,5% – з виробництва напоїв. Загальний обсяг витрат на інновації підприємств цього виду діяльності у 2016 р. становив 16,2 млн.грн. (у 2015 р. – 11,7 млн.грн., у 2014 р. – 6,6 млн.грн.). Більше 12 млн.грн. промислові підприємства витратили на інші роботи пов'язані з інноваційною діяльністю підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв, що становить 75,9% від загального обсягу інноваційних витрат.

Майже 24% в обсязі витрат на інновації становили витрати на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення, 0,2% – на придбання інших зовнішніх знань, 0,1 % – на придбання науково-дослідних розробок. Найбільшу частку (88,6%) в обсязі витрат на інновації становили витрати на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення. Нові машини, обладнання та програмне забезпечення, необхідне для здійснення інновацій, 61 придбало 4 підприємства, тобто половина підприємств, що займалися інноваційною діяльністю. На інші роботи пов'язані з інноваційною діяльністю підприємствами з виробництва харчових продуктів та напоїв у 2012 р. було витрачено 0,9 млн.грн. або 41,5% від загального

обсягу інноваційних витрат. У 2016 р. було витрачено 1,3 млн.грн. що становить 11,2 % від загального обсягу інноваційних витрат. У 2013 р. всі витрати на інноваційну діяльність були здійснені за рахунок власних коштів підприємств з виробництва харчових продуктів та напоїв. У 2016 р. на інноваційну діяльність цими підприємствами було витрачено 96,1% власних коштів та 3,9% – кредитів. Кошти на інноваційну діяльність витрачали майже 86% інноваційно активних підприємств з виробництва харчових продуктів, напоїв. У загальному обсязі фінансування частка власних коштів цих підприємств становили 97,7% (11,4 млн.грн.). Питома вага кредитів, які підприємства з виробництва харчових продуктів, напоїв отримали у 2012 р. для здійснення інновацій, становила 2,3% (0,3 млн.грн.). У 2016 році кошти на інноваційну діяльність витрачали 66,7% інноваційно активних підприємств з виробництва харчових продуктів, напоїв. У загальному обсязі фінансування частка власних коштів цих підприємств становили 99,6% (16,1 млн.грн.).

Питома вага кредитів, які підприємства з виробництва харчових продуктів, напоїв отримали у 2016 р. для здійснення інновацій, становила 0,4% (0,1 млн.грн.). У 2016 р. впроваджували інновації 4 промислових підприємства, що порівняно з 2015 р. менше на 20%. Нові або вдосконалені методи обробки або виробництва продукції впроваджувало 1 підприємство, інноваційні види продукції підприємства з виробництва харчових продуктів, напоїв. Обсяг реалізованої інноваційної продукції у 2013 р. становив 102,6 млн.грн. або 12,9% від загального обсягу реалізованої продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів і напоїв та 46,6% від загального обсягу реалізованої інноваційної продукції по області (у 2012 р. – 62 72,1 млн.грн. або 11% та 23,7% відповідно).

Найбільше було реалізовано інноваційної продукції підприємствами з виробництва м'яса та м'ясних продуктів (83,7% від загального обсягу

реалізованої інноваційної продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів та напоїв), напоїв (14,9%), рибних продуктів (1,1%). У 2016 р. становив 76,2 млн.грн. або 8,5% від загального обсягу реалізованої продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів і напоїв та 57,6% від загального обсягу реалізованої інноваційної продукції по області (у 2015 р. – 84,6 млн.грн. або 9,5% та 47,5% відповідно).

Більша частина інноваційної продукції була реалізована підприємствами з виробництва м'яса та м'ясних продуктів (98,5% від загального обсягу реалізованої інноваційної продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів та напоїв). Інноваційну продукцію, що є новою для підприємства було реалізовано на 56,2 млн.грн., що становить 54,8% від обсягу реалізованої інноваційної продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів та напоїв.

Частка обсягу реалізованої продукції, що є новою для ринку, становила 45,2% від обсягу реалізованої ними інноваційної продукції. Цієї продукції було реалізовано на суму 46,4 млн.грн. Ними було впроваджено 1 новий маловідходний і ресурсозберігаючий технологічний процес та 3 найменування інноваційних видів продукції. Кількість впроваджених технологічних процесів порівняно з 2016 р. скоротилась на 85,7% та на половину – порівняно з 2012 р. та 2013 р.

Спостерігається також у 2016 р. порівняно з 2015 р. зменшення кількості впроваджених інноваційних видів продукції на 83,3%, порівняно з 2012 р. та 2013 р. – на 72,7%. Підприємствами з виробництва харчових продуктів та напоїв у 2016 р. було придбано 4 нових технологій, у 2013 р. – 30, у 2012 р. – 5. У 2016 р. інноваційну продукцію реалізовували 4 інноваційно активних підприємств, що на 20% менше порівняно з 2015 р. (з 2012 р. – на 33,3%). Обсяг реалізованої інноваційної продукції у 2016 р. становив 65 млн.грн. або 8,6% від 63 загального обсягу реалізованої

продукції підприємствами з виробництва харчових продуктів і напоїв та 65,1% від загального обсягу реалізованої інноваційної продукції по області (у 2016 р. – 76,2 млн.грн. або 8,5% та 57,6%, у 2015 р. – 84,6 млн.грн. або 9,5% та 47,5% відповідно).

Отже, запропоновані методичні підходи до формування економічної безпеки підприємств у контексті світової глобалізації на засадах системноструктурного аналізу та імплементації позитивного світового досвіду забезпечення економічної безпеки підприємств, що дозволило проаналізувати вплив глобалізаційних процесів на всі складові економічної безпеки та виділити основні загрози.

Оцінка рівня економічної безпеки на підприємствах галузі. В умовах відкритої економіки, з одного боку, необхідно захищатися від зовнішніх загроз, з іншого боку – прагнути до отримання максимальної користі від зовнішньоекономічних відносин. Глобальна конкуренція стимулює інноваційний розвиток окремих країн і, водночас, провокує нееквівалентний товарообмін і диференціацію країн за рівнем життя. Усе це вимагає вивчення питань забезпечення економічної безпеки. Зокрема, необхідні дослідження, що дозволяють обрати прийнятні для практичного використання показники економічної безпеки, розробити методичні прийоми визначення фактичних і порогових значень цих показників, зробити комплексну оцінку рівня економічної безпеки. Система показників має характеризувати всі – інвестиційну, інноваційну, енергетичну, фінансову та інші – складові економічної безпеки. Економічна безпека – напрочуд багатогранна категорія, тому її оцінка потребує врахування якомога більшої кількості критеріїв для отримання адекватних результатів. Для оцінки економічної безпеки потрібен відповідальний інструмент. Критерій, інтегральний показник економічної безпеки підприємства повинен задовольняти таким умовам: - наявність чітких фіксованих меж; - зіставність різночасових оцінок рівня економічної

безпеки одного підприємства, а також підприємств різних галузей; - простота і доступність методики розрахунку, яка ґрунтується на наявних облікових даних, її універсальність.

Управління процесом розробки механізму формування економічної безпеки підприємства неможливе без науково-обґрунтованої оцінки рівня економічної безпеки, наявних і потенційних загроз та перспектив розвитку. Методичні підходи щодо такої оцінки повинні бути розроблені та впровадженні в аналітичну роботу підприємства для підвищення ефективності прийнятих рішень на всіх рівнях управління. До обстеження ділової активності суб'єктів господарювання Чернівецької області у 2016 році було залучено 1807 підприємств-юридичних осіб області, з них з видом економічної діяльності «сільське, лісове та рибне господарство» 493 підприємства, «промисловість» – 282 підприємства, «будівництво» – 132 підприємства, «оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів» – 304 підприємства, «транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» – 96 підприємств, «нефінансові та фінансові послуги» – 500 підприємств. Для кожного виду економічної діяльності були розроблені відповідні типи анкет для заповнення безпосередньо керівником підприємства.

Часто процес економічної оцінки ототожнюють з економічною діагностикою, що є виправданим з огляду на їх призначення, оскільки за результатами оцінки зазвичай ставиться «діагноз» та розробляються відповідні заходи щодо «лікування» підприємства – об'єкта оцінки. Керівники підприємств області в анкетах обстеження зазначили, що 84,5% підприємств області повністю забезпечені персоналом необхідної кваліфікації (додаток К). У 6,6% підприємств існує дефіцит персоналу для здійснення поточної діяльності, у 2,5% – для впровадження інновацій, у 2,6% – існує потреба підвищення кваліфікації за межами підприємства. У 2,9%

обстежених підприємств існує можливість підвищення кваліфікації на підприємстві.

Керівники 34,2% підприємств області відмітили, що в області достатньо з надлишком працівників необхідної кваліфікації, проте 56,1% керівників відмітили, що не в змозі встановити їм оплату праці, на яку вони розраховують. Існує необхідність у донавчанні працівників та важко знайти – по 3,8%, у 0,8% керівників підприємств виникають труднощі з пошуком кадрів потрібної кваліфікації. забезпечене повністю існує дефіцит для здійснення поточної діяльності існує можливість підвищення кваліфікації на підприємстві існує потреба підвищення кваліфікації за межами підприємства існує дефіцит для впровадження інновацій. Серед факторів, що стримують можливість збільшення обсягів реалізації виробництва, товарів або надання послуг, респонденти вказали високі податки (31,1%), високі ціни на пальне (22,1%), нестачу оборотних коштів (20,3%), низький платоспроможний попит на продукцію (товари, послуги) (13,6%), високу конкуренцію з боку вітчизняних постачальників аналогічних товарів (послуг) (11,1%), недосконалість законодавства (10,1); 7,0% керівників підприємств зазначили, що діяльність їх підприємств нічого не стримує.

Найбільш значні фактори, що зміцнюють економічну безпеку підприємства, як зазначили керівники обстежених підприємств, це: загальнотактичне планування економічної безпеки – (46,3%), стратегічне планування фінансово-господарської діяльності – (43,9% респондентів), планування економічної безпеки – (31,7%), тактичне планування фінансово-господарської діяльності – (29,3%), здійснення функціонального аналізу рівня економічної безпеки – (22%). На думку керівників обстежуваних підприємств області найбільш пріоритетними складовими економічної безпеки вважаються: фінансова система економічної безпеки (70,7%),

техніко-технологічна система економічної безпеки (43,9%) та інформаційна система економічної безпеки (31,7%). За результатами статистичного спостереження зі статистики діяльності підприємств з виробництва харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів за 2016 рік у Чернівецькій області діяло 82 підприємств, що менше ніж у 2015р. Працівники відповідної кваліфікації Жінки відповідної кваліфікації від 0 до 10% від 10 до 30% майже 50% від 60 до 90% 100% 3 підприємства. Усього на підприємствах з виробництва харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів було зайнято 2846 осіб.

На сучасному рівні питання економічної безпеки підприємств є недостатньо вивченими, бо ця галузь є ще дуже молодою і мало проаналізованою. Необхідність вивчення питань пов'язаних з забезпеченням безпеки діяльності суб'єктів підприємництва являється прямим наслідком погіршення кримінальної ситуації в суспільстві в цілому і в правовому полі здійснення підприємницької діяльності зокрема. Відомості про прояви злочинної діяльності у відношенні до суб'єктів підприємництва зі сторони кримінальних елементів, разом з тим і в організованій формі (вимагання в різних формах, примушування співпрацювати з кримінальними структурами тощо), конкурентів (недобросовісна конкуренція, промислове шпигунство), державних органів (корупція, вимагання хабаря), постійно присутні в повідомленнях засобів масової інформації. Формування ринку послуг в галузі забезпечення безпеки підприємницької діяльності проходить настільки швидкими темпами, що зберігати комплексний підхід до цих питань зі сторони підприємця стає все складніше і складніше. Надамо інформацію про діяльність фірми на території України: адресу і контактні телефони керівників і співробітників фірми; підтвердимо або заперечимо законність роботи даної фірми на ринку; надамо інформацію про дату і місце її реєстрації, стартовий капітал і керівництво фірми; вяснимо в яких банках фірма має розрахункові рахунки; надамо коротку фінансову інформацію про

діяльність фірми; в'яси́мо, чим вони займаються, з ким співробітничать, які мають дочірні структури; підготуємо огляд вітчизняної і іноземної преси про діяльність фірми. Зрозуміло, що існує дві сторони даного процесу. Важливо мати об'єктивну необхідність володіти інформацією потенційним кредиторам про своїх клієнтів.

Зовсім інше відчуття виникають коли проведені такі «дослідження» у відношенні до власної фірми, можна сильно занепокоїтись. Безпекою можуть займатись різні люди, як з позитивними намірами, так і з потенційними противниками. Коротко можна так означити безпеку підприємства – це збереження властивостей підприємства при впливу на них погроз зі сторони потенційного противника. Доцільно визначити хто ж може ними бути. Найперше це можуть бути конкуренти, у яких аналогічний товар, які добре відомі і достатньо вивчені, щоб зрозуміти що від них чекати. Але є категорія людей яких власник фірми може й не знати, навіть не підозрюючи про їх існування, але здійснювати негативний вплив на роботу даної фірми. Ці «темні сили» можуть ставити різні цілі своєї діяльності. Отже, важливим етапом забезпечення економічної безпеки підприємства є управління ризиками на підприємстві, що являє собою досить складний процес. Основною задачею якого є зважене визначення джерел тих видів ризику, які у разі реалізації призводять до виникнення загроз стабільному й ефективному розвитку підприємства. Цей процес передбачає реалізацію чотирьох основних етапів, що виконуються у встановленій послідовності.

Управління ризиками є послідовністю дій, яка складається з певних етапів. З урахуванням певних рекомендацій можна виокремити ці етапи в контексті забезпечення економічної безпеки підприємств харчової промисловості. Запорукою успіху управлінського рішення як з приводу введення нового фінансового інструмента, так і стосовно реалізації за його допомогою конкретного проекту має слугувати інститут управління

ризиками, або ризикменеджмент, який включає: - прогноз виникнення будь-яких потенційних ризиків у процес запровадження нововведення або реалізації конкретного проекту; - вжиття заходів щодо усунення причин та умов, що породжують ризик, або мінімізацію самого ризику чи негативних наслідків, які можуть виникнути від того чи іншого ризику.

Управління ризиками включає прогнозування можливості настання потенційно ризикової події, а відповідно дає можливість вчасно вжити заходів щодо запобігання або зниження ступеня наслідків що можуть настати від ризику, який не можна локалізувати. Управління економічними ризиками, як будь-яка інша система управління, має об'єкт та суб'єкт. Об'єктом управління ризиками є здійснення економічної діяльності за умов невизначеності і економіко-правові відносини, що виникають між господарчими суб'єктами у процесі усунення чи реалізації ризику. Суб'єкт такого управління — це група менеджерів підприємства та фахівців спеціалізованих компаній, які через різноманітні варіанти комбінованих дій здійснюють цілеспрямовану диверсифікацію ризиків для ефективної економічної діяльності.

Організація управління ризиками економічної діяльності передбачає створення підсистем та інфраструктурних елементів управління ризиками на рівні підприємства. В організаційній структурі підприємства будь-якої форми власності ці функції можуть бути покладені як на спеціально створені структурні елементи, так і в сукупності на рівні співпраці фахівців аналітичних, юридичних відділів, служб безпеки тощо. Якщо є потреба, можна залучити фахівців спеціалізованих компаній, або ж узагалі функції з управління ризиками можуть передаватися іншим компаніям. Під час реалізації економічних проектів завжди постає проблема прогнозування, вибору методів оцінювання і зниження ризиків.

Прогнозування економічних ризиків у кожній конкретній ситуації здійснюється з урахуванням особливостей реалізації певного проекту або виконання певної угоди в межах наведеної вище класифікації. При вимірюванні негативних наслідків, що можуть бути завдані ризиком, не можна розраховувати лише на фінансово-економічні інструменти, у тому числі на єдині показники у вартісному виразі. Таке звужене оцінювання визначає лише фінансово-майновий стан підприємства або фінансовий результат (прибуток або збиток) господарської операції (діяльності) окремого суб'єкта господарювання і не відображає ймовірності, якості навколишнього ділового середовища, суб'єктивних характеристик. У цьому полягає принципова відмінність між аналізом фінансово-господарської діяльності підприємства і оцінюванням економічних ризиків у межах їх управління. Цей процес є трудомістким, має високі затрати інтелектуальної праці і потребує пошуку та врахування значного обсягу додаткової інформації, що так чи інакше може дозволити здійснити об'єктивне оцінювання ризиків. Найкращі результати такої діяльності дає змогу досягти експертний аналіз, що проводиться з розподілом результатів ризик-менеджерами підприємства і залученими фахівцями. Узагальнюючи різні підходи до оцінювання економічних ризиків, можна виділити певну модель такого оцінювання: - визначення зацікавлених осіб-користувачів аналітичної інформації (менеджмент підприємства, власники корпоративних прав); - вибір ключових показників, що якнайкраще характеризують певну економічну альтернативу; - визначення факторів, щодо яких ризик-менеджер не має одностайної думки щодо їхнього впливу на економічний ризик; - встановлення граничних меж ризику; - визначення ризикової альтернативи. Після оцінювання й вимірювання економічного ризику постає питання щодо прийняття управлінського рішення стосовно методів зниження ризику. Головним завданням розв'язання цієї проблеми є забезпечення оптимального співвідношення між рівнем досягнутого зниження ризику і необхідними для

нього додатковими витратами. Проте слід вважати на неможливість зменшення впливу деяких неконтрольованих чинників ризику (очікування кризи чи піднесення економіки в цілому, рух банківського відсотка, війни, форс-мажор тощо). У світовій практиці існує безліч різних і досить ефективних способів зниження ризику. Найчастіше застосовують такі: страхування, диверсифікація, передання ризику, лімітування, збирання додаткової інформації, забезпечення якості виробленої продукції, перевірка бізнесових партнерів, бізнеспланування, підбір персоналу підприємства, організація захисту комерційної діяльності підприємства (у тому числі комерційної таємниці).

Страхування економічної діяльності спрямоване на захист її кінцевого результату, забезпечення досягнення поставлених цілей. За умов ринку особливу актуальність має страхування від фінансових комерційних, технічних ризиків. За умов підвищеної конкуренції на ринку страхування виникає можливість для страхування правових і політичних ризиків. Страхування є ефективним методом захисту суб'єктів господарювання від несприятливих змін економічної кон'юнктури та дозволяє гарантовано отримати запланований економічний ефект від діяльності підприємства. Іншим ефективним способом обмеження ризику є диверсифікація. Диверсифікація — це процес розподілу коштів, що інвестуються між різними об'єктами вкладення, які безпосередньо не пов'язані між собою. У 108 цьому випадку при ураженні ризиками одного з об'єктів інвестування суб'єкт господарювання отримує певний економічний ефект від прибутковості інших. Розрізняють два основних види диверсифікації економічної діяльності: виробнича та фінансова. Під виробничою диверсифікацією розуміють збільшення асортименту продукції (послуг), що виробляються. При цьому виділяють вертикальну й горизонтальну диверсифікації. Вертикальна диверсифікація — це поповнення асортименту виробами, схожими на товари які вже випускає підприємство. Горизонтальна

диверсифікація — це поповнення асортименту продукцією, не схожою на товари підприємства, але цікавою для споживачів. Щодо фінансової диверсифікації існує два основних методи: купівля частки акцій або інших цінних паперів підприємств (просто переливання капіталів в інший сектор) та купівля цінних паперів або частки в банках чи інших фінансових інститутах (пенсійних, інвестиційних фондах тощо), а також відкриття в них депозитних рахунків. Так чи інакше при застосуванні будь-яких із запропонованих методів зниження економічних ризиків необхідно враховувати ціни; кожного з них і вміти використовувати різні їх комбінації. Недосконале управління економічними ризиками рано чи пізно може призвести до кризового чи передкризового стану підприємства.

На сьогодні не сформовано чіткого визначення терміну «кризовий стан». Опрацьовуючи різні джерела з цієї проблематики, можна брати за основну ознаку такого стану неможливість підприємства відповідати за свої зобов'язання. Зобов'язання підприємства поділяють на дві загальні групи: - внутрішні зобов'язання виникають перед власниками, найманими працівниками тощо; - зовнішні зобов'язання підприємства включають зобов'язання перед фіскальною системою, фінансово-кредитною системою, зобов'язання перед контрагентами. Серед причин, які негативно впливають на можливість виконання зобов'язань підприємством, також можна виділити внутрішні та зовнішні. До основних внутрішніх причин слід віднести недосконалий менеджмент, внаслідок чого підприємство здійснило неефективні довгострокові фінансові вкладення, обтяжене надмірними виробничими запасами, виробляє неконкурентоспроможну чи неліквідну продукцію, утримує непомірну для нього соціально-культурну сферу, утримує надмірну кількість персоналу тощо. Зовнішні причини можуть походити від різноманітних зовнішніх ризиків, що сприяють доведенню підприємства до кризового стану.

Отже, стан безпеки підприємства визначається рівнем власного ліквідного капіталу щодо забезпечення боргових зобов'язань, що зростають, неспроможністю менеджменту підприємства щодо вжиття заходів для нейтралізації негативних явищ та обґрунтованістю реструктуризаційної програми. Звичайно, найнебезпечнішою є ситуація, за якої невиконання зобов'язань залежить не від недобросовісності менеджменту підприємства (що за умов високоризикової вітчизняної економіки є, на жаль, загальною тенденцією), а тому що справді не має змоги виконувати свої зобов'язання. У такому випадку єдиним засобом продовження діяльності підприємства у прийнятних для власника та суспільства формах є антикризове управління. Антикризове управління — це сукупність форм і методів реалізації ряду пов'язаних заходів, спрямованих на фінансово-виробниче оздоровлення підприємства, неспроможного виконувати свої зобов'язання. Проте на відміну від управління ризиками, метою антикризового управління є недопущення примусового припинення діяльності підприємства із врахуванням, наскільки це можливо, інтересів його власників.

Висновки до розділу 3

Дослідження, що були проведені у третьому розділі магістерської роботи, дали підґрунтя для формування наступних висновків.

1. Відсутність чіткого визначення сутності та змісту економічної безпеки підприємств, що зумовило доповнення й уточнення теоретичних положень та понятійно-категоріального апарату в цій сфері. Запропоновано поняття «економічна безпека підприємства» розглядати як стан його виробничогосподарських ресурсів та підприємницьких здібностей, при якому забезпечується найефективніше їх використання, успішне та вчасне протистояння можливим ризикам та загрозам, що дасть можливість підприємству досягти поставлених цілей та завдань відповідно до обраної ним стратегії розвитку. Складовими економічної безпеки є: фінансова безпека; безпека праці; силова безпека; безпека інформації та прийняття рішень; безпека менеджменту й кадрів; соціальна безпека й культура управління; технікотехнологічна безпека; юридична безпека; ресурсно-сировинна безпека; енергетична безпека; екологічна безпеки.

2. На підставі теоретичних досліджень обґрунтовано, що механізм зміцнення економічної безпеки має базуватися на внутрішньосистемних характеристиках підприємства. Проведений аналіз та групування підходів до формування механізму зміцнення економічної безпеки підприємств на засадах системного та комплексного підходу показав, що він повинен формуватися під впливом політичних, макроекономічних, мезоекономічних, мікроекономічних, екологічних, науково-технічних, технологічних, юридичних, соціальнокультурних, інформаційних, природно-техногенних, демографічних, моральнопсихологічних факторів та передбачати комплекс заходів й оперативну реалізацію передбачених дій на протидію існуючим та виникаючим загрозам через систему управління фінансовими відносинами шляхом використання набору принципів, важелів, інструментів, методів

правового й інформаційного забезпечення за допомогою здійснення фінансових досліджень, які дозволяють досягти основні цілі підприємства. 3. Глобалізаційні процеси зобов'язують керівництво підприємств харчової промисловості будувати свою діяльність з огляду на попередження загроз, тобто, функціонування їх систем економічної безпеки має базуватись на поєднанні заходів захисту та протидії загрозам, поширюючи такі заходи на всю структуру установ суб'єктів підприємництва. Дослідження особливостей формування економічної безпеки підприємств у контексті світової глобалізації на засадах системно-структурного аналізу та імплементації позитивного світового досвіду забезпечення економічної безпеки підприємства дозволили проаналізувати вплив глобалізаційних процесів на всі складові економічної безпеки та виділити основні загрози.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

На жаль, як правило, лише після аварій, нещасних випадків, перевірок і отримання припису на усунення недоліків, керівники підприємств звертають увагу на діяльність служби охорони праці на підприємстві. Якби вони робили це раніше — то уникали б багатьох проблем. Отож, наразі дізнаймося, як належним чином організувати роботу підрозділу, що повинен запобігати різноманітним загрозам, пов'язаним з професійною діяльністю людей, та які для нього існують типові посади.

Організація служби охорони праці. Насамперед, роботодавець повинен організовувати належну роботу служби охорони праці на підприємстві для того, щоб:

- мінімізувати ризики відповідальності роботодавця;
- документація підприємства з питань охорони праці відповідає чинному законодавству;
- регулярно проводилися інструктажі та відповідне навчання працівників безпечним прийомам праці.

Досить часто на невеликих підприємствах функції фахівця з охорони праці виконуються за сумісництвом особами без відповідної підготовки або ж таких працівників взагалі немає. У результаті — на підприємстві відсутня необхідна документація з питань охорони праці, не говорячи вже про наявність дозволів на початок (продовження) виконання роботи або експлуатацію об'єктів підвищеної небезпеки, а норми й правила просто ігноруються як керівниками, так і виконавцями. Тому в керівників підприємств виникають проблеми з інспекторами по нагляду за охороною праці. Охорона праці — це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних

заходів та засобів, спрямованих на збереження життя, здоров'я і працездатності людини у процесі трудової діяльності. Законодавство про охорону праці складається з вищевказаного Закону № 2694, Кодексу законів про працю України, Закону України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування» від 23 вересня 1999 р. № 1105-XIV (у новій редакції) та прийнятих відповідно до них нормативно-правових актів.

На підприємстві з кількістю працюючих 50 і більше осіб роботодавець створює службу охорони праці відповідно до Типового положення, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці. На підприємстві з кількістю працюючих менше 50 осіб функції служби охорони праці можуть виконувати в порядку сумісництва особи, які мають відповідну підготовку. На підприємстві з кількістю працюючих менше 20 осіб для виконання функцій служби охорони праці можуть залучатися сторонні спеціалісти на договірних засадах, які мають відповідну підготовку (ст. 15 Закону № 2694).

Варто зазначити, що у ст. 15 Закону № 2694 визначено місце служби охорони праці в структурі підприємства та права працівників цієї служби таким чином:

- Служба охорони праці підпорядковується безпосередньо роботодавцю.
- Керівники та спеціалісти служби охорони праці за своєю посадою і заробітною платою прирівнюються до керівників і спеціалістів основних виробничо-технічних служб.
- Спеціалісти служби охорони праці у разі виявлення порушень охорони праці мають право:

— видавати керівникам структурних підрозділів підприємства обов'язкові для виконання приписи щодо усунення наявних недоліків,

одержувати від них необхідні відомості, документацію і пояснення з питань охорони праці;

— вимагати відсторонення від роботи осіб, які не пройшли передбачених законодавством медичного огляду, навчання, інструктажу, перевірки знань і не мають допуску до відповідних робіт або не виконують вимог нормативно-правових актів з охорони праці;

— зупиняти роботу виробництва, дільниці, машин, механізмів, устаткування та інших засобів виробництва у разі порушень, які створюють загрозу життю або здоров'ю працюючих;

— надсилати роботодавцеві подання про притягнення до відповідальності працівників, які порушують вимоги щодо охорони праці.

- Припис спеціаліста з охорони праці може скасувати лише роботодавець.
- Ліквідація служби охорони праці допускається тільки у разі ліквідації підприємства чи припинення використання найманої праці фізичною особою.

У свою чергу, роботодавець, з метою забезпечення ефективності діяльності підрозділу з охорони праці, повинен:

— створити відповідні служби й призначити посадових осіб, що забезпечують рішення конкретних питань охорони праці, затвердити інструкції про їхні обов'язки, права й відповідальності за виконання покладених на них функцій, а також контролювати їхнє дотримання;

— розробити за участю сторін колективного договору й реалізувати комплексні заходи для досягнення встановлених нормативів і підвищення існуючого рівня охорони праці;

— забезпечити виконання необхідних профілактичних заходів відповідно до обставин, що змінилися;

— впроваджувати прогресивні технології, досягнення науки й техніки, засоби механізації й автоматизації виробництва, вимоги ергономіки, позитивний досвід по охороні праці й т. п.;

— забезпечувати належний стан будинків і споруджень, виробничого устаткування та здійснювати моніторинг за їхнім технологічним станом;

— усувати причини, що викликають нещасні випадки та професійні захворювання, а також і здійснювати відповідні профілактичні заходи;

— організувати проведення аудиту охорони праці, лабораторних досліджень умов праці, оцінку технічного стану виробничого устаткування атестацій робочих місць на відповідність нормативно-правовим актам по охороні праці в порядку й строки, обумовлені законодавством, і за підсумками вживати заходи щодо усунення небезпечних та шкідливих для здоров'я виробничих факторів;

— розробити й затвердити положення, інструкції, інші акти по охороні праці підприємства, що встановлюють правила виконання робіт і поведінки працівників на території підприємства, у виробничих приміщеннях, на будівельних майданчиках, робочих місцях відповідно до нормативно-правових актів по охороні праці, забезпечити безкоштовно працівників нормативно-правовими актами й актами підприємства з охорони праці;

— здійснювати контроль над дотриманням працівниками технологічних процесів, правил використання машин, механізмів, устаткування й інших засобів виробництва, а також виконанням робіт відповідно до вимог з охорони праці;

— організувати пропаганду безпечних методів праці й співробітництво з працівниками в галузі охорони праці;

— вживати термінові заходи для допомоги потерпілим, залучаючи, за потреби, професійні аварійно-рятувальні служби при виникненні на підприємстві аварій і нещасних випадків.

Заходи безпеки у надзвичайних ситуаціях. Найбільшу небезпеку для життєдіяльності людини представляють аварії технічних систем. Причинами аварій можуть бути стихійні лиха, порушення режимів технологічних процесів, проведення ремонтних, аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт. До захисних заходів відносяться: прогнозування, виявлення і періодичний контроль за змінами обстановки, оповіщення персоналу організації. Таким чином, необхідність вирішення питань безпеки зумовлює формування цілісної системи знань з проблем охорони праці, необхідних для прийняття за будь-яких умов обґрунтованих рішень щодо безпеки на рівні людини, колективу, підприємства, галузі, регіону й суспільства в цілому. У сфері виробничої діяльності рівень виробничого травматизму залишається високим, що є наслідком дії ряду чинників. Для запобігання аварій, виробничого травматизму та інших небезпечних явищ конструкція обладнання на механічній дільниці, умови праці конструкторів, дослідників, керівників різного рівня, повинні відповідати вимогам національних стандартів та технічному регламенту безпеки. Дотримання нормативно-правових актів дає можливість уникнути ризиків травмування і зберегти здоров'я протягом тривалого часу.

Висновки

Отже очікувані результати по першому розділу. Враховуючи основну мету Стратегії та за умови виконання в повному обсязі передбачених Стратегією завдань, прогнозується зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок ДТП у 2020 році на 30 відсотків порівняно з 2016 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок ДТП на 100 тис. населення) – зниження показника з 8,0 осіб (у 2016 році) до 5,6 осіб (у 2020 році).

Управління системою авіаційної безпеки є структурним підрозділом Державної авіаційної служби України, який безпосередньо підпорядковується Голові Державіаслужби.

Стан безпеки підприємства визначається рівнем власного ліквідного капіталу щодо забезпечення боргових зобов'язань, що зростають, неспроможністю менеджменту підприємства щодо вжиття заходів для нейтралізації негативних явищ та обґрунтованістю реструктуризаційної програми. Звичайно, найнебезпечнішою є ситуація, за якої невиконання зобов'язань залежить не від недобросовісності менеджменту підприємства (що за умов високоризикової вітчизняної економіки є, на жаль, загальною тенденцією), а тому що справді не має змоги виконувати свої зобов'язання. У такому випадку єдиним засобом продовження діяльності підприємства у прийнятних для власника та суспільства формах є антикризове управління. Антикризове управління — це сукупність форм і методів реалізації ряду пов'язаних заходів, спрямованих на фінансово-виробниче оздоровлення підприємства, неспроможного виконувати свої зобов'язання. За своєю сутністю антикризове управління, як і управління ризиками, є різновидом корпоративного управління. Проте на відміну від управління ризиками, метою антикризового управління є недопущення примусового припинення

діяльності підприємства із врахуванням, наскільки це можливо, інтересів його власників.

Заходи безпеки у надзвичайних ситуаціях. Найбільшу небезпеку для життєдіяльності людини представляють аварії технічних систем. Причинами аварій можуть бути стихійні лиха, порушення режимів технологічних процесів, проведення ремонтних, аварійнорятувальних та інших невідкладних робіт. До захисних заходів відносяться: прогнозування, виявлення і періодичний контроль за змінами обстановки, оповіщення персоналу організації. Таким чином, необхідність вирішення питань безпеки зумовлює формування цілісної системи знань з проблем охорони праці, необхідних для прийняття за будь-яких умов обґрунтованих рішень щодо безпеки на рівні людини, колективу, підприємства, галузі, регіону й суспільства в цілому. У сфері виробничої діяльності рівень виробничого травматизму залишається високим, що є наслідком дії ряду чинників. Для запобігання аварій, виробничого травматизму та інших небезпечних явищ конструкція обладнання на механічній дільниці, умови праці конструкторів, дослідників, керівників різного рівня, повинні відповідати вимогам національних стандартів та технічному регламенту безпеки. Дотримання нормативноправових актів дає можливість уникнути ризиків травмування і зберегти здоров'я протягом тривалого часу.

СПИСОК БІБЛОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Фатхудинов Р.А. Инновационный менеджмент / Р.А. Фатхудинов. – СПб.: Питер, 2012. – 400 с.
2. Шмален Г. Основы и проблемы экономики предприятия: Пер. с нем./ Под. ред. проф. А.Г.Поршнева. – М.: Финансы и статистика, 2016. – 512 с.
3. Кір'якова М.Є. Інноваційні імперативи нарощування конкурентоспроможності транснаціональних корпорацій / Формування ринкових відносин в Україні. – 2017. – № 6. – С. 97-104.
4. Котлер Ф. Маркетинг-менеджмент / Ф. Котлер. – СПб: ПитерКом, 2017. – 896 с.
5. Державна Казначейська Служба України // Офіційний сайт. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/pro-kaznachejstvo/organizacijna-struktura>
6. Державна Авіаційна Служба України // Офіційний сайт. URL: <https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyi/aviatsijna-bezpeka/>
7. Козаченко А.В., Пономарьов В.П., Лященко, А.Н. Економічна безпека підприємства. Сутність і механізм забезпечення: монографія. К. Видавництво «Лібра», 2013. 280с.
8. Пономаренко В.С., Кавун С.В. Концептуальні основи економічної безпеки. Монографія. Харків: Вид. ХНЕУ. 2018. 256с.
9. Новикова О.Ф., Потоколенко Р.В. Економічна безпека: концептуальне визначення та механізм забезпечення. Інститут економіки промисловості НАН України. Донецьк Издательство «Прима». 2016. 407с.

10. Лоханова Н. Система управління станом економічної безпеки підприємства: проблемні питання, концепція розвитку. Економіст. (№2). 2015. С. 52 – 56.
11. Евдокимов Ф.И., Белозубенко В.С., Бородина О.А. Факторы и методы оценки экономической безопасности предприятия. // Офіційний сайт. URL: <http://masters.donntu.edu.ua>
12. Горячева К.С. Механізм управління фінансовою безпекою підприємства. Кандидат наук: 08.06.01. К..Нау. 2016. 17 с.
13. Кавун С. В. Концептуальная модель системы экономической безопасности предприятия. Науковий журнал "Економіка розвитку". (№ 3(43)). 2016. С. 23 – 26.
14. Терехов И.С. Экономическая безопасность предприятия как успешная составляющая современного. Офіційний сайт. URL: <http://www.bre.ru/security>
15. Папехин Р.С. Индикаторы финансовой безопасности предприятий. Волгоград: Волгоградское научное издательство. 2007. 16 с.
16. Иванов А.В., Шлыков В.В. Экономическая безопасность предприятий. М.:Вираз-Центр. 2014. 40 с. 191
17. Сухорукова Т. Проблема экономической безопасности предприятия. Бизнес-Информ. (№19). 2014. С. 43-46
18. Сухорукова Т.Г. Концептуальный взгляд на экономическую безопасность предприятия. Залізничний транспорт України. (№2/3). 2015. С. 9-13.
19. Капустин Н. Экономическая безопасность отрасли и фирмы. БизнесИнформ. (№11-12). 2015. С. 45-47.
20. Ковалев Д., Сухорукова Т. Экономическая безопасность предприятия. Экономика Украины. (№10). 2018. С.48-52.

21. Основы экономической безопасности. (Государство, регион, предприятие, личность). Под ред. Е.А.Олейникова. М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез». 2017. 288с.
22. Ковалев Д., Плетникова И. Количественная оценка уровня экономической безопасности предприятия. Экономика Украины. (№4). 2011. С. 35-40
23. Чернявский А.А. Безопасность предпринимательской деятельности. К.: МАУП. 2015 124с.
24. Геєць В.М., Кизим М.О., Клебанова Т.С., Черняк О.І. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство. За ред. В.Гейця. Харків: ВД «ІНЖЕК». 2016. 240 с.
25. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємства України: стратегія та механізм зміцнення: монографія. Львів: Вид-во «Арал». 2018. 386с.