

Література

1. Матушко А. Є. Оцінка ефективності навчання персоналу / А. Є. Матушко // Науково-методичний журнал «Наукові праці», серія «Економіка», Державний гуманітарний університет ім. П. Могили. – 2010. – Випуск 132, Т. 145. – С. 108-114.
2. Ужакина Ю. Б. Оценка эффективности системы обучения и развития персонала. Группа компаний «Малакут» / Ю. Б. Ужакина // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.slideshare.net/Malakut_HR/td-system-measurement-td-kpi-panel
3. Петрова І. Л. Стратегічне управління людськими ресурсами : навч. посіб. / І. Л. Петрова. – К. : КНЕУ, 2013. – 466 с.
4. Коваль З. О. Менеджмент персоналу [Текст] : навч. посіб. / З. О. Коваль. – Львів : Вид-во Львів. політехніки, 2014. – 451 с. : рис., табл.
5. Управління персоналом [Текст] : навч. посіб. / [Г. М. Захарчин, Л. Р. Струтинська, Н. П. Любомудрова, Р. О. Винничук]. – Львів : Вид-во Львів. політехніки, 2013. – 259 с. : рис., табл.
6. Савченко В. А. Розвиток персоналу: Підручник / В. А. Савченко. – К., КНЕУ, 2008. – 512 с.
7. Human resource development / Jon M. Werner, Randy L. DeSimone. – 6th ed. Hardcover. Cengage Learning. – 2011. – 688 pages.
8. Foundations of Human Resource Development / Richard A. Swanson, Elwood F. Holton. – Hardcover. Berrett-Koehler Publishers ; Second Edition. – 2009. – 538 pages.
9. Опарина Н. Н. Оценка эффективности обучения и развития топ-менеджеров / Н. Н. Опарина // Справочник по управленію персоналом. 2011. – № 12. – С. 22-28.
10. Указ Президента України «Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року» №344/2013 від 25 червня 2013 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/15828.html>
11. Заклекта-Берестовенко О. С. Ефективність інвестицій у розвиток персоналу підприємства : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / О. С. Заклекта-Берестовенко ; Київ. нац. ун-т імені Тараса Шевченка. – К., 2008. – 20 с. – укр.

УДК 338.4:330.3:658

М.І. Копитко
*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту,
Львівський державний університет внутрішніх справ*

Вплив факторів кадрової сфери на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування

У статті досліджено фактори впливу персоналу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування в ретроспективі та спрогнозовано можливий вплив у майбутньому. Розроблено модель управління персоналом у процесі забезпечення економічної безпеки підприємства на тактичному та стратегічному рівнях.

Ключові слова: підприємства транспортного машинобудування, персонал, загрози, економічна безпека, модель управління персоналом.

М.И. Копытко
кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры менеджмента,
Львовский государственный университет внутренних дел

Влияние факторов кадровой сферы на экономическую безопасность предприятий транспортного машиностроения

В статье исследованы факторы влияния персонала на экономическую безопасность предприятий транспортного машиностроения в ретроспективе и спрогнозировано возможное влияние в будущем. Разработана модель управления персоналом в процессе обеспечения экономической безопасности предприятия на тактическом и стратегическом уровнях.

Ключевые слова: предприятия транспортного машиностроения, персонал, угрозы, экономическая безопасность, модель управления персоналом.

М.І. Копытко
Ph.D. in Economics, Associate Professor,
Associate Professor of Management Department,
Lviv State University of Internal Affairs

Influence of factors of personnel sphere on economic security of transport engineering enterprises

The article deals with the impact of personnel on economic security of transport engineering enterprises in retrospect and forecasts of the possible impact in the future were made. A model of personnel management in ensuring the economic security at the tactical and strategic levels was developed.

Keywords: transport engineering enterprises, personnel, threats, economic security, personnel management model.

Постановка проблеми

Кадрова сфера є ключовою у процесі ведення діяльності кожного суб'єкта господарювання. Тому вплив персоналу є також першочерговою загрозою для діяльності. Зважаючи на це актуалізується проблема дослідження факторів впливу з боку персоналу, які можуть призвести до непоправних наслідків для підприємств транспортного машинобудування. Не можна опустити також факт зміни цих факторів у майбутньому та важливість їхнього прогнозування для вчасного прийняття управлінських рішень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблема забезпечення економічної безпеки підприємств у різних галузях народного господарства широко досліджувалася вітчизняними [1; 2] та іноземними [3; 4] дослідниками, але наявність значної кількості праць не створило передумов для прийняття ефективних управлінських рішень з метою попередження впливу кадрів на діяльність підприємств.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми

Відсутність у науковій практиці єдиного підходу до врахування впливу загроз кадрової сфери на діяльність суб'єктів господарювання у промисловості

Формулювання цілей статті

Мета статті – розробити модель, яка дала б змогу менеджменту підприємств транспортного машинобудування формувати комплекс заходів на тактичному та стратегічному рівнях з метою нейтралізації впливу загроз у кадровій сфері.

Вклад основного матеріалу дослідження

Основою будь-якого прогнозу є аналіз факторів минулого та сучасного. Готуючи прогноз, вивчають та узагальнюють досвід минулого, а потім пробують поширити його на майбутнє, роблячи припущення про те, що саме суттєве за-

Таблиця 1

Періоди впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування факторів, пов'язаних із персоналом

Фактори	1980-ті рр.	1990–2010 рр.	Прогноз до 2020 р.		
			I варіант	II варіант	III варіант
Система підготовки та перепідготовки кадрів (q1)	постійний приплив кваліфікованих працівників, що готували навчальні заклади, діюча система перепідготовки	працівники, що їх готують навчальні заклади, не завжди «доходять» до відповідних виробництв, відсутня система перепідготовки	ситуація повинна погіршуватися	ситуація залишиться незмінною чи незначно погіршиться	
Кваліфікації персоналу (q2)	достатньо високий рівень кваліфікації кадрів	різний рівень, що залежить у першу чергу від виробничого досвіду			
Мотивація праці (q3)	достатні зарплати у висококваліфікованих робітників та ІТП, відповідне соціальне забезпечення	недостатня через дешевизну робочої сили	ситуація погіршиться через скорочення виробництва	спробувати не зменшувати існуючі соціальні стандарти	збільшення заробітної плати, наявність соціальних гарантій
Плинність кадрів (q4)	невисока	висока, оскільки працівники недостатньо вмотивовані	висока через нестабільність на ринку праці	за загальної негативної ситуації на ринку праці спроби зберегти колишній рівень мотивації може зменшити плинність	зменшення за рахунок покращення мотивації праці
Лояльність персоналу (q5)	висока	низька	буде зменшуватися через вищепераховані проблеми	«вимушена» лояльність за наявності необхідного для існування мінімуму	покращення за рахунок поліпшення ситуації з мотивацією праці та плинністю кадрів

Джерело: розроблено автором

лишиться сталим і незмінним. Однак до завдань наукового прогнозування не відноситься поширення відомого на невідоме. Аналіз існуючих тенденцій і закономірностей є основою наукового прогнозування. Практика доводить, що прогнози, не пов'язані з минулим досвідом та існуючою ситуацією, зазвичай не справджуються.

Численні різновиди наукових прогнозів можна розділити на три основні групи [5]:

I група – прогнози, що характеризують тенденції та перспективи розвитку конкретного явища на визначений час у майбутньому. Такі прогнози відповідають на запитання: у якому напрямі йде розвиток?

II група – прогнози, що характеризують найбільш вірогідний стан на визначений час у майбутньому. Ці прогнози відповідають на запитання: що можливо?

III група – прогнози, що характеризують бажаний стан явища у майбутньому. Вони відповідають на запитання: що бажано?

За результатами проведеного аналізу та вивчення джерел [6-9] визначено та охарактеризовано найбільш вагомі фактори впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язані з персоналом, у періоди, коли дія цих факторів на досліджуваний процес була різною (табл. 1). Особливо підкреслимо, що кожен із виділених факторів може спричинити виникнення певної загрози для кадрової безпеки, а відтак економічної безпеки підприємства.

Таким чином, сукупність цих факторів становить множину $Q = \{q_1, q_2, q_3, q_4, q_5\}$. Множину факторів Q та можливі взаємозв'язки між ними подамо у вигляді орієнтованого графа (рис. 1), у вершинах якого розміщено елементи множини Q , дуги якого з'єднують суміжні пари вершин (q_i, q_j) , для котрих визначено зв'язок. Постановку та розв'язання задачі побудови графа зв'язків між перерахованими факторами здійснимо за допомогою засобів теорії графів і методів системного аналізу [10; 11].

У побудованому графі (рис. 1) дуги-стрілки вказують на певну залежність одного фактору від іншого. Якщо зв'язок приєднано до деякої вершини, то це означає, що фактор, позначений цією вершиною, впливає певним чином на фактор, з вершини якого спрямована стрілка-дуга.

На основі вищеподаного графа (рис. 1) будемо бінарні матриці залежності (табл. 2) і досяжності (табл. 3) розмірності 5×5 елементів для множини вершин Q .

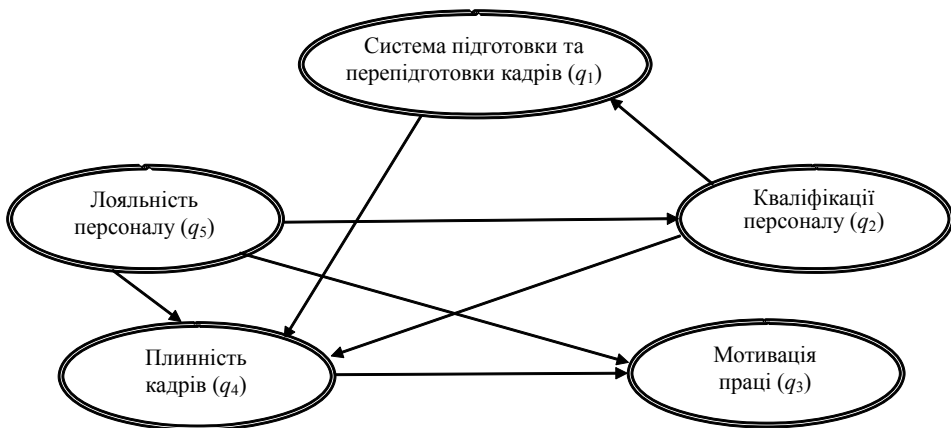


Рис. 1. Граф зв'язків між факторами впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом у 1980-ті рр.

Джерело: розроблено автором

Таблиця 2

Матриця залежності для рис. 1

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	0	0	0	1	0
q_2	1	0	0	1	0
q_3	0	0	0	0	0
q_4	0	0	1	0	0
q_5	0	1	1	1	0

Джерело: розраховано автором

Таблиця 3

Матриця досяжності для рис. 1

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	1	0	1	1	0
q_2	1	1	1	1	0
q_3	0	0	1	0	0
q_4	0	0	1	1	0
q_5	1	1	1	1	1

Таблиця 4

Ітераційна таблиця для утворення першого ітераційного рівня факторів

q_i	$S(q_i)$	$P(q_i)$	$Q(q_i) \cap P(q_i)$
1	1, 3, 4	1, 2, 5	1
2	1, 2, 3, 4	2, 5	2
3	3	1, 2, 3, 4, 5	3
4	3, 4	1, 2, 4, 5	4
5	5	5	5

Джерело: розраховано автором

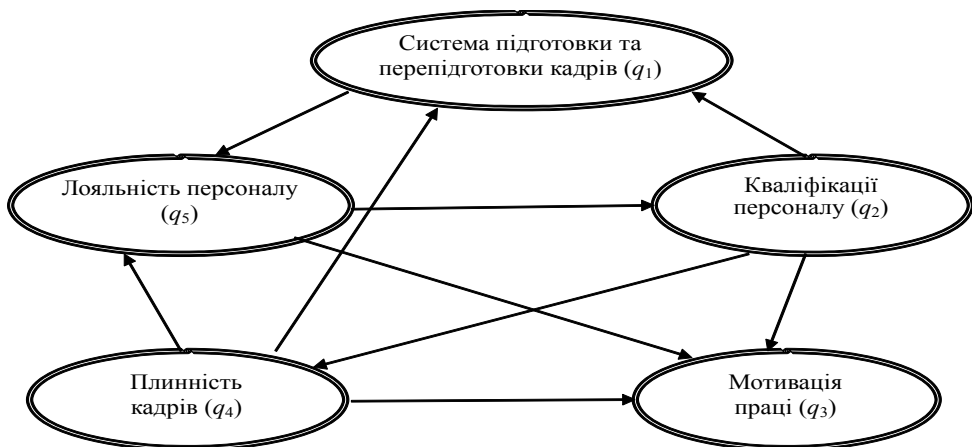


Рис. 2. Граф зв'язків між факторами впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом у 1990-ті – 2010-ті рр.

Джерело: розроблено автором

Матриця досяжності (табл. 3) використовується для реалізації ітераційного алгоритму утворення рівнів важливості факторів, початкова з яких є найнижчою за пріоритетністю впливу на досліджуваний процес. Для визначення вказаного рівня додатково послуговуємося математичними залежностями

$$R(q_i) = Q(q_i) \cap P(q_i), \quad (1)$$

$$P(q_i) = R(q_i), \quad (2)$$

на основі чого будуємо табл. 4. У другий стовпець таблиці заносимо підмножину $Q(q_i)$ – номерів досяжних вершин, або номери одиничних елементів відповідних рядків матриці досяжності; третій стовпець визначає підмножину вершин попередниць $P(q_i)$ – номери одиничних елементів стовпців цієї матриці. У такому разі залежність (2) означатиме виконання умови рівності номерів факторів, заданих у другому і третьому стовпцях таблиці, у результаті чого утворюється четвертий стовпець таблиці, як результат розрахунків ітераційної таблиці.

Таблиця 4 фіксує збіг номерів 5-го фактора – лояльність персоналу q_5 . Отже, цей фактор становить перший найнижчий рівень в ієрархії факторів впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом, у визначений період. Наступна таблиця, базуючись на дослідженні [12], не буде містити цифри 5, а також за номером рядка. Аналогічно здійснюємо подальші розрахунки, на основі чого встановлено таку пріоритетність факторів: 1 – мотивація праці; 2 – плинність кадрів; 3 – система підготовки та перепідготовки кадрів; 4 – кваліфікація працівників; 5 – лояльність працівників.

На основі характеристик впливу виділених факторів на досліджуваний процес будуємо граф зв'язків (рис. 2) між факторами впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом у 1990 – 2010 роки.

На основі вищеподаного графа (рис. 2) будуємо бінарні матриці залежності (табл. 5) і досяжності (табл. 6) розмірності 5×5 елементів для множини вершин Q .

Матриця досяжності (табл. 6) використовується для реалізації ітераційного алгоритму утворення рівнів важливості факторів, у результаті чого отримаємо таку пріоритетність: 1 – мотивація праці; 2 – лояльність працівників; 3 – система підготовки та перепідготовки кадрів; 4 – плинність кадрів; 5 – кваліфікація працівників.

Аналізуючи наведені на рис. 1 і 2 графи ми отримали ієрархії факторів, пов'язаних із персоналом, що діяли в минулому й діють зараз на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування. Далі спробуємо спрогнозувати

Таблиця 5

Матриця залежності для рис. 2

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	0	0	0	0	0
q_2	1	0	1	1	0
q_3	0	0	0	0	0
q_4	1	0	0	0	1
q_5	0	0	1	0	0

Таблиця 6

Матриця досяжності для рис. 2

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	1	0	1	0	1
q_2	1	1	1	1	1
q_3	0	0	1	0	0
q_4	1	0	1	1	1
q_5	0	0	1	0	1

Джерело: розраховано автором

ти ситуацію на найближчі 5 років за вищевизначеними варіантами. Основним у розв'язанні поставленого завдання є встановлення максимально повної множини взаємозв'язків між визначеними факторами. Вихідні дані (табл. 1) задаються за допомогою графа і відображають суб'єктивне бачення шляхів розв'язання завдання. Водночас поява конкретного фактора на певному рівні суттєво залежить від встановлених зв'язків між ними, заданих у вихідному графі. Їх зміна за кількістю та суттю приведе до модифікації вихідного графа та відповідної зміни результуючої ієрархії. Достовірність віднесення того чи іншого фактору до відповідного рівня ієрархії забезпечується використанням відомих засад теорії системного аналізу та теорії моделювання [13].

Далі наведено три графа (рис. 3-5) для трьох варіантів розвитку ситуації в майбутньому (табл. 1), на основі яких побудовано матриці залежності (табл. 7, 10, 13) і досяжності (табл. 8, 11, 14).

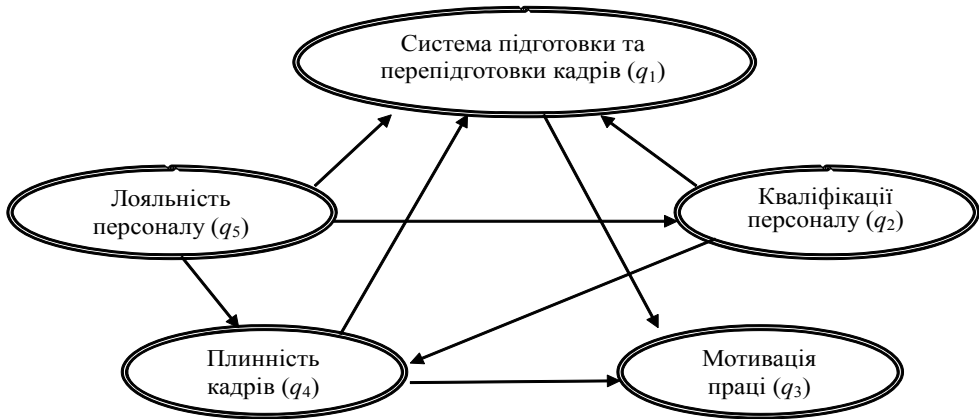


Рис. 3. Граф зв'язків між факторами впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом – прогноз до 2020 р. (I варіант)
Джерело: розроблено автором

На основі матриць досяжності (табл. 8, 11, 14) до кожного з графів (рис. 3-5) будуюмо ітераційні таблиці (табл. 9, 12, 15) та обчислюємо рівні ієрархії визначених факторів. Обчислення здійснюються для кожного з варіантів прогнозу окремо. Кінцевий результат обчислень представлено в табл. 16.

Таблиця 7
Матриця залежності для рис. 3

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	0	0	0	0	0
q_2	1	0	0	1	0
q_3	0	0	0	0	0
q_4	1	0	0	0	0
q_5	1	1	0	1	0

Таблиця 8
Матриця досяжності для рис. 3

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	1	0	1	0	0
q_2	0	1	1	1	0
q_3	0	0	1	0	0
q_4	1	0	1	1	0
q_5	1	1	1	1	1

Таблиця 9

Ітераційна таблиця для утворення першого ітераційного рівня факторів

q_i	$S(q_i)$	$P(q_i)$	$Q(q_i) \cap P(q_i)$
1	1, 3	1, 4, 5	1
2	2, 3, 4	2, 5	2
3	3	1, 2, 3, 4, 5	3
4	1, 3, 4	2, 4, 5	4
5	1, 2, 3, 4, 5	5	5

Джерело: розраховано автором

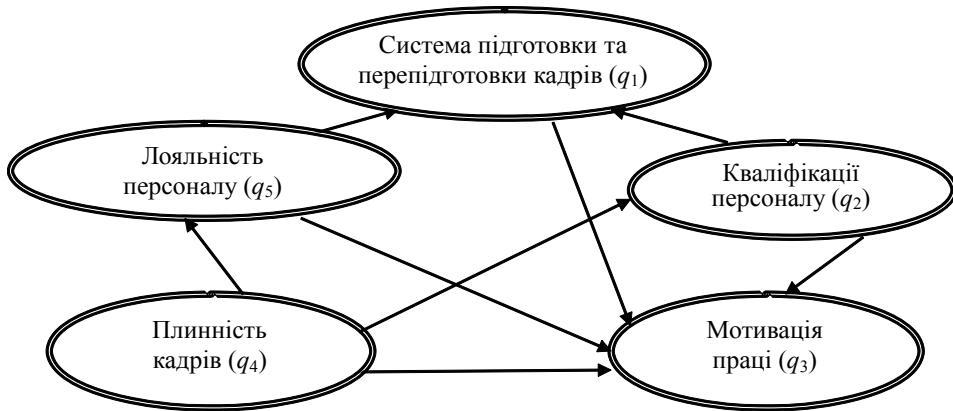


Рис. 4. Граф зв'язків між факторами впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом – прогноз до 2020 р. (II варіант)

Джерело: розроблено автором

Таблиця 10

Матриця залежності для рис. 4

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	0	0	1	0	0
q_2	1	0	1	0	0
q_3	0	0	0	0	0
q_4	0	1	1	0	1
q_5	1	0	1	0	0

Таблиця 11

Матриця досяжності для рис. 4

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	1	0	1	0	0
q_2	1	1	1	0	1
q_3	0	0	1	0	0
q_4	1	1	1	1	1
q_5	1	1	1	0	1

Таблиця 12

Ітераційна таблиця для утворення першого ітераційного рівня факторів

q_i	$S(q_i)$	$P(q_i)$	$Q(q_i) \cap P(q_i)$
1	1, 2	1, 2, 4, 5	1
2	1, 2, 3	2, 4, 5	2
3	3	1, 2, 3, 4, 5	3
4	1, 2, 3, 4, 5	4	4
5	1, 2, 3, 5	4, 5	5

Джерело: розраховано автором

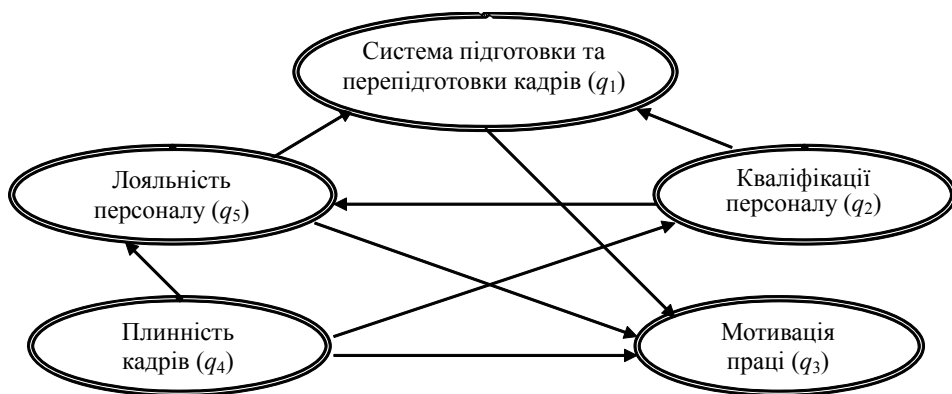


Рис. 5. Граф зв'язків між факторами впливу на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, пов'язаних із персоналом – прогноз до 2020 р. (III варіант)

Джерело: розроблено автором

Таблиця 13

Матриця залежності для рис. 5

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	0	0	1	0	0
q_2	1	0	0	0	1
q_3	0	0	0	0	0
q_4	0	1	1	0	1
q_5	1	0	1	0	0

Таблиця 14

Матриця досяжності для рис. 5

q_i	q_1	q_2	q_3	q_4	q_5
q_1	1	0	1	0	0
q_2	1	1	1	0	1
q_3	0	0	1	0	0
q_4	1	1	1	1	1
q_5	1	0	1	0	1

Таблиця 15

Ітераційна таблиця для утворення першого ітераційного рівня факторів

q_i	$S(q_i)$	$P(q_i)$	$Q(q_i) \cap P(q_i)$
1	1, 2	1, 2, 4, 5	1
2	1, 2, 3, 5	2, 4	2
3	3	1, 2, 3, 4, 5	3
4	1, 2, 3, 4, 5	4	4
5	1, 3, 5	2, 4, 5	5

Джерело: розраховано автором

Таблиця 16

Результати ранжування факторів, пов'язаних із персоналом та їхнім впливом на економічну безпеку підприємств транспортного машинобудування, у різні періоди

1980-ті рр.	1990 – 2010 рр.	Прогноз до 2020 р.		
		I варіант	II варіант	III варіант
Мотивація праці		Мотивація праці		
Плинність кадрів	Лояльність персоналу	Система підготовки та перепідготовки кадрів		
Система підготовки та перепідготовки кадрів		Плинність кадрів	Кваліфікація персоналу	Лояльність персоналу
Кваліфікація персоналу	Плинність кадрів	Кваліфікація персоналу	Лояльність персоналу	Кваліфікація персоналу
Лояльність персоналу	Кваліфікація персоналу	Лояльність персоналу	Плинність кадрів	

Джерело: розроблено автором

Отримані нами результати (табл. 16) демонструють, що мотивація праці була є й буде визначальною для економічної безпеки підприємств. Зрозуміло, що плинність кадрів у час державної власності на засоби виробництва є синонімом лояльності у наш час і тому вони є на другому місці раніше й тепер. Так само логічно, що система підготовки та перепідготовки кадрів була важливою раніше й тепер. З тією тільки різницею, що один і той самий фактор раніше й тепер має різний зміст. Тридцять років тому важливість цього фактору визначалася тим, що виробництво мало можливість регулярно поповнюватися кваліфікованими кадрами, яких готували навчальні заклади. Нині ж важливість цього фактору визначається практично його відсутністю, тобто, якщо підготовка кадрів ще проводиться (хоча є серйозні проблеми з кваліфікацією робітників), то перепідготовка кадрів практично не відбувається.

У майбутньому (I–III варіанти прогнозу) ситуація повинна погіршитися не тільки щодо робітників, а й ІТП. За найгіршого розвитку подій (I варіант про-

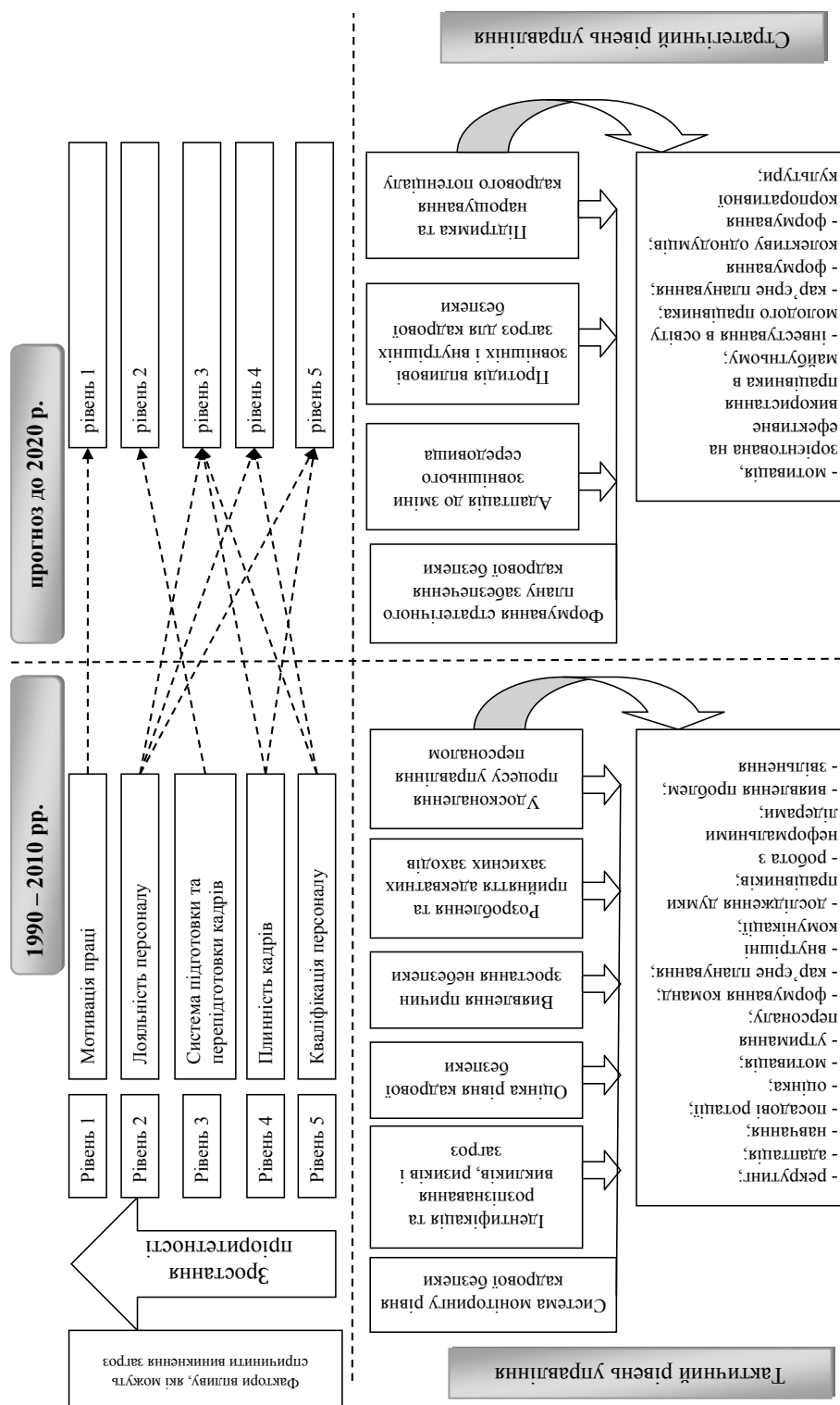


Рис. 6. Модель управління персоналом у процесі забезпечення економічної безпеки підприємства
Джерело: розроблено автором

гнозу) на третє місце за важливістю вийде плінність кадрів – за умови падіння заробітної плати й погіршення соціального забезпечення. За «оптимального» сценарію (III варіант прогнозу) – лояльність працівників повинна бути на третьому місці. Тому за позитивної динаміки досліджуваного процесу плінність кадрів повинна найменше впливати на економічну безпеку підприємств (II–III варіанти прогнозу).

На наше переконання, уже сьогодні кожне машинобудівне підприємство, з метою забезпечення необхідного для існування та розвитку рівня економічної безпеки в майбутньому, повинно не лише реагувати та протидіяти поточним загрозам у сфері кадрової безпеки, виникненню яких сприяє вплив вищевказаних факторів, а бути готовим до зміни цього впливу, а відтак розробити стратегічний план (рис. 6).

Здійснений нами аналіз заснований на застосуванні системного підходу, адже кожен фактор впливу на аналізований процес оцінюється в комплексі з усіма іншими.

Системний підхід дає змогу зіставити можливі варіанти рішення проблеми. Під проблемою розуміємо ситуацію, що має два стани: існуючий і можливий чи бажаний. Відомо, що кожна проблема характеризується необхідністю зміни стану, а рішення встановлює, яким чином буде здійснено перехід від існуючого стану до передбачуваного. Передбачення дає змогу заздалегідь підготуватися до майбутніх подій, врахувати їх позитивні та негативні наслідки, певною мірою регулювати хід подій.

Висновки

Таким чином, розроблено модель управління персоналом у процесі забезпечення економічної безпеки підприємств транспортного машинобудування на основі поетапного застосування теорії графів, що враховує часову зміну впливу найбільш важливих факторів, які можуть сприяти виникненню загроз для кадрової безпеки цих підприємств, містить прогнозний розвиток подій за кількома альтернативними варіантами та передбачає реалізацію сукупності першочергових заходів на тактичному та стратегічному рівнях управління економічною безпекою підприємства.

Література

1. Хома І. Б. Формування та використання систем діагностики економічної захищеності промислового підприємства: [монографія] / І. Б. Хома. – Львів : НУЛП, 2012. – 504 с.
2. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України : стратегія та механізми зміцнення : [монографія] / Т. Г. Васильців. – Львів : Арал, 2008. – 384 с.
3. Грунин О. А. Экономическая безопасность организации / О. А. Грунин, С. О. Грунин. – СПб. : Питер, 2002. – 160 с.
4. Экономическая безопасность : [учебн. пособ. для студентов вузов, обучающихся по специальностям экономики и управления] / В. А. Богомолов и др.; под. ред. В. А. Богомолова. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 295 с.
5. Бешелев С. Д. Экспертные оценки / С. Д. Бешелев, Ф. Г. Гурвич. – М. : Наука, 1973. – 160 с.
6. Антикризове корпоративне управління : Теоретичні та прикладні аспекти : [моногр.] / С. С. Гасанов, А. М. Штангрет, Я. В. Котляревський, О. В. Мельников, Т. С. Мінаєва. – К. : Акад. фін. упр., 2012. – 301 с.
7. Антикризове управління та фінансова санація підприємств : навч. посіб. / В. І. Воробйов, А. М. Штангрет, О. М. Петрашова, О. В. Мельников. – К. : Укр. наук.-дослід. ін-т спец. видів друку, 2011. – 396 с.
8. Воробйов В. І. Побудова моделі ключових загроз економічної безпеки вітчизняних поліграфічних підприємств / В. І. Воробйов, І. В. Піх, О. В. Мельников, А. М. Штангрет // Поліграфія і видавнича справа. – 2010. – № 2 (52). – С. 18-30.

9. Воробйов В. І. Стан та загрози кадровій безпеці на підприємствах поліграфії / А. М. Штангрет, В. І. Воробйов // Економіка : Проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Дніпропетровськ, 2009. – Вип. 252, у 6 т. : Т. 1. – С. 229-237.

10. Ареф'єва О. В. Побудова моделей ключових загроз на шляху до економіки знань в Україні / О. В. Ареф'єва, В. М. Сеньківський, А. М. Штангрет, О. В. Мельников // Наук. зап. (Укр. акад. друкарства). – 2011. – Вип. 2 (35). – С. 52-67.

11. Лямец В. И. Системный анализ. Вводный курс : учеб. пособие / В. И. Лямец, А. Д. Тевяшев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Харьков : Харьков. нац. ун-т радиоэлектроники, 2004. – 448 с.

12. Куликовский Н. Ф. Теоретические основы информационных процессов / Н. Ф. Куликовский, В. В. Мотов. – М. : Высш. шк., 1987. – 248 с.

13. Молчанов А. А. Моделирование и проектирование сложных систем : учеб. пособие / А. А. Молчанов. – К. : Вища школа, 1988. – 359 с.

УДК 338.486.2:005.922.1

А.В. Снігур
здобувач,
кафедра управління фінансово-економічною безпекою,
Університет економіки та права «КРОК»

Методичні основи формування та управління системою економічної безпеки туристичних підприємств

У статті розглянуто поняття системи економічної безпеки туристичних підприємств, її значення, структуру та методіку формування; визначено основні методи та принципи управління системою економічної безпеки туристичних підприємств.

Ключові слова: економічна безпека підприємств, методіка формування економічної безпеки, туристичне підприємство.

А.В. Снігур
соискатель,
кафедра управления финансово-экономической безопасностью,
Университет экономики и права «КРОК»

Методические основы формирования и управления системой экономической безопасности туристических предприятий

В статье рассмотрено понятие системы экономической безопасности туристических предприятий, ее значение, структура и методика формирования; определены основные методы и принципы управления системой экономической безопасности туристических предприятий.

Ключевые слова: экономическая безопасность предприятий, методика формирования экономической безопасности, туристическое предприятие.