

особлива форма вкладення капіталу в об'єкти інвестування з високим рівнем ризику в розрахунку на швидке отримання високої норми доходу
<i>Гулькін П.Г. [7]</i>
1) це капітал, який сприяє росту конкретного бізнесу шляхом надання визначеної суми грошових коштів в обмін на долю у статутному капіталі або певний пакет акцій; 2) це форма фінансування, за якої інвестор, що вкладає кошти в компанію, не гарантований від можливої втрати заставою або закладом
<i>Антонюк Л. Л., Поручник А. М., Савчук В. С. [8]</i>
система відносин між суб'єктами венчурного підприємництва, що забезпечує акумуляцію вільних коштів і вкладення їх в інноваційні проекти з метою дослідження, освоєння і комерціалізації нововведень

**Джерело: систематизовано автором*

Список використаних джерел:

1. Венчурний капітал як особлива форма капіталу / І. В. Власова // Фінансовий простір. - 2015. - № 1. - С. 69-75.
2. Сайт Національної асоціації венчурного капіталу [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nvca.org>.
3. Сайт Європейської асоціації прямих приватних інвестицій і венчурного капіталу [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.evca.eu>.
4. Фоломьев А. Н. Венчурный капитал / А. Н. Фоломьев, М. Нойберт. - СПб.: Наука, 1999. - 142 с.
5. Ивина Л.В. Основные понятия и термины венчурного финансирования: учеб. пособие / Ивина Л.В., Воронцов В.А. - М.: Академический Проект, 2002. – 255 с.
6. Аньшин В.М. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе: учеб. пособ. / Аньшин В.М., Филин С.А. - М.: АНКИЛ, 2003. – 360 с.
7. Гулькин П. Г. Венчурные и прямые частные инвестиции в России: теория и десятилетие практики / Гулькин П. Г. – СПб.: ООО «Аналитический центр «Альпари СПб», 2003. – 240 с.
8. Антонюк Л. Л. Інновації: теорія, механізм розробки та комерціалізації: Монографія / Антонюк Л. Л., Поручник А. М., Савчук В. С. – К.: КНЕУ, 2003. – 394 с.

УДК 65.012.8

Ганущак Т.В.

*доцент кафедри фінансів та банківської справи
Київського університету ринкових відносин*

Лукашенко А.Ю.

студент магістратури

Київського університету ринкових відносин

УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВА

У ринкових умовах господарювання підприємство, як відкрита система, функціонує у складному зовнішньому середовищі, яке характеризується нестабільністю та динамічністю. Таке середовище змушує керівництво миттєво адаптовуватися до нових умов, отримувати нові знання законів розвитку та пошуку шляхів виживання в ринковій економіці, враховувати чинники невизначеності та економічного середовища.

Поняття «економічна безпека» пройшло багато переосмислень у зв'язку зі зміною умов зовнішнього середовища і з урахуванням факторів, які зумовлюють процеси управління. Вперше дане поняття почало застосовуватися на Заході у зв'язку із зростанням проблеми обмеженості ресурсів та розпадом колоніальної системи. Це призвело до порушення традиційних зв'язків між постачальниками ресурсів, життєво необхідних індустріальним суспільствам. [1]

Прикладом розгляду економічної безпеки взято комунальне підприємство «Київпастранс», що створене з метою забезпечення надання послуг з перевезення пасажирів наземним автомобільним та електротранспортом

(тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внутрішнього сполучення.

Вплив тарифу на послуги з перевезення пасажирів на економічну безпеку КП «Київпастранс» є колосально значущим явищем, а тому доцільно навести розрахунки, які будуть свідчити про достатність/недостатність грошових надходжень до підприємства (табл.1).

Економічно обґрунтований тариф (Т) на послуги пасажирського автомобільного транспорту, згідно з методикою, визначено за формулою:

$$T = \frac{(S + П) - Ді}{Q} \text{ грн. / пас.}, \quad (1)$$

S – повна собівартість перевезень усіх категорій пасажирів, тис. грн.;

П – плановий прибуток, тис. грн.;

Ді – доходи від іншої операційної діяльності без урахування цільового фінансування, пов'язаного з операційною діяльністю, тис. грн.;

Q – загальний прогнозований обсяг перевезень пасажирів, тис. пас.

Таблиця 1

Розрахунок планово-розрахункового тарифу на послуги з перевезення пасажирів за видами перевезень у звичайному міському режимі руху по КП «Київпастранс» з врахуванням подорожчання паливо-мастильних матеріалів станом на 01.01.15. [2]

Показники	Всього звичайний режим	електротранспорт	автотранспорт
Обсяг пасажирів, тис. пас.	549 917,4	377 739,6	172 177,8
Витрати на перевезення, тис. грн.	1 472 556,6	982 153,6	490 403,0
Виробнича собівартість	1 291 353,1	857 536,6	433 816,5
Адміністративні витрати	58 906,0	40 535,6	18 370,4
Витрати на збут	21 475,2	15 591,0	5 884,2
Інші витрати операційної діяльності	23 069,5	13 777,8	9 291,7
Фінансові витрати	77 752,8	54 712,6	23 040,2
Планова рентабельність, %	15,0	15,0	15,0
Прибуток, тис. грн.	220 883,5	147 323,0	73 560,5
Повна собівартість з урахуванням рентабельності, тис. грн.	1 693 440,1	1 129 476,6	563 963,5
Інші доходи, всього, тис. грн.	11 262,4	7 034,1	4 228,3
Інвестиційна складова, тис. грн.	230 949,3	230 949,3	0,0
Повна собівартість з урахуванням інвестиційної складової, тис. грн.	1 913 127,0	1 353 391,8	559 735,2
Тариф на послуги міського транспорту загального користування, який працює у звичайному режимі руху, грн.	3,48	3,58	3,25

Таким чином, загальний обсяг повної планової собівартості перевезення пасажирів на 2015 рік в автотранспорті на сьогодні з урахуванням фактичних цін на паливо-мастильні матеріали за 4 місяці 2015 року складає 490 403,0 тис. грн. З врахуванням прибутку в розмірі 73 560,5 тис. грн. та зменшенням на обсяг доходів від іншої операційної діяльності в сумі 4 228,3 тис. грн. розмір економічно обґрунтованого тарифу на 2015 рік на послуги з перевезень складає:

$$T = \frac{(490\,403,0 + 73\,560,5) - 4\,228,3}{172\,177,8} = 3,25 \text{ грн.} \quad (2)$$

Таким чином, ми бачимо, що на сьогоднішній день КП «Київпаstrанс» є збитковим, не дивлячись на підняття вартості проїзду вдвічі. Це досить великим чином впливає на економічну безпеку підприємства, оскільки недостатність грошових надходжень та неефективний менеджмент в цілому і призводить до такої збитковості. Варто зазначити, що, на думку керівництва підприємства, середній розрахунковий тариф на послуги перевезення пасажирів в автомобільному та електротранспорті у звичайному режимі руху на сьогодні складає 3,48 грн.

Отже, 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 стимулювати нарощування наявного потенціалу та його стабільного розвитку.

Список використаних джерел:

1. Комунальне підприємство «Київпаstrанс» / Режим доступу до джерела: <http://kpt.kiev.ua>
2. Економічне обґрунтування необхідності перегляду тарифів на перевезення пасажирів в громадському наземному транспорті / Режим доступу до джерела: http://193.23.225.210/Viktoria/obgr_tar_2015.pdf

УДК 519.8

Горбачук В.М.

*д.ф.-м.н., старший науковий співробітник, старший науковий співробітник
Інституту кібернетики імені В.М.Глушкова НАН України*

Сомик К.О.

бакалавр, студент кафедри фінансів НаУКМА

ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ КЛЮЧОВИХ ІНДИКАТОРІВ ЕФЕКТИВНОСТІ БАЗИ ДАНИХ WORLD DEVELOPMENT INDICATORS

Постанова № 558 Кабінету Міністрів України (КМУ) «Про схвалення Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2016 рік та основних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2017–2019 роки» від 05.08.2015 передбачає 17 основних макропоказників економічного і соціального розвитку: 1) валовий внутрішній продукт (ВВП), номінальний, млрд.гривень; 2) ВВП, відсотків до попереднього року; 3) індекс споживчих цін (ІСЦ), у середньому до попереднього року, відсотків; 4) ІСЦ, грудень до грудня попереднього року, відсотків; 5) індекс цін виробників промислової продукції, грудень до грудня попереднього року, відсотків; 6) прибуток прибуткових підприємств, млрд.гривень; 7) фонд оплати праці найманих працівників і військового забезпечення військовослужбовців, млрд.гривень; 8) середньомісячна заробітна плата працівників, брутто, номінальна, гривень; 9) середньомісячна заробітна плата працівників, брутто, скоригована на ІСЦ, номінальна, відсотків до попереднього року; 10) кількість зайнятих економічною діяльністю у віці 15–70 років, млн.осіб; 11) рівень безробіття населення у віці 15–70 років за методологією Міжнародної організації праці (International Labor Organization, ILO), відсотків до економічно активного