

Український державний університет науки та технологій

Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Дехтяр Сергій Сергійович

(прізвище, ім'я, по батькові)

УДК 338.2:656(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ

на тему:

«МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ
ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ»

051 Економіка

(шифр та назва спеціальності)

05 Соціальні та поведінкові науки

(галузь знань)

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

 С.С. Дехтяр
(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник

Бобиль Володимир Володимирович,

доктор економічних наук, професор

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Дніпро - 2022

АНОТАЦІЯ

Дехтяр С.С. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового доктора філософії за спеціальністю 051 – Економіка. – Український державний університет науки та технологій, Дніпро, 2022.

Метою дисертаційного дослідження є теоретико-методичне обґрунтування та розробка механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Розроблено науково-методичні підходи до прийняття управлінських та інвестиційних рішень в умовах невизначеності та непередбачуваності. Удосконалено наукові підходи до створення та впровадження механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. Розроблено економіко-математичні моделі застосування заходів економічної безпеки в умовах фінансової нестабільності. З використанням розроблених методичних підходів з урахуванням факторів невизначеності та ризиків виконано оцінку стану економічної безпеки підприємств транспорту.

Розроблені у процесі дослідження наукові положення полягають у наступному:

удосконалено:

- концептуальну модель забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, в якій, на відміну від існуючих, поєднано стратегічну мету, ідею, бачення проблем, суб'єкт і об'єкт управління, завдання для досягнення цільової установки, принципи та механізми забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності;

- механізм забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, який, на відміну від існуючих, спрямований на забезпечення їх економічної безпеки та поєднує підсистему економічного

потенціалу підприємств транспорту, цільову підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему нормативно-правового забезпечення та підсистему інформаційно-аналітичного управління економічною безпекою підприємств транспорту;

- систему ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, для формування якої, на відміну від існуючих, передбачено матрицю критеріїв оцінки системи управління ризиками підприємств транспорту та відповідний підхід до оцінювання рівня економічного ризику на підставі розробленого алгоритму її формування;

набули подальшого розвитку:

- науково-методичний підхід комплексного оцінювання тенденцій та середовища функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, який, на відміну від існуючих, поєднує різні аспекти – від дослідження їх внеску до оцінювання результативності їх діяльності;

- науково-методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємств транспорту, який, на відміну від існуючих, передбачає оцінювання проводити на основі розрахунку ряду моментних та інтервальних показників, які дозволяють охарактеризувати рівень безпеки у будь-який момент часу та простежити динаміку її зміни, згідно якого у розрізі функціональних складових виділено показники-індикатори кількісного та якісного характеру, які доповнюючи один одного, уможливають отримання багатокритеріальної оцінки рівня економічної безпеки в цілому по підприємству та за кожною функціональною складовою;

- організаційна структуризація підприємств транспорту, як елемент внутрішніх механізмів забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту, що, на відміну від наявних, має на меті визначення організаційних структур існування як самої системи забезпечення економічної безпеки на підприємств транспорту, так і організаційних форм, у яких проявлятиметься діяльність суб'єктів безпеки, а також в організації оптимального забезпечення

економічної безпеки з урахуванням особливостей діяльності її суб'єктів в структурі загального управління підприємством.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні наукові положення та рекомендації можуть вирішувати завдання щодо формування дієвих напрямів удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Методичний підхід до моніторингу рівня економічної безпеки за допомогою індикаторів економічної безпеки використовується у діяльності ВП «Дніпровське пасажирське вагонне депо» філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця» (довідка 31-07/22 від 07.07.2022р.). Основні результати дисертаційної роботи впроваджено у навчальний процес Українського державного університету науки і технологій при викладанні навчальних дисциплін «Ризикологія», «Економічний аналіз», «Економіка», «Економіка транспорту» (довідка № НЗ / 18 від 15.06.2022 р.).

Практичну цінність мають результати аналізу стану економічної безпеки досліджуваних підприємств транспорту, на підставі яких запропонований план створення механізму забезпечення економічної безпеки в умовах фінансової нестабільності.

Ключові слова: економічна безпека, механізм, транспорт, нестабільність, невизначеність, ризик, загроза, небезпека, фінансова стійкість, прибуток, розвиток.

ABSTRACT

S.S. Dekhtiar Framework for Ensuring the Economic Security of Transport Enterprises in Terms of Monetary Instability. – Manuscript-Based Qualifying Research Paper.

PhD Dissertation, Major 051 – Economics. – Ukrainian State University of Science and Technologies, Dnipro, 2022.

The aim of the dissertation research is the theoretical and methodological rationale for and development of a framework for ensuring the economic security of

transport enterprises in terms of monetary instability.

Scientific and methodological approaches to managerial and investment decision making under uncertainty and unpredictability conditions have been developed. Scientific approaches to the developing and implementing of the framework for ensuring the economic security of transport enterprises have been improved. Economic and mathematical models have been developed to take economic security actions in times of financial instability. The state of economic security of transport enterprises has been assessed based on the developed methodological approaches given uncertainty factors and risks.

The scientific statements developed in the course of research are as follows:

Items improved:

- A conceptual model for ensuring the economic security of transport enterprises in terms of financial instability, that, unlike the existing ones, combines the strategic aim, idea, perspectives on problems, managing entity and managed object, task to achieve the objective, principles of and framework for ensuring the economic security of transport enterprises in terms of financial instability;

- A framework for ensuring the economic security of transport enterprises in terms of financial instability, that, unlike the existing ones, is intended to ensure the economic security thereof, combining a subsystem of economic capacity of transport enterprises, a target economic security ensuring subsystem, an economic security ensuring subsystem, a legal and regulatory compliance subsystem, and a subsystem used to perform analytics and information management of economic security of transport enterprises;

- A risk management system to ensure the economic security of transport enterprises in terms of financial instability, whose development, unlike the existing ones, provides for a matrix of criteria to assess the transport enterprise risk management system and an approach to economic risk assessment based on the developed algorithm to build it;

Items further developed:

- A scientific and methodological approach to the comprehensive assessment of

the trends and environment of operation of transport enterprises in terms of financial instability, that, unlike the existing ones, combines various aspects – from exploring their contribution to evaluating the performance thereof;

- A scientific and methodological approach to assessing the level of economic security of transport enterprises, that, unlike the existing ones, assumes conducting the assessment based on estimating a number of instantaneous and interval indicators which make it possible to estimate the security level at any point in time and monitor the dynamics of change therein used to identify the quantitative and qualitative indicators in terms of the functional components, being intercomplimentary, enable us to conduct a multi-criteria assessment of the level of economic security of each functional component and across the enterprise as a whole;

- An organizational structure of transport enterprises as a component of the internal economic security assurance framework that, unlike the existing ones, is intended to ensure the streamlined economic security level given the specifics of its entity's activity within the overall enterprise management structure.

The practical significance of the findings is that the key scientific statements and guidelines are capable of solving tasks related to the development of effective trends to improve the framework for ensuring the economic safety of transport enterprises in terms of financial instability.

The methodological approach to monitoring the economic security level using economic security indicators has been implemented by Dniprovske Passenger Car Depot VP (Separate Business Unit) of Passenger Company Branch of Ukrzaliznytsia JSC (ref. 31-07/22 of 07.07.2022) in carrying out its activities. The key dissertation findings have been introduced into the educational process at the Ukrainian State University of Science and Technologies in teaching academic subjects as follows: Riskology, Economic Analysis, Economics, Transport Economics (№ H3/18 of 15.06.2022).

The outcomes of analyzing the state of the studied transport enterprises' economic security are of practical value; based on these outcomes, a plan was

suggested involving the development of a framework for ensuring economic safety in terms of financial instability.

Keywords: economic security, framework, transport, instability, uncertainty, risk, threat, danger, financial stability, profit, development.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Дехтяр С.С. «Алгоритм прийняття управлінських рішень на основі створеного механізму економічної безпеки» Колективна монографія «Інтегрований облік в ризик-орієнтованому управлінні підприємством» під загальною редакцією Бобиля В.В., Дніпро 2021р. Стр. 86-114

Праці, які опубліковані у фахових виданнях України:

2. Дехтяр С.С. «Проблеми визначення категорії економічна безпека та взаємодія її суб'єктів». «Ефективна економіка». Випуск № 2/2020 року. Режим доступу: www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7678

3. Дехтяр С.С. «Трансформація економічної безпеки промислових підприємств в умовах фінансової нестабільності». «Ефективна економіка». Випуск 7/2020р. Режим доступу: www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8076

4. Дехтяр С.С. «Економічний розвиток промислових підприємств в умовах фінансової нестабільності: європейський досвід та українські реалії». «Ефективна економіка». Випуск № 4/2021 року. Режим доступу: www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8875/

5. Дехтяр С.С. «Специфіка функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності». Журнал «Ефективна економіка». Випуск № 5/2022 року. Режим доступу: www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=10273

6. Дехтяр С.С. «Забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності». Електронний журнал «Ефективна економіка». Випуск № 7/2022 року. Режим доступу: www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/147

Праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Дехтяр С.С. «Проблема визначення змісту категорії «Економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Сучасні технології менеджменту», 18-19 квітня 2019 року, м. Черкаси. Стр. 163-164

8. Дехтяр С.С. «Аналіз наукових підходів до визначення поняття «Економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Економічний розвиток в умовах провадження інформаційних технологій та систем управління», Київський університет ринкових відносин, 25 лютого 2019 року. Стр. 117-120.

9. Дехтяр С.С. «Формування індивідуальної концепції економічної безпеки підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки», НМетАУ, Дніпро, 11-12 квітня 2019 року. Стр. 301-304.

10. Дехтяр С.С. «Макрофінансові загрози та економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики», Одеський національний економічний університет, 13-14 вересня 2019 року. Стр. 291-292.

11. Дехтяр С.С. «Вплив сучасних макрофінансових ризиків на формування економічної безпеки підприємства». Міжнародна науково-практична конференція «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, фінансів, обліку та права» м. Полтава, 19 листопада 2019 року. Стр. 22-25.

12. Дехтяр С.С. «Економічна безпека та дестабілізуючі чинники в діяльності підприємства». Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 18, 28 листопада 2019 року. Режим доступу: www.economy-confer.com.ua/full-article/3241/.

13. Дехтяр С.С. «Взаємодія суб'єктів економічної безпеки» Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 20, 20 лютого 2020 року. Режим доступу: www.economy-confer.com.ua/full-article/3346.

14. Дехтяр С.С. «Основні етапи процесу забезпечення економічної безпеки». Всеукраїнська наукова конференція "Перспективи розвитку фінансів, обліку та психології в умовах глобалізаційних процесів", 10 березня 2020 року, м. Чортків. Стр. 108-111.

15. Дехтяр С.С. «Вплив дестабілізуючих чинників на економічну безпеку» Міжнародна наукова конференція «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» ДШТ, 23 квітня 2020 року, м. Дніпро. Стр. 10-15.

16. Дехтяр С.С. «Сучасні тенденції наукових поглядів стосовно категорії «економічної безпеки» Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 23, травень 2020 року. Режим доступу: www.econotyu-confer.com.ua/full-article/3439/.

17. Дехтяр С.С. «Причини негативних тенденцій української промисловості». Міжнародна наукова інтернет-конференція «Інформаційне суспільство», м. Тернопіль, 14 жовтня 2020 року. Стр. 24-28.

18. Дехтяр С.С. «Шляхи подолання кризових тенденцій української промисловості». Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 29 від 25 лютого 2021 року. Режим доступу: www.econotyu-confer.com.ua/full-article/3562/.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	11
1. Базові основи функціонування механізму економічної безпеки підприємств транспортного.....	17
1.1 Сутність та зміст категорії економічної безпеки	17
1.2 Основні етапи процесу забезпечення економічної безпеки підприємств транспортного	29
1.3 Вплив ризиків на механізм забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства.....	42
Висновки до 1 розділу	57
2. Оцінювання тенденцій та діагностика економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності	58
2.1 Оцінювання тенденцій та середовища функціонування транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності	59
2.2 Аналітичне забезпечення оцінювання економічної безпеки транспортних підприємств.....	72
2.3 Діагностика економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.....	89
Висновки до 2 розділу.....	102
3. Організаційно-економічні аспекти удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності	105
3.1 Концептуально-методичні підходи та стратегічні аспекти удосконалення забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств.....	105
3.2 Організаційна структуризація транспортних підприємств для з абезпечення їх економічної безпеки.....	121
3.3 Формування системи ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.....	138
Висновки до 3 розділу.....	152
ВИСНОВКИ.....	156
Список використаних джерел.....	161
ДОДАТКИ.....	177
Додаток А Динаміка показників економічної безпеки підприємств	177
Додаток Б Функції економічної безпеки досліджуваних підприємств.....	182
Додаток В Довідка впровадження № НЗ/18 від 15.06.2022 року	183
Додаток Г Довідка впровадження № 31-07/22 від 07.07.2022 року	184
Додаток Д Список публікацій здобувача за темою дисертації	185

ВСТУП

Актуальність теми. Фінансова нестабільність стала для суб'єктів господарювання України звичайним явищем. Українські підприємства, у тому числі підприємства транспорту, постійно стикаються з великою кількістю ризиків і загроз в процесі свого функціонування. Тому пріоритетним завданням для кожного суб'єкта господарювання стає побудова ефективної системи економічної безпеки, яка здатна забезпечити подальший розвиток підприємства через зменшення негативного впливу факторів зовнішнього середовища. Таку систему можна створити на основі механізму забезпечення економічної безпеки.

Питання, що стосуються концептуальних засад економічної безпеки суб'єктів господарювання, є надзвичайно актуальними в умовах фінансової нестабільності. Незважаючи на те, що економічна безпека підприємства є відносно новим напрямком розвитку економічної науки, необхідність та актуальність її забезпечення обумовлюється наявним для кожного підприємства бажанням стабільного функціонування, розвитку і отримання прибутку.

На даний час проблеми визначення та забезпечення економічної безпеки підприємства почали викликати підвищений інтерес у зарубіжних та вітчизняних дослідників. Заслужують на увагу роботи таких вчених, як Ляшенко О. М., Шемяєва Л.Г., Чаркіна Т.Ю., Юрків Н.Я., Лебедко С.А., Меліхова Т.О., Матусевич О.О., Бобиль В.В., Покропивний С.Ф., Корієнко А.О., Коваленко-Марченкова Є.В., Олейніков Є.В., Копитко М.І., Гвартни Д. (Gwartney J.), Холкомба Р. (Holcombe R.) и Лоусон Р. (Lawson R.), Марценюк Л.В., та інші.

Однак, незважаючи на досить велику якісну кількість наукових праць з цієї проблеми, є питання, які залишаються об'єктом подальших досліджень. До них слід віднести особливості формування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, який має поєднувати декілька чинників: стратегічну мету,

суб'єкт і об'єкт, економічний потенціал підприємств транспорту, цільову підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему нормативно-правового забезпечення та підсистему інформаційно-аналітичного управління економічною безпекою підприємств транспорту. Зазначене обумовлює та посилює актуальність обраної теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Наукові дослідження за темою дисертації є складовою науково-дослідних тем: Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Теоретико-методологічні засади забезпечення економічного розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах фінансової нестабільності» (номер державної реєстрації 0121U109171), в рамках якої удосконалено концептуальну модель забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності; Українського державного університету науки і технологій «Економічна безпека виробничих підприємств у контексті сталого розвитку» (номер державної реєстрації 0122U002524), в рамках якої удосконалено науково-методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємств транспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є теоретико-методичне обґрунтування та розробка механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати наступні завдання:

- узагальнити теоретико-методологічні засади управління економічною безпекою підприємств транспорту;
- дослідити вплив ризиків на механізм забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту;
- проаналізувати стан підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності;
- дослідити аналітичне забезпечення оцінювання економічної безпеки

підприємств транспорту;

- удосконалити діагностику економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності;

- дослідити тенденції та середовище функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності

- розробити концептуально-методичні підходи забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту;

- обґрунтувати систему ризик-менеджменту підприємств транспорту.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Предметом дослідження є теоретичні основи, науково-методичні та практичні засади удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційного дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених. Для вирішення поставлених завдань використано системний підхід та комплекс загальнонаукових і спеціальних методів дослідження.

Методи наукової абстракції, аналізу та синтезу; логічний та історичний - для дослідження історичного процесу розвитку теорій управління економічною безпекою підприємств. Методи економіко-математичного моделювання та математичної статистики - для оцінювання стану економічної безпеки. Методи економічного аналізу - для дослідження стану підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності. Конструктивні та абстрактно-логічні методи – для теоретичного узагальнення, формування висновків та розробок пропозицій щодо удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Наукова новизна одержаних результатів. Розроблені у процесі дослідження наукові положення полягають у наступному:

удосконалено:

- концептуальну модель забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, в якій, на відміну від існуючих, поєднано стратегічну мету, ідею, бачення проблем, суб'єкт і об'єкт управління, завдання для досягнення цільової установки, принципи та механізми забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності;

- механізм забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, який, на відміну від існуючих, спрямований на забезпечення їх економічної безпеки та поєднує підсистему економічного потенціалу підприємств транспорту, цільову підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему нормативно-правового забезпечення та підсистему інформаційно-аналітичного управління економічною безпекою підприємств транспорту;

- систему ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, для формування якої, на відміну від існуючих, передбачено матрицю критеріїв оцінки системи управління ризиками підприємств транспорту та відповідний підхід до оцінювання рівня економічного ризику на підставі розробленого алгоритму її формування;

набули подальшого розвитку:

- науково-методичний підхід комплексного оцінювання тенденцій та середовища функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності, який, на відміну від існуючих, поєднує різні аспекти – від дослідження їх внеску до оцінювання результативності їх діяльності;

- науково-методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємств транспорту, який, на відміну від існуючих, передбачає оцінювання проводити на основі розрахунку ряду моментних та інтервальних показників, які дозволяють охарактеризувати рівень безпеки у будь-який момент часу та простежити динаміку її зміни, згідно якого у розрізі функціональних складових виділено показники-індикатори кількісного та

якісного характеру, які доповнюючи один одного, уможливлюють отримання багатокритеріальної оцінки рівня економічної безпеки в цілому по підприємству та за кожною функціональною складовою;

- організаційна структуризація підприємств транспорту, як елемент внутрішніх механізмів забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту, що, на відміну від наявних, має на меті визначення організаційних структур існування як самої системи забезпечення економічної безпеки на підприємств транспорту, так і організаційних форм, у яких проявлятиметься діяльність суб'єктів безпеки, а також в організації оптимального забезпечення економічної безпеки з урахуванням особливостей діяльності її суб'єктів в структурі загального управління підприємством.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні наукові положення та рекомендації можуть вирішувати завдання щодо формування дієвих напрямів удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

Методичний підхід до моніторингу рівня економічної безпеки за допомогою показників-індикаторів економічної безпеки використовується у діяльності ВП «Дніпровське пасажирське вагонне депо» філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця» (довідка 143-д від 19.05.2022 р.). Основні результати дисертаційної роботи впроваджено у навчальний процес Українського державного університету науки і технологій при викладанні навчальних дисциплін «Ризикологія», «Економічний аналіз», «Економіка», «Економіка транспорту» (довідка № НЗ / 18 від 15.06.2022 р).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, викладені у дисертації, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у роботі використані лише ті положення та ідеї, які є результатом особистих досліджень здобувача.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дослідження докладалися й обговорювалися на всеукраїнських та міжнародних науково-

практичних конференціях, зокрема таких: «Сучасні технології менеджменту» (м. Черкаси, 2019 рік.); «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки» (м. Дніпро, 2019 рік); «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, фінансів, обліку та права» (м. Полтава, 2019 рік); «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики» (м. Одеса, 2019 рік) «Перспективи розвитку фінансів, обліку та психології в умовах глобалізаційних процесів» (м. Чортків, 2020 р.); «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (м. Дніпро, 2020 р.);

Публікації. За результатами наукових досліджень опубліковано 18 наукових праць, у тому числі 1 монографія, 5 публікацій – у наукових фахових виданнях України, 12 праць апробаційного характеру. Загальний обсяг опублікованих наукових праць становить 4,3 друк. арк., з них особисто автору належить 2,1 друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, трьох розділів основної частини, висновків, списку використаних джерел та додатків. Обсяг роботи становить 187 сторінок, у тому числі, 160 сторінок основного тексту, 11 сторінок додатків та 16 сторінок списку використаних джерел, що налічує 180 найменувань. Обсяг основного тексту становить 5,8 ум. друк. арк.

РОЗДІЛ 1

БАЗОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

1.1. Сутність та зміст категорії економічної безпеки

Останні кілька років видалися для нашої країни занадто турбулентними. Здається, що мінливе зовнішнє середовище і відсутність будь-якої стабільності стали для суб'єктів господарювання звичайними повсякденними умовами виживання. Українські підприємства постійно стикаються з великою кількістю ризиків і загроз в процесі свого функціонування. Пріоритетним завданням для кожного суб'єкта господарювання стає побудова ефективної системи, яка зможе забезпечити розвиток та максимально можливо захистити від негативних факторів або мінімізує їх вплив на діяльність підприємства. Таку систему можна створити тільки на основі забезпечення економічної безпеки. У зв'язку з цим, питання, що стосуються концептуальних засад економічної безпеки суб'єктів господарювання, є надзвичайно актуальними в наш час. Економічна безпека підприємства відносно новий напрямок розвитку економічної науки. Необхідність та актуальність її забезпечення обумовлюється наявним для кожного підприємства бажанням стабільного функціонування і отримання прибутку.

У сучасних глобальних економічних умовах всі підприємства працюють в умовах постійних очікуваних змін, нестабільності, невизначеності, непередбачуваності. Такі обставини посилюють ступінь ризику під час прийняття управлінських рішень. Саме це і стало поштовхом та причиною появи великої кількості наукових праць, що мали на меті визначити шляхи та умови забезпечення економічної стабільності та безпеки діяльності підприємства. У підсумку, у науковій сфері сформувався досить широкий спектр досліджень практично зі всіх питань, пов'язаних із забезпеченням економічної безпеки підприємства, починаючи від визначення поняття й закінчуючи спробами дати кількісну і якісну оцінку стану економічної безпеки

на підприємстві.

Наше дослідження є ще одним кроком у науковому шляху розуміння сутності економічної безпеки та пошуку її оптимального визначення і забезпечення. Враховуючи специфіку кожного окремого суб'єкта господарювання складно винайти єдині універсальні висновки для всіх підприємств. Тому було прийнято рішення про проведення дослідження виключно підприємств сфери транспорту.

У перекладі з грецької «безпека» означає «володіти ситуацією». Так, безпека – це такий стан суб'єкта, за якого ймовірність зміни властивих цьому суб'єкту якостей незначна. Вперше термін «економічна безпека» був застосований Франкліном Рузвельтом. В подальші роки праці відомих економістів заклали фундамент у розвиток економічних систем зарубіжних країн та сприяли соціально-економічному розвитку країн. Так, офіційно визнаним термін «економічна безпека» став в 1985 році, коли на сесії Генеральної Асамблеї ООН була прийнята резолюція «Міжнародної економічної безпеки», яка переслідувала ціль у використання ефективних важелів соціально-економічного розвитку держави з метою забезпечення її міжнародної економічної безпеки [95].

Слід зазначити, що аспекти економічної безпеки почали вивчатися в Україні приблизно з 1990-х років. Крім того в офіційних документах України відсутнє поняття «економічної безпеки підприємства» (далі – ЕБП). Лише у Концепції економічної безпеки України виділено поняття «економічна безпека» на рівні держави як «стан економіки, суспільства та інститутів державної влади, при якому забезпечується реалізація та гарантований захист національних економічних інтересів, прогресивний соціально-економічний розвиток України, достатній оборонний потенціал навіть за несприятливих внутрішніх та зовнішніх процесів» [28]. Разом з тим у Національній доповіді «Про стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні» наголошується увага на тому, що проблеми зміцнення економічної безпеки підприємництва можуть бути вирішені за рахунок удосконалення нормативно-методичного

забезпечення державної політики у цій сфері [29]. В інших нормативно-правових актах України поняття «безпеки» ототожнюється із стійкістю і стабільністю процесів суспільно-економічного розвитку [30].

Еволюція змісту поняття «економічна безпека підприємства» в Україні мала поетапний характер. Так, на першому етапі (1991–1999 рр.) поняття «економічна безпека підприємства» використовувалося для захисту комерційних таємниць, інтелектуальної власності й інформації підприємства. Дії фахівців були спрямовані на попередження витоку інформації від персоналу підприємства до конкурентів. Наприкінці цього етапу під час використання цього поняття почали враховувати негативний зовнішній вплив держави на діяльність підприємства. Другий етап (2000–2008 рр.) вже передбачав, що загрози економічній безпеці підприємства виникають залежно від конкретного профілю діяльності. А самі дестабілізуючі чинники почали розділяти на зовнішні і внутрішні. На третьому етапі (2009–2014рр.) під економічною безпекою почали розуміти процес ефективного функціонування підприємства в умовах ризику, невизначеності. Було визначено, що підприємству важливо не тільки вміти виявляти загрози, а й своєчасно усувати їх негативні наслідки, а також попереджувати виникнення самих небезпек. Особливістю четвертого етапу (з 2014 р. і донині) є розгляд економічної безпеки підприємства виходячи з його профілю діяльності та індивідуальних особливостей функціонування [1].

На даний час проблеми визначення та забезпечення економічної безпеки підприємства почали викликати підвищений інтерес дослідників. В першу чергу це пов'язане з погіршенням соціально-економічного стану країни внаслідок окупації частини територій і помітним ослабленням її економічних позицій у світі. В зв'язку з цим, у науковому середовищі були зроблені спроби сформулювати концепцію економічної безпеки підприємства, визначити її основні складові і елементи. У підсумку сформувався досить широкий спектр досліджень практично зі всіх питань, пов'язаних з економічною безпекою як окремого підприємства, так і країни в цілому. Однак, у науковій літературі,

так і не було сформовано єдиного визначення поняття економічної безпеки підприємства. Категорія «економічна безпека підприємства» відносно недавно стала виступати в якості самостійного об'єкта наукових досліджень. І саме тому, революційні за своїм характером зміни, що відбуваються в Україні, суттєво розширили предметну область досліджень у сфері економічної безпеки.

На сьогоднішній день існують різні визначення категорії економічної безпеки. Розглянемо та проаналізуємо найбільш популярні.

Покропивний С.Ф. під економічною безпекою підприємства розуміє стан найбільш ефективного використання ресурсів і забезпечення стабільного функціонування підприємства в теперішній час і в майбутньому [60]. Схожу думку має Олейніков Є.А. Він визначає її як стан найбільш ефективного використання ресурсів, подолання загроз і забезпечення стабільного функціонування підприємства і сьогодні і в майбутньому [54].

Корієнко А.В. розуміє економічну безпеку, як стан оптимального для підприємства рівня використання його економічного потенціалу, за якого реальні та/або можливі збитки виявляються нижчим за встановлені підприємством межі [52]. У подібному розумінні безпеки акцент робиться на забезпеченні високого рівня економічного потенціалу підприємства шляхом організації найбільш ефективної роботи всіх його підрозділів. Наведені вище визначення свідчать про масштабний і комплексний підхід до даного поняття. Такий підхід більш чітко визначає основні умови забезпечення економічної безпеки підприємства, які визначаються рівнем ефективності використання наявних у підприємства ресурсів у розрізі всіх сфер його господарської діяльності. В той же час, у межах даного підходу не враховуються фактори зовнішнього впливу.

Ковалев Д.В. [53] розуміє під економічною безпекою підприємства стан захищеності від негативного впливу зовнішнього оточення, а також визначає її, як здатність своєчасно усунути різноманітні загрози, або пристосуватися до існуючих умов, які не відбиваються негативно на його діяльності. Бендіков

М.О. [55] визначає економічну безпеку як стан захищеності науково-технічного, технологічного, виробничого та кадрового потенціалу підприємства від прямих (активних) або непрямих (пасивних) загроз.

Дубецька С.П. [56] в свою чергу пропонує розглядати економічну безпеку підприємства, як стан об'єкта в системі його зв'язків з точки зору його стійкості та розвитку в умовах внутрішніх і зовнішніх загроз, непередбачуваних дій та складно прогнозованих чинників. Вважаємо, що вказаний підхід є не досить повним. Основною метою функціонування будь-якого підприємства є отримання прибутку, і тому, економічна безпека підприємства повинна передбачити не лише усунення загроз, а ще й повинна стимулювати розвиток фірми. Раздина Є. [58] визначає економічну безпеку як комплекс заходів, які сприяють підвищенню фінансової стійкості господарюючих суб'єктів за умов ринкової економіки. На нашу думку, саме такий підхід, який передбачає певний комплекс заходів і є більш актуальним. Капустін Н.П. [57] визначає її як сукупність чинників, які забезпечують незалежність, стійкість, здатність до прогресу в умовах дестабілізуючих факторів. В межах даного підходу до визначення поняття економічної безпеки основна увага зосереджена на комплексі заходів та сукупності певних чинників, але не враховує необхідність запобігання внутрішнім та зовнішнім загрозам підприємства. Вказаний напрямок визначення поняття вважаємо найбільш прийнятним. Додатково пропонуємо розширити напрямок цього підходу та включити до його основних аспектів процес збору та аналізу даних, на підставі яких керівництвом підприємства приймаються управлінські рішення з метою найефективнішого використання усіх наявних ресурсів підприємства для забезпечення стабільної, довгострокової та максимально прибуткової діяльності підприємства. Шемаєва Л.Г. [11] розглядає економічну безпеку підприємства, як здатність реалізації стратегічних економічних інтересів підприємства на основі використання можливостей зовнішнього та внутрішнього середовища із застосуванням продуктивної взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища. Д. Ламбер обґрунтовує взаємозв'язок

економічної безпеки держави та підприємства, оскільки вважає економічну безпеку підприємства одним з елементів захисту національної економіки та наголошує, що реалізувати економічний розвиток підприємства можливо лише за умови сталого розвитку національної економіки. Отже, заходи із посилення безпеки є найважливішими в економічній політиці як із боку держави, так і з боку конкретного підприємства [4]. В свою чергу, фінансово-економічний словник за редакцією А.Г. Завгороднього дає таке визначення поняття «безпека підприємства»: «Стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від недосконалого законодавства, нечесної конкуренції, некомпетентного менеджменту, мафіозно-тіньових структур, а також його здатність протистояти цим загрозам» [5]. Р. Нолан висунув теорію стадійності процесів управління, в якій уся економічна система або процес знаходяться в постійному розвитку, що припускає проходження низки стадій, тобто в ній простежується розвиток категорії економічної безпеки підприємства [6]. П.Я. Кравчуком обґрунтовано гіпотезу, що в системі загальної безпеки підприємства доцільне виокремлення фінансово-економічного напрямку [7]. В. Шликов у своїх дослідженнях змісту поняття економічної безпеки підприємства [9,10] дотримується думки, що забезпечення економічної безпеки підприємства відбувається через побудову такої системи захисту його економічних інтересів, де основна увага приділяється питанням боротьби з несумлінною конкуренцією, забезпеченню інформаційної безпеки і правовому захисту інтелектуальної власності. Т.Н. Гладченко вважає, що економічною безпекою є стан захищеності, який має динамічний характер; погроза, що виходить зсередини підприємства, не менш небезпечна, ніж ззовні; система економічної безпеки підприємства повинна взаємодіяти на правовій основі з державною системою забезпечення економічної безпеки [13].

К.В. Коваленко виділив основні п'ять підходів до визначення економічної безпеки підприємства, а саме: стан ефективного використання ресурсів або потенціалу, наявність конкурентних переваг, стан захищеності

від внутрішніх і зовнішніх загроз, реалізація і захист економічних інтересів, захист проти економічних злочинів [14]. Однак, І.П. Отенко, Г.А. Іващенко, Д.К. Воронков [15] додають такі напрями економічної безпеки, як гармонізація економічних інтересів, стан виробничої системи та стан економічного розвитку, але на відміну від попередніх авторів не виділяють захист проти економічних злочинів. Ю.І. Матішак [16] виділяє підхід захищеності підприємства від зовнішніх і внутрішніх загроз; підтримує виділення підходу дотримання стану виробничої системи, за якого досягаються стійкість та прогресивний розвиток підприємства; вважає важливим підхід, який характеризує стан стійкості, рівноваги та найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для стабільного функціонування підприємства і бачить разом підходи залежності від гармонізації інтересів підприємства з інтересами суб'єктів його зовнішнього середовища. На відміну від попередніх науковців О.В. Коваленко, Л.В. Лисенко [17] додають підхід здатності підприємства як складної економічної системи до збалансованості та стійкості, а також підхід спроможності підприємства забезпечувати реалізацію своїх фінансових інтересів. Важливо, що ці науковці не тільки виділяють окремі групи, а й указують змістовну назву підходів: ресурсно- функціональний, захисний, економіко-правовий, стійкісний, конкурентний, гармонізаційний, інформаційний, фінансовий. Широкий перелік підходів розглядають О.В. Маковоз та А.А. Авагімов [18], а саме: додають до переліку стан підприємства, що забезпечує здатність протистояти несприятливим зовнішнім впливам; доповнюють перелік розрахунком кількісної й якісної характеристики властивостей підприємства, що відображає здатність «самовиживання» і розвитку в умовах виникнення внутрішньої та зовнішньої економічної загрози. Цікава думка авторів на підхід стабільності, а саме вони під цим розуміють стан підприємства, що забезпечує здатність протистояти несприятливим зовнішнім впливам.

Отже, можна зробити висновок, що незважаючи на різноманіття аспектів, у межах яких розглядається поняття «економічної безпеки

підприємства» жодне із запропонованих визначень не можна спростувати. Всі вони є правильними та логічними за своєю сутністю та структурою. Але, в той же час, погодитися з будь-яким із них у повній мірі не можна. Деякі автори розглядають поняття економічної безпеки підприємств занадто широко та масштабно, інші занадто вузько розуміють це поняття, що виключає можливість комплексного підходу до оцінки та забезпечення діяльності підприємства.

Аналіз наукових публікацій останніх років показав, що сучасні науковці при дослідженні економічної безпеки в основному констатують необхідність доопрацювання у цій сфері, аналізують еволюцію поняття та класифікують різні визначення «економічної безпеки» спираючись безпосередньо на трактування цієї категорії певними авторами. Зрівнюють, класифікують і створюють нові варіанти визначення «економічної безпеки». Дотепер вчені не дійшли згоди щодо єдиного трактування поняття «економічна безпека». Про суттєві розбіжності відносно даної дефініції свідчать різні підходи, відповідно до яких економічну безпеку розглядають: як економічну стійкість, стабільність, незалежність; сукупність умов та факторів, які забезпечують необхідний рівень економічного розвитку; процес прийняття управлінських рішень, що забезпечує максимальний рівень економічного зростання; стан захищеності від певного роду загроз та небезпек тощо. Очевидно, та варто погодитися з думкою, що прийнятного для всіх визначення економічної безпеки поки не існує.

На підставі аналізу думок науковців можна визначити, що поняття «економічна безпека підприємства» є багатовимірним і окремі автори розглядають її сутність із різних позицій і під різними кутами поглядів. Тому нами були виділені та згруповані такі підходи до її трактування.

Перший це силовий підхід. При ньому поняття економічної безпеки підприємства розглядалося лише як збереження секретів підприємства та комерційної таємниці. Гарантування економічної безпеки розглядалося у першу чергу як захист власної інформації. Ступінь надійності системи безпеки

в рамках цього підходу пропонується вирішувати шляхом забезпечення безпеки персоналу й інформації. Під забезпеченням економічної безпеки тут розуміється правовий захист, охорона комерційної таємниці, боротьба з несумлінною конкуренцією.

Підхід стабільності. При цьому підході під економічною безпекою розглядають такий стан підприємства, що забезпечує здатність протистояти несприятливим зовнішнім чинникам. «Економічна безпека» стала розглядатися, як можливість забезпечення стійкості підприємства у несприятливих умовах, мінімізації втрат і контроль над власністю.

Ресурсно-функціональний підхід. Відповідно до даного підходу економічна безпека підприємства розглядається як «стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для запобігання загроз і забезпечення стабільного функціонування підприємства в цей час й у майбутньому». Тут розглядаються функціональні складові економічної безпеки: фінансова, кадрова, силова, інтелектуальна, техніко-технологічна, політико-правова, екологічна, інформаційна, а також процеси, що відбуваються на підприємстві в їхньому взаємозв'язку. Цей підхід є найбільш комплексним, тому що в ньому досліджуються практично всі необхідні для забезпечення економічної безпеки фактори.

Вузькофункціональний підхід. Прикладом може бути «ціновий» підхід, при якому забезпечення економічної безпеки визначається як розробка стратегії встановлення обґрунтованих цін на вироблену продукцію (послуги). Відповідно до цього прикладу ми бачимо, що обґрунтовується розгляд лише одного з аспектів забезпечення економічної безпеки підприємства, а також те, що якщо дотримуватися саме цього принципу, то буде відвернена реалізація загроз, які знижують економічну стійкість підприємств. Знаходження виходу лише з однієї проблемної ситуації не дасть необхідного результату.

Захисний підхід, тобто стан захищеності від загроз чи незалежності від недобросовісної конкуренції, здатність своєчасно усувати різноманітні загрози або їм протистояти, зберігати стабільність функціонування та розвитку

підприємства відповідно до його стратегічних цілей.

Ресурсний підхід, а саме ефективність використання ресурсів, стабільність функціонування підприємства, а також запобігання внутрішнім та зовнішнім загрозам.

Ресурсно - функціональний підхід доповнюється розмежуванням на функціональні складові: фінансову, кадрову, виробничу, інноваційну тощо.

Стійкісний підхід, що зумовлює вживання комплексу заходів, які сприяють утримуванню рівня фінансовій стійкості підприємства в умовах внутрішніх та зовнішніх загроз. Економічна безпека розглядається як забезпечення мінімізації втрат і контроль над власністю.

Конкурентний підхід передбачає створення умов для безумовної переваги власної продукції над конкурентами. Включає в себе впровадження сучасних інновацій та інвестиції як у власне виробництво так і в перспективні розробки.

Активний підхід поряд із захисними функціями передбачає заходи щодо запобігання небезпекам та загрозам. З метою мінімізації втрат від дестабілізуючих чинників включає в себе систему прогнозування можливих ризиків і заходи щодо їх нівелювання.

Стратегічний підхід. Під економічною безпекою підприємства мається на увазі стан господарюючого суб'єкта, при якому життєво важливі компоненти структури й діяльності підприємств характеризуються високим ступенем захищеності від небажаних змін. Для цього рекомендується дотримуватися стратегії, що забезпечить достатній рівень і нарощування потенціалу та стійкий розвиток бізнесу.

Всі ці підходи умовні, багато з них дублюють один одного чи навпаки можуть конфліктувати, однак кожен з них має логічну структуру, яка при певному наборі вихідних факторів, буде вірної, логічною і правильною. Для простоти розуміння нами було визначено основні з них, які є основою та фундаментом для інших. Групування підходів до тлумачення поняття «економічна безпека підприємства» здійснено відповідно до постулатів теорії

розвитку, запропонованою О.М. Ляшенко [61] та доповнено автором. Таким чином, пропонуємо розглядати категорію економічної безпеки через призму двох концепцій. Перша – концепція розвитку, яка має на меті та орієнтується на прибуток, інновації та всеохоплюючу ефективність. Друга – концепція захисту, яка в першу чергу орієнтована на збереження та раціональне використання ресурсів, захист від будь яких загроз і небезпек та стабільність. Будь який підхід до тлумачення категорії економічної безпеки можна віднести до першою або другої концепції. Сучасними вченими сформовані і розглядаються і такі підходи, які поєднують в собі риси двох концепцій. З однієї сторони такі підходи є більш універсальними та гнучкими. А з іншою, це розмиває їх сутність і вони стають більш складними для розуміння. В будь якому разі це спроба систематизувати наявні наукові погляди на категорію економічної безпеки підприємства. Такі концептуальні підходи до тлумачення економічної безпеки є певними орієнтирами для підприємств, які мають на меті сформувані власну індивідуальну концепцію економічної безпеки. Нажаль на сьогодні не існує універсального рішення і готового механізму безпеки. Зацікавлене в безпеці та розвитку керівництво повинно самостійно визначити свої пріоритети та цілі і на підставі цього сформувані власну концепцію. Взаємозв'язок концепцій і підходів наведено на Рис. 1.1



Рис. 1.1 Концепції тлумачення категорії «економічна безпека»

Складено автором на основі [61]

Транспортне підприємство має свої особливості в процесі здійснення господарської діяльності. Унікальність транспорту в тому, що він не створює нову продукцію, а тільки завершує процес виробництва інших галузей. Саме тому, жодне виробництво не може вважатися закінченим без транспорту. Продукцію транспорту не можна заготовити про запас, вона не має напівфабрикатів. При прогнозуванні зростання попиту на транспортну продукцію потрібно створювати резерви потужностей. Виробничий процес транспорту відбувається поза межами території транспортного підприємства. Виробничий процес різних транспортних підприємств може, а іноді й повинен відбуватися на одній території (морський і річкові порти, аеродроми, вокзали, пересадочні пункти). Транспортний процес відбувається під впливом умов експлуатації, що безперервно змінюються.

Таким чином пропонуємо визначати термін «економічна безпека транспортного підприємства» - як процес збору та аналізу даних, на підставі яких керівництвом підприємства приймаються управлінські рішення з метою найефективнішого використання усіх наявних ресурсів підприємства для забезпечення стабільної, довгострокової та максимально прибуткової діяльності підприємства.

Серед основних функціональних цілей економічної безпеки підприємств транспорту виділяють наступні:

- досягнення високого рівня ефективності діяльності, достатньої фінансової стійкості та незалежності підприємства (організації);
- забезпечення технологічної та технічної незалежності, а також досягнення високого рівня конкурентоспроможності технічного потенціалу;
- забезпечення високої ефективності управління, оптимізація та підвищення ефективності організаційної структури;
- досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та його інтелектуального потенціалу;
- мінімізація негативного впливу виробничо-господарської діяльності на навколишнє середовище;

- поліпшення правової захищеності усіх сторін діяльності підприємства;
- захист інформаційного поля, комерційної таємниці і досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства;
- ефективна організація безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, комерційних інтересів [48].

1.2 Основні етапи механізму забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту

Формування механізму економічної безпеки транспортного підприємства потребує усвідомлення його головних елементів та формування взаємозв'язків між ними. Він повинен формуватися через систему управління шляхом використання певних принципів, інструментів, методів, що дозволяють досягти основної мети підприємства. Система економічної безпеки підприємства це універсальний механізм, який формується з метою своєчасного виявлення всіх можливих загроз і забезпечення фінансової стійкості та економічного розвитку підприємства.

До основних цілей забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту слід віднести: сприяння досягненню мети діяльності підприємства; забезпечення ефективного використання економічних ресурсів; запобігання негативному впливу різноманітних чинників середовища функціонування; забезпечення фінансової стійкості й платоспроможності; гарантування захисту інформації, охорони комерційної таємниці; досягнення безпеки персоналу; захист інтелектуальної власності, матеріальних та фінансових цінностей підприємства [102].

Організація, побудова та функціонування комплексної системи економічної безпеки підприємства повинні дотримуватися таких принципів як комплексність (необхідність створення такої системи безпеки, що забезпечила б захищеність всіх об'єктів захисту підприємства); своєчасність (раннє виявлення загроз та запобігання їх шкідливому впливу); безперервність

(постійна дія системи); оптимальність (досягнення максимальної функціональної ефективності системи економічної безпеки). [65].

В основі розробки комплексної системи забезпечення економічної безпеки підприємництва повинна лежати визначена концепція, бачення її структури тощо. При цьому необхідно виходити з розуміння таких методичних положень, що: кожне підприємство є системою, що включає різні, пов'язані між собою, складові елементи, причому якісні риси якої не властиві її частинам й компонентам. Саме на межі внутрішніх і зовнішніх зв'язків системи (фірми) можуть утворюватися прогалини, через які реалізуються різні види погроз її економічної безпеки

Враховуючи вищевикладені принципи нами сформовано наступні основні етапи в процесі забезпечення економічної безпеки (Рис.1.2).

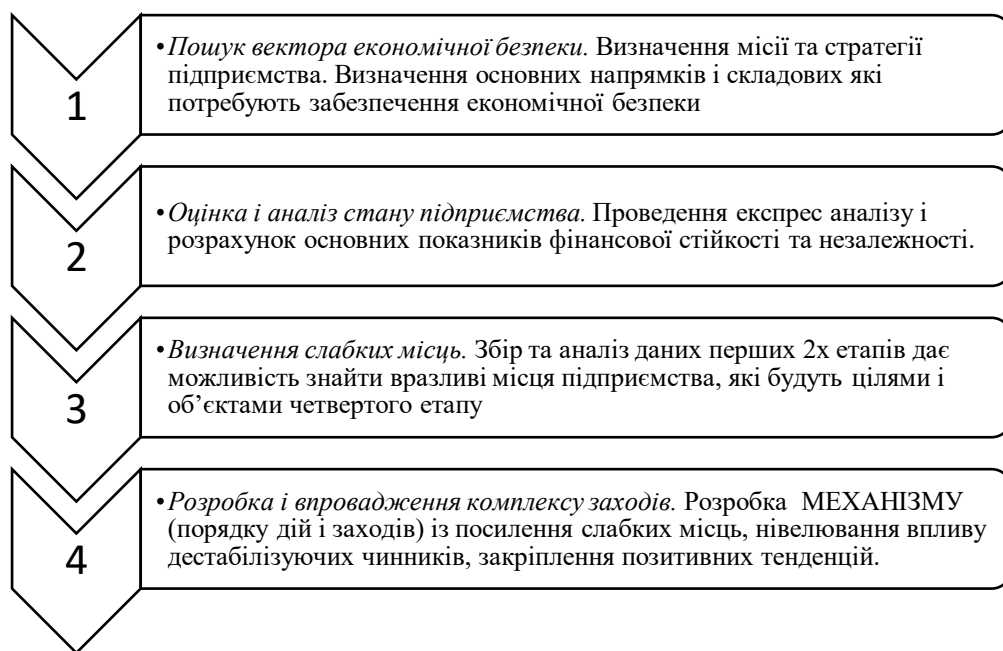


Рис. 1.2 Основні етапи процесу забезпечення економічної безпеки.

Авторська розробка

З самого початку при формуванні механізму забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства необхідно усвідомити та чітко визначити вектор розвитку. Як і в будь якій іншій справі задля успіху треба чітко бачити ціль на самому початку шляху. Такі основи управлінського обліку як місія підприємства та стратегія управління повинні бути вихідною базою при

формуванні механізму економічної безпеки. Підприємства здатні успішно конкурувати на ринку лише за умов чітко визначених орієнтирів для проведення діяльності, що обумовлюють зміст всієї діяльності та особливості стратегії підприємства. Процес розробки та формалізації стратегії підприємства має базуватися на його усвідомленій та затвердженій місії. І тому, стратегія повинна сприяти реалізації сформованої місії підприємства, яка є однією із задач вищого керівництва підприємства.

Місія - одне з ключових понять в теорії стратегічного управління. Формулювання місії допомагає чіткіше зрозуміти середовище, в якому функціонує підприємство, а отже надалі – розробити та затвердити до реалізації саме ті пропозиції та розробки, що сприятимуть досягненню лідируючої позиції у цьому середовищі. При формулювання місії детально осмислюються проблеми господарювання, через що вони стають краще зрозумілими керівництву. Проблеми зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства стають чітко визначеними, сформульованими, аргументовано викладеними.

Керівництво підприємства не зможе сформувати якісну систему економічної безпеки без визначення стратегії розвитку підприємства, складовою якої, і є місія. У практичному аспекті місія - це цільове призначення існування підприємства, що включає внутрішні і зовнішні орієнтири діяльності підприємства. Місія є базисом, відправною точкою, для всіх планових рішень та визначення цілей підприємства; створює упевненість, що підприємство переслідує несуперечливі, ясні і суспільно гідні цілі; допомагає зосередити і об'єднати зусилля персоналу на обраному напрямку руху; створює зовнішній імідж підприємства [64,65].

Місія підприємства нерозривно взаємопов'язана із концепцією управління підприємством. Концепція управління передбачає наявність стратегії при прийнятті управлінських рішень. А однієї із найважливіших складових концепції управління є сформована індивідуальна програма забезпечення економічної безпеки підприємства.

Таким чином, простежуємо прямий взаємозв'язок між місією та концепцією економічної безпеки. (Рис 1.3)

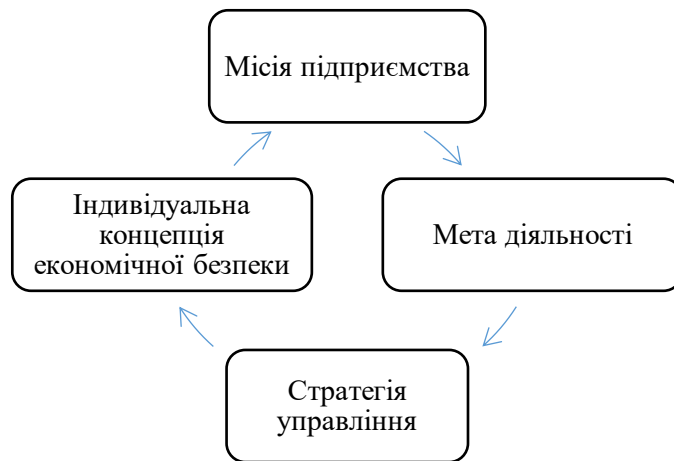


Рис. 1.3. Взаємозв'язок місії, стратегії та концепції економічної безпеки підприємства. Авторська розробка

Загалом концепція безпеки підприємства - це цілісне і системне розуміння, бачення і представлення шляхів усунення небезпек, які реально загрожують або можуть загрожувати підприємству зсередини і ззовні, а також способи мінімізації можливих шкідливих наслідків. Таким чином, концепція управління економічною безпекою підприємства - це система поглядів, вимог та умов реалізації заходів щодо забезпечення фінансової безпеки підприємства.

Отже, формування концепції безпеки підприємства це побудова ефективного механізму управління економічною безпекою підприємства, який був би орієнтований на своєчасне виявлення та запобігання зовнішнім і внутрішнім загрозам, створення системи захисту фінансових інтересів підприємства та забезпечить стабільний розвиток підприємства та отримання прибутку. Наявність дієвої концепції економічної безпеки повинно стати стратегічною метою діяльності будь якого підприємства.

Після формування стратегії і місії необхідно визначити вихідні параметри суб'єкта. У своїх попередніх дослідженнях [67,68,69,70,71,72,73,74] ми неодноразово наголошували на необхідності першочергового визначення всіх вихідних параметрів суб'єкта, щодо якого здійснюється процес забезпечення

економічної безпеки. Це дасть змогу вияснити які основні напрямки забезпечення економічної безпеки є необхідними і важливими саме для цього підприємства. На першому етапі на підставі вихідних даних і параметрів підприємства визначаються основні напрямки і складові які потребують забезпечення економічної безпеки. Загальновідомо, що економічну безпеку поділяють на певні складові. Існує багато класифікацій цих складових. Основні з них це фінансова, кадрова технологічна, правова, інформаційна, виробнича та силова. Визначення основних і пріоритетних складових економічної безпеки є першим і дуже важливим етапом механізму забезпечення економічної безпеки, який дасть змогу зібрати якісну інформацію для наступних кроків.

На другому етапі необхідно провести експрес аналіз та оцінку діяльності підприємства на підставі даних фінансової звітності. Тут треба звернути увагу на те, щоб розрахунок основних показників діяльності проводився на підставі реальних даних обліку, які б були актуальні та відповідали дійсності. Це пов'язано з тим, що в нашій країні звітність та реальний стан справ часто мають протилежні показники. На цьому етапі треба розібратись у процесі збору первинних даних та їх обліку, впевнитись у правильності показників, які будуть основою для розрахунків.

Фактично цей етап включає проведення розрахунку основних економічних показників діяльності підприємства: коефіцієнтів фінансової стійкості, незалежності, ліквідності, платоспроможності та рентабельності, а також їх порівняння та аналіз в динаміці по різних періодах.

Фінансово-економічний аналіз являє собою методику оцінки поточного та перспективного стану підприємства на основі вивчення залежностей і динаміки економічних показників. Метою цього аналізу є здобуття певних ключових параметрів, які надають об'єктивну та точну картину фінансового стану підприємства. Разом з тим при аналізі поточного фінансового стану підприємства особливу роль відіграє його прогноз на найближчу перспективу [103].

Питання організації фінансового аналізу, його інформаційного забезпечення тісно пов'язані з класифікацією аналізу на зовнішній фінансово-економічний аналіз та внутрішній фінансово-економічний аналіз. Зовнішній фінансово економічний аналіз призначений для так званих зовнішніх споживачів (контролюючі органи, органи управління, податкові органи, банки, фондові та товарні біржі, інші ділові партнери підприємства, у тому числі, і насамперед, кредитори та потенційні інвестори підприємства). Призначення аналітичних матеріалів зовнішнього аналізу визначається виходячи із специфічних потреб перелічених споживачів: контроль за діяльністю підприємства, визначення податкового потенціалу, міри ліквідності та ризику при інвестуванні коштів, перспектив своєчасного повернення боргів. Зовнішній аналіз з огляду на це має досить загальні об'єкти дослідження, а саме: динаміка прибутку і рентабельності, ліквідність, платоспроможність, динаміка зміни структури капіталу за джерелами його формування тощо. [129]

Отже, під фінансовим аналізом діяльності слід розуміти комплексне вивчення показників функціонування підприємств з метою об'єктивної оцінки досягнутих результатів і виявлення шляхів подальшого підвищення прибутковості (рентабельності) при забезпеченні безпечного рівня ліквідності.

Таким чином перші два кроки повинні сформувати базис вихідної інформації яка в подальшому стане фундаментом механізму економічної безпеки. Також зібрана інформація є необхідною для проведення діагностики стану економічної безпеки транспортного підприємства. Діагностика це виявлення потенційних та реальних загроз і небезпек, їх ранжування за ступенем впливу; визначення причин небезпек та загроз, прогнозування можливих наслідків реалізації загроз, розрахунок можливих збитків. На цьому етапі здійснюється оцінка стану економічної безпеки підприємства, що включає вибір методів оцінки та визначення основних критеріїв і показників стану економічної безпеки підприємства, аналіз основних фінансових показників, вивчення трендів та динаміки, пошук слабких місць. Метою цього етапу є розробка стратегії управління економічною безпекою, на основі оцінки

фінансового стану підприємства на попередньому етапі. Крім того, на даному етапі визначаються конкретні цілі щодо забезпечення економічної безпеки підприємства, а також здійснюється постановка завдань, що сприятимуть реалізації концепції економічної безпеки. [90]

На підставі отриманих даних необхідно визначити сильні та слабкі сторони підприємства, скласти список можливих загроз та небезпек. І, як результат, визначити напрямки для посилення та укріплення власних позицій на ринку. На цьому етапі головною метою є виявлення проявів дестабілізуючих чинників та розроблення заходів їх ліквідації, мінімізації впливу чи попередження настання. Робота розпочинається із збору інформації та діагностики впливу дестабілізуючих чинників і можливостей, які створюють внутрішнє та зовнішнє середовища. Комплексне забезпечення економічної безпеки потребує ґрунтового інформаційного забезпечення з метою оцінювання стану внутрішнього і зовнішнього середовищ та прийняття рішень на відповідному рівні в інтересах функціонування підприємства, а також з метою зниження рівня невизначеності.

Логіка вивчення дестабілізуючих чинників і можливостей внутрішнього та зовнішнього середовищ підприємства така:

а) спочатку визначають фактори зовнішнього і внутрішнього середовища, що впливають на підприємство і будуть мати вплив на нього у стратегічному періоді;

б) потім збирають інформацію про ці фактори;

в) далі оцінюють отриману інформацію про кожний фактор впливу середовища на підприємстві і прогнозують величину можливого впливу;

г) результатом оцінювання величини впливу кожного фактора на підприємство у стратегічному періоді є визначення загроз зовнішнього середовища та сильних і слабких сторін внутрішнього середовища;

д) як підсумок, отримуємо базу для стратегічного аналізу і вироблення альтернативних стратегій [90].

Вивчення стану та перспектив розвитку окремих чинників середовищ

базується на збиранні якісної та кількісної інформації, її теоретичної або експертної обробки та формуванні відповідних аналітичних висновків. Інформаційною базою проведення дослідження є данні аналізу другого етапу, зведена статистична звітність, макроекономічні дослідження, огляди кон'юнктури окремих ринків, аналітичні огляди, опубліковані в спеціальних економічних виданнях та періодичній пресі, результати вибіркового досліджень та спостережень, вивчення точок зору спеціалістів підприємства та зовнішніх фахівців, проведення зборів та обговорень тощо.

Будь-яка система, в тому числі система забезпечення економічної безпеки, спирається перш за все на чіткі вихідні данні обліку, статичні та динамічні показники діяльності, які повинні бути константою при подальших розрахунках. Система економічної безпеки аналізуючи такі данні, повинна виявляти негативні тенденції та дестабілізуючі закономірності в діяльності з метою своєчасного їх коригування. Але сучасні економічні умови надто динамічні. А кількість чинників, які впливають на економічну безпеку, зростає з кожним днем. Для аналізу такого масиву даних простих алгоритмів не існує. Це надважке завдання. Постає питання, чи можуть собі дозволити і чи є економічно обґрунтованим проведення такої аналітичної роботи для звичайного підприємства.

Економічна безпека окремих суб'єктів господарювання не буде комплексною та дієвою без врахування аспектів економічної безпеки держави. І навпаки, при створенні концепції економічної безпеки держави треба в першу чергу враховувати інтереси українських підприємців.

Саме тому, вважаємо що держава повинна формалізувати підходи до виявлення та ідентифікації загроз, охарактеризувати їх та визначити основні напрями державної політики щодо їх нейтралізації або мінімізації негативного впливу. Необхідно визначити на державному рівні національні інтереси країни у економічній сфері, критерії економічної безпеки, описати основні загрози та ризики для економічної безпеки у різних сферах та врешті решт вибрати основні напрями реалізації державної політики в сфері економічної безпеки.

Все це надасть українським підприємствам такі вкрай необхідні орієнтири у формуванні власної концепції економічної безпеки. Наявність у підприємств власної концепції економічної безпеки робить їх менш вразливими, гнучкими, сильними і готовими до діяльності у різних економічних умовах. Все це є в свою чергу запорукою стабільності та розвитку. Виходить, що питання визначення та забезпечення економічної безпеки є вкрай важливим як для держави, так і для окремого українського підприємства.

На четвертому етапі відбувається розробка тактики управління економічною безпекою підприємства: здійснюється вибір принципів управління, окреслення функцій управління та формування організаційної структури управління економічною безпекою підприємства. Цей етап також має на меті розробку комплексу заходів, необхідних для реалізації основних положень концепції управління економічною безпекою підприємства, що передбачає створення необхідних умов для реалізації процесу управління підприємством; пошук джерел ресурсного забезпечення концепції; підготовку професійних кадрів у сфері управління; навчання працівників питанням дотримання комерційної таємниці підприємства, правилам роботи із документацією та технічними засобами; встановлення технічних засобів захисту; контроль за ефективністю виконання основних положень концепції економічної безпеки; розвиток системи фінансової безпеки підприємства. Крім того, на даному етапі здійснюється розробка механізму управління економічною безпекою підприємства, який є серцевиною концепції, оскільки він визначає порядок її забезпечення. Без створення дієвого механізму неможлива реалізація кінцевої мети концепції.

При створенні механізму економічної безпеки, яка по своїй суті є складовою цілісної системи комплексної безпеки будь якого підприємства, першочергове значення має визначення основних елементів цієї систем. Від правильності визначення пріоритетів залежить якість і результативність їх застосування. Формування і запровадження ефективного механізму

забезпечення економічної безпеки суб'єктів господарювання відіграє вирішальну роль у процесі життєдіяльності підприємства. Під таким механізмом ми розуміємо сукупність суб'єктів, об'єктів, методів і інструментів формування системи економічної безпеки підприємства, при взаємодії яких забезпечуються умови стабільного функціонування та майбутнього розвитку господарюючого суб'єкта із отриманням прибутку. Основними цілями реалізації механізму є поліпшення фінансового стану господарюючого суб'єкта, отримання максимальної прибутковості, зміцнення конкурентних позицій, формування привабливих умов праці для трудового колективу, а також зміцнення положення окремої господарської одиниці на ринку.

Об'єктами зазначеного механізму виступає безпосередньо безпека транспортного підприємства, а також – його фінансовий стан, конкурентоспроможність на ринку, кредитоспроможність, рентабельність. Суб'єктами механізму виступають особи, що забезпечують його формування. Так, у прямий спосіб функціонування механізму економічної безпеки транспортних підприємств забезпечують керівники та власники підприємства (шляхом участі в управлінні), у непрямий спосіб формуванню такого механізму сприяють головні інженери, аудитори, фінансові та економічні консультанти, суспільні організації, органи державної влади та місцевого самоврядування тощо.

В якості інструментів реалізації механізму забезпечення економічної безпеки виробничих підприємств можуть використовуватися: оптимізація організаційної структури та структури управління підприємством, удосконалення форм співпраці і порядку розрахунків з контрагентами, підвищення кваліфікації кадрів, запровадження сучасних форм і систем оплати праці і стимулювання її продуктивності, оптимізація структури джерел формування капіталу, раціоналізація розміщення залучених коштів у активах, оновлення засобів виробництва, оптимізація податкових платежів тощо. Метою процесу забезпечення економічної безпеки є забезпечення ефективного

використання ресурсів; запобігання негативному впливу різноманітних дестабілізуючих чинників; гарантування захисту інформації, забезпечення фінансової стійкості, платоспроможності і прибутковості

Для вирішення такого широкого спектру завдань доцільно використовувати певний алгоритм. А саме, алгоритм механізму забезпечення економічної безпеки підприємств. Специфікою даного алгоритму є поетапне здійснення елементів комплексного забезпечення економічної безпеки, що дозволить врахувати стратегічний та тактичний рівні управління, побудувати інформаційну базу впливу дестабілізуючих чинників та створить можливість скоординувати зусилля всіх суб'єктів забезпечення економічної безпеки задля досягнення високого рівня економічної безпеки. Результатом механізму забезпечення економічної безпеки підприємства доцільно буде вважати ефективність функціонування системи економічної безпеки.

Необхідно сформувати загальноприйняті класифікації, певні вихідні дані, які будуть слугувати вихідною точкою для проведення досліджень у сфері економічної безпеки. По перше, давно необхідно розділити поняття економічної безпеки держави, підприємства та людини. Це три різні поняття. По друге, необхідно класифікувати всі тлумачення терміну економічна безпека, визнати індивідуальність цього поняття для кожного окремого суб'єкта. По третє, необхідно визнати той факт, що на економічну безпеку будь-якого типу впливає настільки величезна кількість факторів, що немає ніяких шансів її остаточного і однозначного забезпечення. Ми можемо з певною долею вірогідності спрогнозувати економічну безпеку, як погоду на кілька днів наперед, але не маємо можливості забезпечити економічну безпеку на сто відсотків.

Механізм економічної безпеки як раз і потрібен для того, щоб спростити процес забезпечення економічної безпеки і використання його результатів.

Зрозуміло, що кожний індивідуальний механізм має свої складові частини, свої принципи дії та свої персональні цілі і завдання.

Розглянемо основні за нашою думкою складові аспекти, які повинен мати

зазначений механізм

1) Основою для розрахунків в межах механізму економічної безпеки є данні бухгалтерського і податкового обліку підприємства. Тобто для створення дієвого механізму економічної безпеки першочергово необхідно налагодити алгоритми обліку на підприємстві.

2) Наступним важливим моментом, який має важливе значення для механізму економічної безпеки є своєчасність та оперативність при отриманні даних обліку. В сучасному економічному середовищі швидкість отримання і використання інформації є дуже висока.

Отже, сутність економічної безпеки реалізується в системі її критеріїв і показників, які є підставою для оцінки загроз і збитків від їхнього впливу. Необхідно відзначити, що для оцінки станів економічної безпеки ключову роль відіграють не самі показники, а їх граничні значення.

Для оцінки економічної безпеки важливі не самі показники, а їх граничні значення. Граничні значення – це граничні величини, недотримання яких перешкоджає нормальному ходу розвитку елементів відтворення, приводить до формування негативних, руйнівних тенденцій в сфері економічної безпеки.

Найвищий ступінь безпеки досягається за умови, що весь комплекс показників перебуває в межах допустимого інтервалу своїх граничних значень, а граничні значення одного показника досягаються незалежно від інших.

Діяльність за межами значень граничних показників приводить до того, що підприємства втрачають здатність до динамічного саморозвитку, конкурентоспроможності на внутрішньому, а в перспективі й на зовнішніх ринках, можуть стати об'єктами економічної експансії іноземних і транснаціональних монополій, корупції, кримінального впливу.

Розробка ефективної системи індикаторів економічної безпеки – складна методологічна проблема. Їх кількість і якість повинна бути достатньою для того, щоб заздалегідь просигналізувати про виникнення дестабілізуючих тенденцій в економіці. Система індикаторів, що дозволяють оцінювати

ситуацію з точки зору економічної безпеки, повинна служити інформаційно-аналітичною базою для прийняття управлінських рішень. Можна виділити такі основні позиції з проблеми оцінки економічної безпеки:

Аналіз наукових публікацій останніх років показує те, що лідируючі позиції в оцінці стану економічної безпеки займає індексний або індикативний підхід. У ролі індикаторів стану економічної безпеки виступають різні показники, що характеризують специфічні аспекти соціально-економічної діяльності. І при цьому для кожного такого показника встановлене граничне значення. Принципова схема реалізації індексного підходу до оцінки економічної безпеки представлена на рис 1.4.

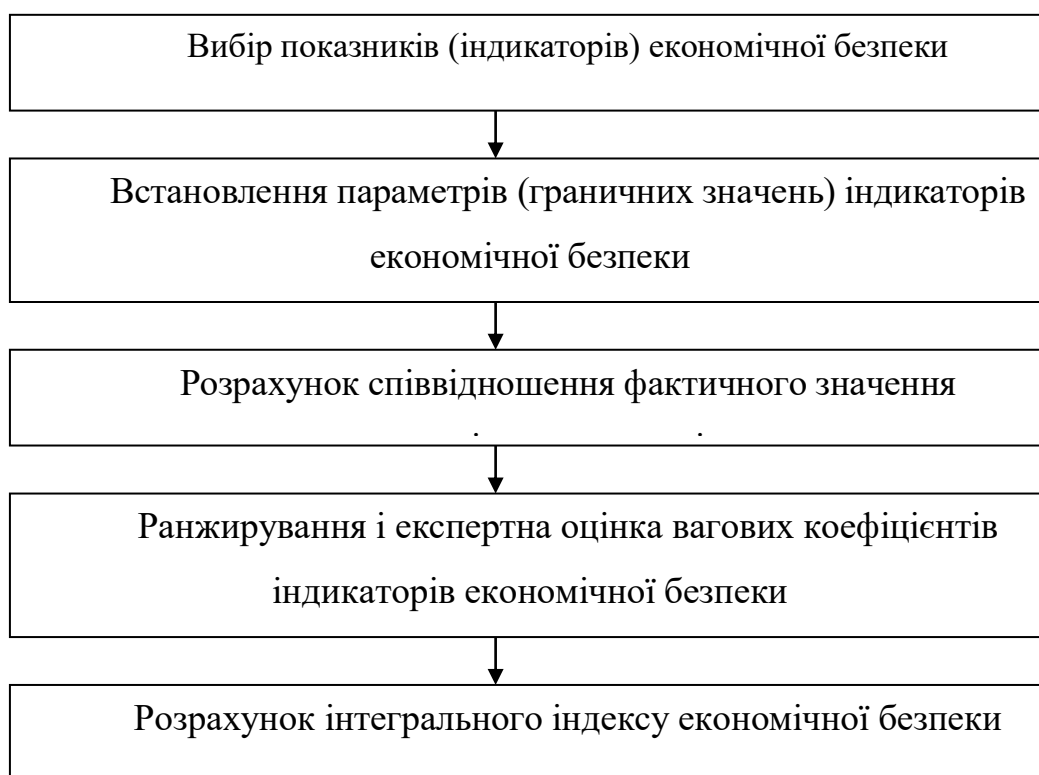


Рис. 1.4. Принципова схема реалізації індексного підходу до оцінки економічної безпеки.

Для проведення моніторингу економічної безпеки пропонується двоступінчаста система індикаторів. Слід зазначити, що пропонована індикаторна система базується на системі методологічних принципів, зокрема загальних: принципи комплексності, системності, оперативності, доступності та специфічних: пріоритету економічної безпеки як важливого елемента

оцінки життєдіяльності підприємства, резервування та прийнятного ризику.

Щодо практичного застосування та впровадження вищевикладених елементів механізму пропонується створення мобільного додатку або окремого модулю в системі програми обліку 1С. Після створення матриці референтних значень та визначення інтегрального показника економічної безпеки досить просто можна налагодити автоматизований розрахунок критично важливих показників, які будуть своєчасно сигналізувати керівництву підприємств про можливі ризикові операції або стани суб'єкта господарювання. Така система буде мінімізувати можливі ризики при здійсненні фінансово-господарської діяльності і одночасно надавати керівництву максимально оперативну і точну інформацію для прийняття правильних управлінських рішень.

1.3 Вплив ризиків на механізм забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства.

Поняття економічної безпеки підприємства нерозривно пов'язане з поняттям загроз. Для того щоб здійснювати ефективне управління економічною безпекою, необхідно володіти повною інформацією про реальні та можливі загрози. А це, в свою чергу, неможливе без чіткого розуміння сутності загроз для підприємства. Тут важливо наголосити на тому, нехтування заходами щодо мінімізації впливу дестабілізуючих чинників в діяльності підприємства може призвести до негативних наслідків та безповоротних втрат. В теоретичній площині дестабілізуючі чинники можуть призвести до глибокої кризи у діяльності підприємства чи навіть до банкрутства.

Питанню дослідження загроз економічній безпеці підприємств у науковій літературі приділено досить багато уваги. Зокрема, їх розглядали В. В. Орлова, І. А. Бланк, І. П. Вознюк, К. С. Горячева, М. М. Єрмошенко, Н. О. Микитюк, , О. М. Підхомний, О. Л. Пластун і ін. Проте єдиного бачення,

як щодо визначення сутності загрози економічній безпеці підприємства, так і стосовно їх класифікації на сьогоднішній день немає. Огляд та аналіз наукової літератури дав можливість встановити, що спільним баченням є те, що економічна безпека нерозривно пов'язана із такими поняттями як «ризик», «небезпека» та «загроза». Однак серед науковців все ще не існує однозначного трактування цих категорій.

Так, Т. Г. Васильців [182], О. І. Барановський [59], Н. Н. Пойда-Носик [75] вважають, що загроза випливає з ризику, міститься у ньому і лише за настання певних умов перетворюється на конкретну загрозу. Дослідник Ю. Г. Кім зазначає, що одночасно з постійним існуванням фінансових ризиків у діяльності підприємства на останнє здійснюють вплив такі фактори, як: нестабільна політична та соціально-економічна ситуація в країні, недосконале комерційне законодавство, криміналізація суспільства, влади та бізнесу, корупція, шахрайство тощо. Вчені Н. Чопко та О. Жук ділять фактори впливу на фінансову безпеку підприємства на зовнішні та внутрішні. До зовнішніх вони відносять: спекуляції з цінними паперами підприємства, цінову конкуренцію, зміну податків, зміну курсів валют, платоспроможність дебіторів, надійність партнерів, діяльність державних органів та органів місцевого самоврядування тощо. Внутрішніми, на їх думку, є: система фінансового планування та бюджетування, система внутрішнього контролю, кваліфікація фінансово-економічного персоналу, а також вміння та навички вищого керівництва, розроблені товарна, маркетингова, кадрова, дивідендна стратегії підприємства тощо. Автори зазначають, що внаслідок негативної дії цих чинників прибутковість підприємства може знизитися, що, в свою чергу, призведе до припинення його діяльності.

Н. Н. Пойда-Носик, розглядаючи економічну безпеку, під ризиком розуміє «ймовірність втрати підприємством частини своїх ресурсів, недоотримання доходів чи появи додаткових витрат в результаті здійснення певної виробничої чи фінансової діяльності». Загрози фінансовій безпеці вона визначає як «потенційні або реальні дії, об'єктивні та суб'єктивні явища у

непрогнозованих для підприємства умовах, що порушують стан захищеності суб'єкта підприємницької діяльності і здатні призвести до припинення його діяльності або до значних фінансових та інших втрат». Н. Н. Пойда-Носик стверджує, що за своєю суттю «ризики виступають джерелами загроз для фінансової безпеки, оскільки саме ризики генерують потенційну можливість завдання шкоди суб'єкту господарювання» [75].

Протилежної точки зору дотримуються І. П. Мігус та С. М. Лаптев. Поняття «загроза» вони розглядають як певну подію, що впливає на діяльність суб'єктів господарювання. А термін «ризик» вони розуміють як об'єктивно-суб'єктивну категорію, яка пов'язана зі стохастичністю у функціонуванні будь-якої економічної системи і відображає міру або ступінь досягнення сподіваного результату (або невдачі, або відхилення від цілей) [76]. Ризик, на їх думку, виступає результатом впливу загроз на господарську діяльність суб'єктів господарювання. Такі науковці як Е. А. Олейніков, М. І. Корольов та Є. П. Картузов, досліджуючи логіку взаємозв'язку категорій «ризик», «небезпека», «загроза», вважають, що вихідною точкою є небезпеки, які генерують загрози, імовірність настання яких оцінюється категорією «ризик». Е. А. Олейніков розглядає небезпеку як цілком усвідомлену, але не фатальну імовірність заподіяння шкоди, що визначається наявністю об'єктивних або суб'єктивних факторів, яким притаманні вражаючі властивості. Загроза, на його думку, - найбільш конкретна і безпосередня форма небезпеки або сукупність умов і чинників, що створюють небезпеку інтересам різних суб'єктів. Ризик науковець характеризує як можливість виникнення несприятливих або небажаних наслідків діяльності самого суб'єкта [77]. М. І. Корольов, розглядаючи категоріальний апарат безпеки підприємства, окрім понять «ризик», «небезпека», «загроза», вводить також категорію «невизначеності». Невизначеність, за М. І. Корольовим, є вихідним пунктом розгортання системи категорій, що описують еволюцію фірми. Автор зазначає, що «невизначеність» - це фатальна характеристика зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства, яка є недослідженою та

непідконтрольною йому. «Небезпека» ж представляє собою відношення адаптаційних можливостей фірми до сили впливу середовища. Вся діяльність будь-якого підприємства, від його започаткування до ліквідації, характеризується змінним рівнем небезпеки, яка залежить від ступеня визначеності чи невизначеності зовнішнього та внутрішнього середовища. Таким чином, небезпека становить собою зворотний бік визначеності. У свою чергу, небезпека містить загрози, а загрози є конкретними формами прояву небезпеки. За визначенням М. І. Корольова, «загроза» - це сфокусований в просторі і сконцентрований у часі імовірний негативний вплив на підприємство, здатний завдати неприйняттого збитку. Можливість (імовірність) реалізації загроз відображають ризики. Тобто ризик - це характеристика імовірності потенційно негативного розвитку подій щодо їх очікуваного (планованого, нормального) тренду [78]. Є. П. Картузов під «небезпекою» розуміє об'єктивно існуючу можливість негативного впливу на функціонування підприємства, внаслідок чого йому може бути заподіяна шкода, яка навіть спроможна призвести до кризового стану, ліквідації чи поглинання іншою структурою. «Загроза», на його думку, це конкретна і безпосередня форма небезпеки або сукупності негативних чинників чи умов. «Ризик» у цьому взаємозв'язку виступає як проміжна категорія і показує імовірність настання загрози, яка може настати лише за певних умов [79].

Ми не можемо погодитися із авторами, які інтерпретують ризик як наслідок реалізації небезпек чи загроз, оскільки одні події можуть мати як позитивний, так і негативний вплив на діяльність підприємства, інші - лише негативний вплив (наприклад, техногенні катастрофи або стихійні лиха). Реалізація загроз завдає лише шкоди, погіршує стан об'єкта. У свою чергу, ризик може бути пов'язаний як із втратами, так і з додатковими вигодами, саме тому «ризик» не може виступати останнім звеном у ланцюжку взаємозв'язку між поняттями «ризик», «загрози» та «небезпеки».

На думку таких авторів як Ж. С. Костюк, Т. В. Семенютіна, М. І. Зубок, В. С. Рубцов, С. М. Яременко, В. Г. Гусаров, загроза є частиною ризику та

конкретною формою небезпеки, яка виникає у разі негативного наслідку прийнятого рішення чи невиправданого ризику [81,82,83].

Ж. С. Костюк вважає, що умови для прийняття ризикових рішень створює вплив зовнішнього та внутрішнього середовища, конкуренція у підприємницькому середовищі, наявність певної свободи дій суб'єктів господарювання та суб'єктивні особливості осіб, що приймають рішення. Ризики ж, у разі відсутності заходів з їх мінімізації чи ігнорування, мають властивість накопичуватись або зростати і формувати небезпечні ситуації. Проте, небезпека сама по собі не наносить шкоди, а реалізується лише через певну загрозу [82].

Т. В. Семенютіна зазначає, що економічний ризик виникає у тому випадку, коли в процесі прийняття управлінських рішень обираються альтернативні варіанти дій із імовірнісним характером очікуваних результатів (зважаючи на наявність небезпек і загроз), які є найбільш вигідними для забезпечення досягнення поставленої мети, в разі їх успішної реалізації. У свою чергу, автор вважає, що небезпеки та загрози слід розглядати як фактори ризику, тобто причини можливого негативного відхилення фактичних результатів від запланованих. При цьому пріоритетними факторами ризику є загрози, оскільки, на відміну від небезпек, вони відображають не просто потенційну можливість, а конкретні наміри здійснення негативного впливу на діяльність суб'єкта господарювання [83].

Н. Р. Нижник, Г. П. Ситник, В. Т. Білоус, М. В. Куркін, В. Д. Понікаров, Д. В. Назаренко також стверджують, що ризик є первинною категорією, проте вони схильні вважати, що саме небезпека впливає із загрози і є конкретним її проявом, а не навпаки [84].

Ми також підтримуємо точку зору авторів, які схиляються до думки, що первинною категорією у даному взаємозв'язку є «ризик». У сучасних умовах підприємство постійно працює в умовах ризику, тобто невизначеності, оскільки будь-які рішення, що приймаються на підприємстві, можуть мати як позитивний, так і негативний результат, який залежить від внутрішніх та

зовнішніх факторів, що мають вплив на підприємство. Саме такими факторами і є, на нашу думку, небезпеки та загрози, при чому небезпека є найбільш конкретним виявом загроз.

Виходячи з аналізу категорій «ризик», «небезпека», «загроза» можна сформулювати наступні залежності:

- ризики щодо загроз та небезпек - категорія первинна, тоді як загрози і небезпеки - вторинні та випливають з ризику;

- ризики і загрози - категорії загальні, неконкретні. Ризики - це те, що може відбутися чи не відбутися. Загрози - це уся сукупність факторів, що можуть мати негативний вплив на підприємство. Небезпеки - це те, що виявлено, тобто категорія конкретна;

- ризики і загрози наявні завжди, коли є економічна діяльність, тоді як небезпека виникає тільки за наявності певних умов;

- залежність між рівнем ризику і можливістю реалізації небезпек є прямою: чим вищий - ризик, тим вищою є імовірність переходу загроз із можливих у дійсні;

- залежність між рівнем ризику і рівнем економічної безпеки зворотна: чим вищий рівень ризику, тим нижчим є рівень економічної безпеки, і навпаки [88,90].

На наш погляд, підхід, прихильники якого описують взаємозв'язок між даними категоріями формулою «ризик - загроза - небезпека» є найбільш логічним. Саме поняття «небезпека» свідчить про те, що воно походить від слова «безпека» та означає «відсутність безпеки». Отже, поняття «безпека» та «небезпека» за своєю суттю є діаметрально протилежними станами і відображають відповідно стан захищеності та стан незахищеності інтересів підприємства, а «загроза» є проміжним станом, що являє собою можливість негативного впливу, у результаті чого може погіршитись стан об'єкту. Правильність того, що ризик у даному взаємозв'язку категорій виступає на першому місці підтверджується також текстом Господарського Кодексу України. Так, у статтях 42-44 Господарського кодексу України [23], зокрема,

зазначено, що підприємництво здійснюється на основі комерційного розрахунку та власного комерційного ризику з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку. Таким чином, звідси можна зробити висновок, що метою підприємницької діяльності є отримання прибутку, а ризик є невід'ємним атрибутом процесу прийняття управлінських рішень. Отже, кожен підприємець, приймаючи управлінські рішення, іде на певний ризик, у результаті якого він отримує вигоду або несе втрати. У разі несприятливого розвитку подій, в результаті прийняття ризикованих рішень, виникає загроза бізнесу. Навіть стихійні лиха, через які може бути завдана значна шкода, аж до втрати бізнесу, варто розглядати як загрозу, що виникає у результаті прийняття рішення про вкладення капіталу у підприємницьку діяльність (а не в цінні папери, наприклад). Небезпеки, які є конкретним проявом загроз, тобто загрозою в дії, гальмують розвиток підприємства або ж зумовлюють припинення його функціонування. Ризикові дії керівництва варто розглядати як рушійну силу підприємництва. Більшість успішно працюючих підприємств зобов'язані своїми успіхами розробленню і виведенню на ринок нових товарів, впровадженню нових методів виробництва і збуту, проникненню на нові ринки, хоча це і пов'язано з ризиком. Бездіяльність у сфері бізнесу пов'язана з ризиком невикористаних можливостей [85].

Таким чином, ми вважаємо доцільним розглядати «загрозу» як об'єктивно існуючу можливість негативного впливу на об'єкт, внаслідок чого може порушитись нормальний стан його функціонування, а «небезпеку» - як найбільш конкретний вияв загроз, тобто «небезпека» - це не потенційна, а вже реальна негативна дія.

Економічний ризик являє собою можливість негативного результату від заходів, що вживаються стосовно забезпечення економічної безпеки підприємства. З цього стає очевидним, що головним завданням управління економічними ризиками є забезпечення економічної безпеки підприємства в процесі його функціонування і розвитку, у чому і полягає методологічний зв'язок ризику і економічної безпеки на рівні підприємства.

У сфері забезпечення економічної безпеки підприємств досі триває наукова дискусія щодо визначення понять «ризик», «загроза», «небезпека». Тому, вважаємо, що раціонально було б дотримуватися наступної дефініції понять:

- ризик - це настання суб'єктивних або об'єктивних подій у кожній зі сфер діяльності підприємства у зв'язку із наявністю загроз, що здатні призвести до позитивних чи негативних наслідків для нього і спричинити відхилення від запланованих параметрів
- загроза - це вплив зовнішнього середовища або внутрішніх елементів системи, що може призвести до втрат;
- небезпека - форма прояву загрози, що призводить до втрат [90].

Враховуючи вищевикладене, стає очевидним, що ігнорування ризиків може призвести до незворотних і негативних наслідків для підприємства. Саме тому при плануванні діяльності першочергова увага має приділятися дослідженню ризиків. Це є необхідним для створення підприємством ефективної стратегії економічної безпеки та дієвої системи управління ризиками, як складової управління економічною безпекою

Сучасний аналіз стану економіки України свідчить про вкрай негативні тенденції розвитку підприємницьких структур. А саме: зменшення кількості підприємств, скорочення обсягів виробництва, збільшення частки збиткових підприємств, підвищення рівня зносу основних засобів [52,96]. Це є наслідком недостатньої захищеності підприємств від дії комплексу негативних чинників підвищеної загрози. У зв'язку з цим перед підприємствами постає низка проблем, що потребують першочергового вирішення: модернізація, модифікація, розвиток виробництва з врахуванням досягнень науково-технічного прогресу і т.п. Їх вирішення потребує залучення додаткового обсягу інвестицій. В умовах обмеженого фінансування це часто викликає необхідність залучення позикових коштів, що погіршує показники фінансового стану підприємства, підвищує рівень ризику та впливає на рівень економічної безпеки підприємства. Підприємства знаходяться у складній

ситуації, коли для забезпечення своєї економічної безпеки вони повинні розвивати виробництво, але для цього потрібні значні інвестиції. При цьому власні засоби для розвитку воно може отримати тільки при виготовленні конкурентоспроможної продукції. Отже, однією із основних цілей забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства є комплексна та збалансована протидія потенційним та реальним загрозам, усунення або мінімізація яких гарантує суб'єкту господарювання успішність функціонування в нестабільних умовах зовнішнього та внутрішнього середовища [98].

Серед проблем, що постають перед підприємствами транспорту на шляху до досягнення прийнятного рівня економічної безпеки, існують наступні:

1. Необхідність якісного збору інформації про стан власної діяльності, ринку, конкурентів і включає першочерговість визначення цілей і стратегії підприємства.

2. Недостатнє застосування аналізу діяльності підприємства і як наслідок відсутність даних для забезпечення економічної безпеки.

3. Нехтування наявними можливостями підприємства і спрямування всієї системи економічної безпеки на роботу із загрозами [61].

Подолання цих проблем вимагає створення системи забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, яка б вирішувала наступні завдання:

1. Розвиток превентивного підходу, тобто пріоритетність розробки шляхів уникнення можливих загроз і мінімізація негативних впливів.

2. Підвищення ролі і частки інформаційно-аналітичної діяльності в роботі підприємства. Це можна обумовити неймовірним темпом зростання значення інформації як фактора виробництва.

3. Одночасне забезпечення прозорості та конфіденційності інформації щодо діяльності підприємства.

За оцінкою експертів згідно аналітичного звіту «Україна – перспективи

розвитку» [101] найбільш значущими зовнішніми ризиками на наступні чотири роки буде посилення гібридних загроз національній безпеці України. Серед зовнішніх ризиків (явищ) на 2020 та 2021 роки висока інтегральна оцінка зберігається за такими ризиками і явищами як дефіцит зовнішнього фінансування та звуження можливостей доступу до міжнародних ринків капіталів, звуження зовнішніх ринків збуту через високу конкуренцію, настання нової світової кризи (внаслідок руйнування усталених виробничих зв'язків, банкрутства ряду промислових виробників в країнах ЄС/світі).

Таблиця 1.1

Ймовірність реалізації ризиків/явищ та їх вплив на економіку в 2020 – 2022 роках. Інтегральна оцінка зовнішніх та внутрішніх факторів

Ризик /явище	2020р	2021р	2022р
Зовнішні фактори			
Посилення гібридних загроз національній безпеці України, в т.ч. активне військове протистояння на сході країни	9	7	7
Дефіцит зовнішнього фінансування та звуження можливостей доступу до міжнародних кредитів	13	9	9
Звуження зовнішніх ринків збуту через високу конкуренції	8	8	9
Неотримання запланованого фінансування від МВФ	8	7	7
Падіння світових цін на сировинні (неенергетичні) товари	10	8	7
Нова світова фінансова криза	9	8	7
Зростання продовольчої інфляції на світових ринках	5	5	5
Зростання цін на світових енергетичних ринках	7	9	10
Настання другої хвилі пандемії Covid19	11	7	5
Вихід нерезидентів із ОВДП	10	8	7
Внутрішні фактори			
Високий рівень корупції	11	10	10
Недостатньо швидке проведення реформ	10	9	9
Посилення трудової міграції	10	9	8
Збереження низької кредитної активності банків	9	8	7
Підвищення тарифів на газ	8	7	6
Зростання дефіциту держбюджету	8	8	8
Девальвація національної валюти	9	9	9
Поширення неплатоспроможності реального сектора	7	6	5
Повільні приватизаційні процеси	6	6	5
Низький врожай зернових	5	5	4

Примітка : 16- найвищий бал; 8 – середній бал; 0 – найнижчий бал

Отже, на сьогодні підприємства України залишаються сам на сам зі своїми, як внутрішніми, так і зовнішніми проблемами. Умови фінансової

нестабільності стали для українських підприємств звичайними умовами господарювання. Саме тому, менеджмент суб'єктів господарювання зобов'язаний проводити моніторинг прогнозованих ситуацій з метою отримання додаткових даних для проведення власної оцінки наявних ризиків для підприємства.

Впродовж останніх років в Україні склалася така ситуація при якій управляючі та керівники підприємств є постачальниками ідей для наукового середовища в сфері економічної безпеки. Проблема полягає у відсутності постійних та чітких правил та законодавчого обґрунтування економічної безпеки суб'єктів господарювання. Але, якщо в напрямку економічної безпеки забезпечити взаємодію державних органів та підприємців, то це дасть поштовх науковій спільноті, і як наслідок, саме вона стане донором ідей, які будуть впровадженні у господарській діяльності підприємств. Таким чином, необхідно утворити своєрідний симбіоз законодавчих ініціатив, практичних навиків та теоретичних знань в сфері досліджування питань економічної безпеки який дасть змогу пізнати особливості соціально-економічного розвитку країни і вибрати оптимальний шлях її розвитку.

У перспективі кількох наступних років треба бути готовими до нової світової кризи, чи принаймні, до погіршення світової кон'юнктури. Перед Україною стоятимуть ті ж самі постійно зростаючі загрози національній безпеці, в тому числі у сфері економічної безпеки, особливо зважаючи на те, що світ з низки об'єктивних причин поступово входить у чергову смугу турбулентності. Головною стратегічною економічною загрозою безпеці України є те що країна застрягла на сировинно-індустріальному рівні економіки, що не дасть змоги в найближчому майбутньому забезпечити позитивні тенденції економічного зростання . У макроекономічному аспекті Україна має структурні вади, що породжують макроекономічні загрози, які перешкоджають швидкому та стійкому зростанню економіки. Це висока інфляція та перманентні ризики порушення фіскальної та валютної стабільності, які періодично призводять до відповідних криз. Підсилюються

негативні ефекти завеликого фіскального навантаження на економіку. Чимале формальне податкове навантаження доповнюється "корупційним податком", оскільки фіскальна служба випереджає решту державних органів за кількістю корупційних епізодів у відносинах із бізнесом. У структурі податків занадто велике місце займають податки на прибутки підприємств, на доходи громадян і нарахування на заробітну плату, які є найбільш шкідливими для економічного зростання. Водночас найменш шкідливі — податки на землю та нерухоме майно — недостатньо використовуються та мають погане адміністрування [62,99]. До цього додаються також можливості уникнути сплати податків через використання офшорів, завезення товарів із порушенням митних правил і контрабандою, використання схем податкового шахрайства тощо. Конкуренція з підприємствами, що користуються неформальними привілеями, змушує інших теж вдаватися до мінімізації податків у різні способи, що в свою чергу, ще більше посилює наяву проблему. Державні органи, призначені для адміністрування надходжень бюджету, — Державна фіскальна служба та Державна митна служба — є глибоко корумпованими.

Зазначимо, що загроза — це сукупність умов і факторів, що створюють небезпеку для реалізації економічних інтересів підприємницьких структур, яка в свою чергу може створювати економічні ризики.

Згідно з даними порталу Content Security, наявні у світі внутрішні та зовнішні загрози розподіляються таким чином: розголошення (зайва балакучість працівників) — 32%; несанкціонований доступ шляхом підкупу і схиляння до співпраці з боку конкурентів і злочинних угруповань — 24%; відсутність у компанії належного нагляду і жорстких умов забезпечення конфіденційності інформації — 14%; традиційний обмін виробничим досвідом — 12%; безконтрольне використання інформаційних систем — 10%; наявність передумов виникнення серед персоналу конфліктних ситуацій, пов'язаних з відсутністю високої трудової дисципліни, психологічною несумісністю, випадковим підбором кадрів, слабкою роботою кадрів зі згуртування

колективу – 8%. Також зазначаємо, що за даними дослідження Ernst & Young, рівень зафіксованого в Україні корпоративного шахрайства трохи вищий за середній у розвинених країнах (13%), але кращий за показник країн, що розвиваються (20%). Французька ж компанія Kroll Ontrack серед десяти основних тенденцій у сфері захисту інформаційних даних називає крадіжки за сприяння інсайдерів. Окрім крадіжок інформації, можна зіштовхнутися і з чорним піаром з боку колишніх підлеглих, і з судовими позовами, що впливають на репутацію компанії, і з некомпетентністю «випадкового» працівника, і з помилками у кадрових документах [109].

У таких умовах функціонування, сучасна прагматика системи економічної безпеки підприємств вимагає правильно обраної методики забезпечення безпеки підприємницьких структур, зокрема до якої слід віднести збір та обробку аналітичної інформації про досвід та заходи зміцнення безпеки, аналіз, постійний моніторинг та прогнозування умов, загроз, небезпек та індикаторів фінансової безпеки, розробка та впровадження необхідних заходів щодо підтримки економічної безпеки на належному рівні.

Процес забезпечення економічної безпеки підприємства на початковому етапі повинен передбачати визначення та ідентифікацію факторів, що мають вплив на діяльність підприємства з метою попередження, мінімізації чи повної ліквідації негативних наслідків дії дестабілізуючих чинників.

Діяльність кожного підприємства здійснюється в умовах мінливих соціально-економічних процесів. У момент прийняття рішення менеджерам невідомий достовірно результат, адже існує значна кількість факторів, які впливатимуть на його результати. Все це - наслідки тієї невизначеності, яка є об'єктивною формою існування навколишнього світу. Результатом невизначеності може стати недосягнення бажаних результатів, зміна їх змісту чи кількісного вираження, розвиток небажаних подій.

Для кожного підприємства існуватиме свій, притаманний лише йому, набір дестабілізуючих чинників та «небажаних змін». При цьому небажані зміни характеризуватимуться такими показниками як виклики, ризики, загрози

та небезпеки. Саме ці поняття є базовими у дослідженні проблематики забезпечення економічної безпеки підприємств, крім того вони стали об'єктом наукової дискусії, адже до сьогодні відсутні встановлені чіткі відмінності між ними.

Для забезпечення економічної безпеки важливим процесом є ідентифікація ризиків, загроз та небезпек. Це необхідно з метою їх попередження та мінімізації впливу або взагалі повної нейтралізації. Тут доцільно звернути увагу на класифікацію цих понять, адже вона дозволить детально показати фактори, які матимуть найбільший вплив на діяльність підприємства. У сучасних наукових поглядах існує багато підходів до класифікації ризиків, що спричинене приналежністю їх до певних галузей економіки, розмірів підприємств, умов функціонування, етапу життєвого циклу суб'єкта господарювання, факторів впливу зовнішнього середовища тощо. Вважаємо, що проведення ґрунтовного аналізу теоретичних аспектів розуміння сутності дестабілізуючих чинників, як базових понять у сфері забезпечення економічної безпеки підприємства, дозволить інтегрувати їх у цілісну систему та встановити причинно-наслідкові зв'язки, а також чітко розмежувати самі поняття, що буде сприяти адекватному прийняттю управлінських рішень з метою стабілізації рівня економічної безпеки суб'єктів господарювання.

Управління економічною безпекою підприємства, що полягає у забезпеченні та підтримці її максимально можливого рівня на даному етапі, є безперервним і досить складним процесом. Економічна безпека підприємства весь час знаходиться під впливом різноманітних факторів як негативного, так і позитивного характеру. Негативні фактори, що є по суті загрозами безпеці підприємства, при значній їх кількості чи суттєвій силі впливу можуть зумовити істотне зниження її рівня. Тому, з метою ефективної нейтралізації чи мінімізації негативного впливу можливих загроз і ризиків необхідно володіти повною інформацією про природу їх походження та напрямки потенційного впливу.

Цьому може посприяти комплексне дослідження і створення загальноновизнаної класифікації дестабілізуючих чинників та визначення їх понять.

Висновки до розділу 1

Проведене дослідження специфіки поняття та теоретичних підходів процесу забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту дало змогу отримати базис інформації на підставі якого доведено, що категорія економічної безпеки є дуже багатогранною та багаторівневою. Вона тісно поєднаною з багатьма іншими економічними, політичними й соціальними категоріями, обумовлена дуже складними причинно-наслідковими зв'язками. У рамках проведеного аналізу основних підходів до визначення економічної безпеки була розглянута сутність явища й природа виникнення досліджуваної категорії. Наголошено про необхідність окремого розгляду понять економічної безпеки людини, підприємства та держави. Запропонована власна дефініція поняття економічної безпеки підприємства. На основі аналізу реальних економічних процесів, різноманітних точок зору дослідників на сутність економічної безпеки, було сформульовано визначення економічної безпеки, яке, на відміну від існуючих, має комплексні риси. Комплексність досягається за рахунок класифікації та розмежування категорії економічної безпеки держави, підприємства та людини. У зв'язку із унікальністю кожного підприємства наголошено на необхідності створення індивідуальною концепції економічної безпеки для кожного окремого суб'єкта господарювання. Визначено, що економічна безпека це безперервний процес збору та аналізу даних в межах спеціально створеного алгоритму дій, на підставі яких, керівництвом підприємства приймаються управлінські рішення з метою найефективнішого використання усіх наявних ресурсів підприємства для забезпечення стабільної, довгострокової та максимально прибуткової діяльності підприємства. Досліджено сутність економічної безпеки підприємства транспорту. В теоретичній площині встановлено, що економічна

безпека це такий стан, при якому забезпечуються гарантований захист інтересів підприємства та його розвиток. Таким чином, економічна безпека – це не тільки захищеність інтересів окремого підприємства, але і готовність та здатність створювати механізми захисту і розвитку. Визначено, що економічна безпека транспортного підприємства має складну внутрішню структуру в якій можна виділити три найважливіших елементи: економічна незалежність, стабільність функціонування підприємства та здатність до саморозвитку й прогресу. Обґрунтовано необхідність розробки і впровадження індивідуальної концепції економічної безпеки транспортного підприємства. Встановлено прямий взаємозв'язок між економічною безпекою, стратегією управління та метою діяльності суб'єкта господарювання. Досліджено вплив дестабілізуючих чинників на стан економічної безпеки транспортного підприємства. Наголошено про необхідність комплексного дослідження і створення загальновизнаної класифікації дестабілізуючих чинників та визначення їх понять.

Доведено, що практичні результати від процесу забезпечення економічної безпеки можна отримати лише за умови виконання певного алгоритму дій в рамках індивідуально сформованого для кожного окремого підприємства механізму.

РОЗДІЛ 2

ОЦІНЮВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ ТА ДІАГНОСТИКА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

2.1. Оцінювання тенденцій та середовища функціонування транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності

Як відомо інтеграційні процеси та необхідність забезпечення конкурентоспроможності національної економіки не можливі як без ефективного функціонування транспортної галузі, так без розширення її транспортних комунікацій. Це пов'язано з тим, що її ефективне функціонування є необхідною матеріальною основою досягнення стійкого економічного зростання вітчизняної економіки, оскільки транспортна діяльність забезпечує суттєвий внесок у створення валової доданої вартості. Саме це обумовлює необхідність дослідження діяльності підприємств даної галузі, без цього неможливе формування комплексних заходів забезпечення розвитку транспортної галузі, реалізації інфраструктурних і транспортних проектів, особливо в умовах фінансової нестабільності. Враховуючи те, що діяльність підприємств транспорту здійснюється в умовах невизначеності, нестабільності та ризикованості, це вимагає обґрунтування домінант забезпечення їх економічної безпеки та розвитку на основі ґрунтовної діагностики середовища їх функціонування. Це також підтверджує О.С. Максимчук [139], який відзначає, що параметри транспортної системи України та основні фактори організації діяльності визначають її як одну з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації економіки, розвитку зовнішньоторговельної діяльності, задоволення потреб населення та господарського виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України тощо.

Для оцінювання тенденцій та середовища функціонування транспортних підприємств необхідно здійснити, застосовуючи відповідний науково-

методичний підхід, їх комплексне оцінювання в умовах фінансової нестабільності (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Науково-методичний підхід комплексного оцінювання тенденцій та середовища функціонування транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності ¹

¹ Складено автором

Для розуміння повної картини середовища функціонування транспортних підприємств розглянемо динаміку кількості суб'єктів господарювання галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Динаміка частки суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за 2012-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано за джерелом [138]

Наведена динаміка показників суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності дозволяє стверджувати, що їх кількість за період з 2012 р. по 2020 р. збільшилась на 11055 одиниць, з яких кількість підприємств даного виду економічної діяльності збільшилась на 2112 одиниць, а кількість фізичних осіб-підприємців – на 8943 одиниць. Одночасно з цим необхідно відзначити, що їх структура є порівняно стабільною впродовж 2011-2020 рр. Так частка підприємств за зазначений період не перевищувала 20,00%, зокрема за підсумками 2020 р. – 17,89% при їх збільшенні на 2,46%, а частка фізичних осіб-підприємців даного виду економічної діяльності коливалась від 79,60% у 2011 р. до 82,11% у 2020 р. при їх збільшенні на 29,51%.

Усвідомлення функціонування підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності потребує дослідження обсягів виробленої та реалізованої ними продукції (товарів, послуг) (табл. 2.1).

Наявна динаміка показників засвідчує тенденції про значний вклад підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у формування обсягів виробленої та реалізованої

продукції, товарів і послуг усіма суб'єктами господарювання. В першу чергу, необхідно відзначити, що обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) усіма суб'єктами господарювання збільшився з 2885562684,7 тис. грн. у 2014 р. до 7294447325,3 тис. грн. у 2020 р., тобто у 2,53 рази або на 4408884640,6 тис. грн., а обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності збільшився дещо менше – в 2,37 рази, з 200751496,3 тис. грн. у 2014 р. до 476286287,8 тис. грн. у 2020 р., або на 275534791,5 тис. грн., при цьому їх частка у динаміці обсягів її виробництва в цілому за період з 2014 р. по 2020 р. коливалась від 6,96% до 6,53% (рис. 2.5).

Таблиця 2.1

Динаміка обсягів виробленої та реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктами господарювання та підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності¹

Р роки	Обсяг виробленої продукції (товарів, послуг), тис. грн.		Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг), тис. грн.	
	усі суб'єкти господарювання	підприємств а транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності	усі суб'єкти господарювання	підприємств а транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності
2014 р.	2885562684,7	200751496,3	4459702176,9	203561259,6
2015 р.	3449879636,6	276835704,8	5556540439,2	293959424,5
2016 р.	4217825735,2	344397819,1	6726739855,5	365332652,7
2017 р.	5328975426,2	405081906,1	8312271958,2	437226465,9
2018 р.	6207687571,8	458916699,1	9966804629,6	502228629,9
2019 р.	6981863748,8	511391072,0	10524112839,7	542968216,4
2020 р.	7294447325,3	476286287,8	11062297146,3	498243640,5

¹ Складено та розраховано за джерелами [140,141]

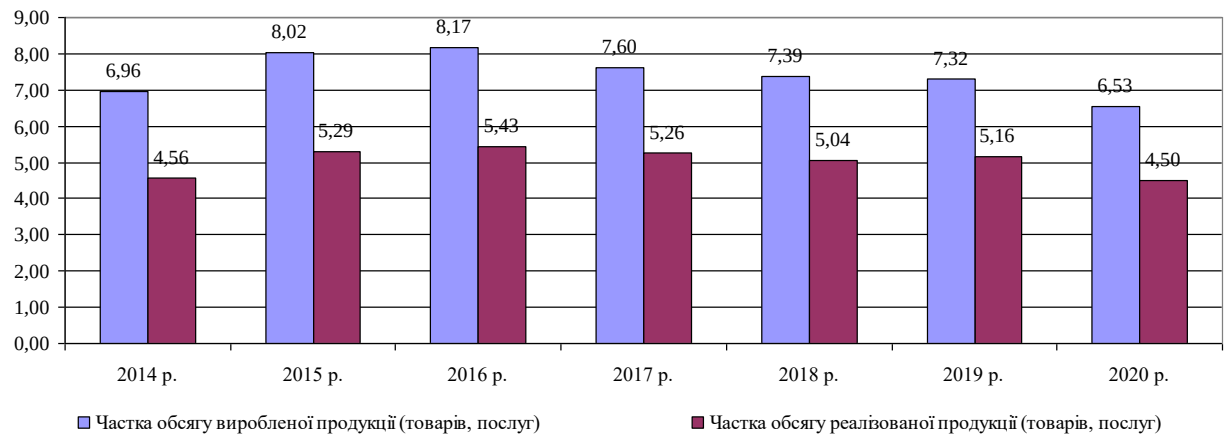


Рис. 2.5. Динаміка частки обсягів виробленої та реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за 2014-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано за джерелами [140,141]

У той же час обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) усіма суб'єктами господарювання збільшився з 4459702176,9 тис. грн. у 2014 р. до 11062297146,3 тис. грн. у 2020 р., тобто на 6602594969,4 тис. грн. або у 2,48 рази, а обсяг відповідно обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності збільшився з 203561259,6 тис. грн. до 498243640,5 тис. грн., тобто на 294682380,9 тис. грн. або у 2,45 рази, при цьому частка цих підприємств у динаміці обсягів реалізації продукції (товарів, послуг) усіма суб'єктами господарювання з період з 2014 р. по 2020 р. коливалась від 4,56% за підсумками 2014 р. до 4,50% за підсумками 2020 р.

Також необхідно відзначити, що середньорічний темп приросту обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, що становить 17,18%, є більшим у порівнянні з середньорічним темпом приросту обсягу виробництва продукції (товарів, послуг) підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, що становить 16,30%.

Необхідно відзначити, що у структурі підприємств частка транспортних підприємств у 2014 р. склала 2,20% (7495 одиниць), у 2015 р. – 2,23% (7651 одиниць), у 2016 р. – 2,26% (6917 одиниць), у 2017 р. – 2,29% (7746 одиниць),

у 2018 р. – 2,32% (8244 одиниць), у 2019 р. – 2,39% (9106 одиниць), у 2020 р. – 2,49% (9322 одиниць), тобто кількість транспортних підприємств з 2014 р. по 2020 р. збільшилась на 1827 підприємств або 24,38%.

Результати аналізу тенденцій діяльності транспортної галузі за 2014-2020 рр. свідчить про наявні ознаки зниження ділової активності суб'єктів господарювання цієї сфери. Так вантажообіг за період з 2014 р. по 2020 р. зменшився на 11,43%, з 353,6 млрд. ткм до 313,2 млрд. ткм, а обсяг перевезень вантажів збільшився не суттєво – на 1,11%, з 1623 млн. до 1641 млн. т. Зокрема вантажообіг зменшився за всіма видами транспорту, крім автомобільного, за яким вантажообіг збільшився на 16,25%, з 56,0 млрд. ткм у 2014 р. до 65,1 млрд. ткм у 2020 р., та авіаційного, за яким вантажообіг збільшився на 50,00%.

В структурі вантажообігу впродовж 2014-2020 рр. переважає вантажообіг залізничного транспорту – від 59,45% у 2014 р. до 56,07% у 2020 р., а також вантажообіг трубопровідного транспорту – від 23,13% у 2014 р. до 22,13% у 2020 р. (рис. 2.7 (а)). В свою чергу, структура перевезень вантажів дозволяє стверджувати про переважання перевезення вантажів автомобільним транспортом – від 69,69% у 2014 р. до 75,08% у 2020 р., що засвідчує не лише його переважання, але й щорічне зростання його питомої ваги (рис. 2.7 (б)).

Суттєвий внесок у здійснення вантажних перевезень зроблено автопідприємствами. Так у 2014 р. автопідприємствами було перевезено 131 млн. т вантажів, що становило 8,07% від загального обсягу вантажних перевезень, а вже у 2020 р. – 152 млн. т вантажів, що становило 9,26% від загального обсягу вантажних перевезень (рис. 2.8).

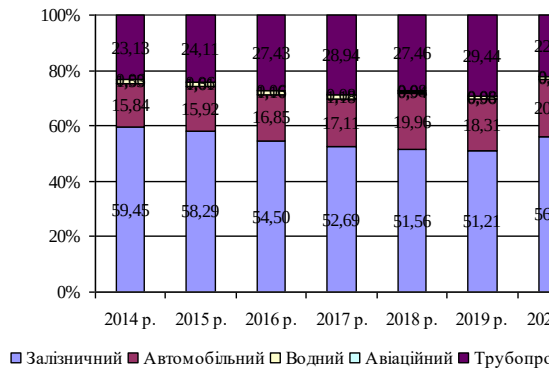
Таблиця 2.2

**Аналіз діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі
за 2014-2020 рр.¹**

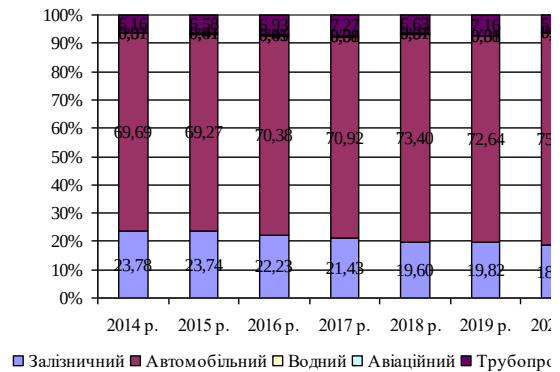
Вид транспорту	Роки							Середньорічний темп приросту, %
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Вантажообіг, млрд. ткм								
Транспорт,	353,6	334,7	344,2	364,2	361,3	355,0	313,2	-1,84

усього:								
залізничний	210,2	195,1	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6	-2,91
автомобільний	56,0	53,3	58,0	62,3	72,1	65,0	65,1	2,91
водний	5,4	5,4	4,0	4,3	3,4	3,4	2,9	-9,01
авіаційний	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	8,33
трубопровідний	81,8	80,7	94,4	105,4	99,2	104,5	69,3	-1,16
Перевезено вантажів, млн. т								
Транспорт, усього:	1623	1474	1543	1582	1643	1579	1641	0,32
залізничний	386	350	343	339	322	313	306	-3,76
автомобільний	1131	1021	1086	1122	1206	1147	1232	1,66
водний	6	6	7	6	6	6	6	0,40
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,00
трубопровідний	100	97	107	115	109	113	97	-0,15
Пасажирообіг, млн. пас. км								
Транспорт, усього:	106,3	97,0	102,2	99,4	104,4	107,2	49,0	-8,78
залізничний	35,9	35,4	36,8	28,1	28,7	28,4	10,7	-13,72
морський	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
річковий	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
авіаційний	11,6	11,4	15,5	20,4	25,9	30,3	10,1	7,19
(автобуси)	42,6	34,6	34,6	35,5	34,6	33,9	19,1	-10,73
тролейбусний	6,4	6,1	5,9	6,0	5,8	5,4	3,5	-8,61
трамвайний	4,3	4,2	4,0	3,9	3,9	3,7	2,5	-7,86
метрополітен	5,6	5,4	5,4	5,5	5,5	5,5	3,1	-7,56
Перевезено пасажирів, млн.								
Транспорт, усього:	5902	5167	4854	4648	4487	4262	2570	-11,82
залізничний	389	390	389	165	158	155	68	-19,98
морський	0	0	0	0	0	0	0	-
річковий	1	1	1	1	1	1	0	-16,67
авіаційний	6	6	8	10	12	14	5	5,12
автобуси	2913	2250	2025	2019	1907	1805	1084	-13,98
тролейбусний	1097	1081	1039	1058	1016	945	579	-8,87
трамвайний	770	739	694	676	666	627	423	-8,76
метро	726	700	698	719	727	715	411	-7,32

¹ Складено та розраховано за джерелами [142; 143]



(а) структура вантажообігу



(б) структура перевезення вантажів

Рис. 2.7. Динаміка структури вантажообігу та перевезення вантажів суб'єктами господарювання транспортної галузі за 2014-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано за джерелами [142; 143]

Необхідно відзначити, що пасажирообіг за 2014-2020 рр. суттєво зменшився з 106,3 млн. пас. км у 2014 р. до 49,0 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 53,90%, а відповідно кількість перевезених пасажирів зменшилась з 5902 млн. у 2014 р. до 2570 млн. у 2020 р., тобто на 56,40%. Найбільше пасажирообіг зменшився за залізничним транспортом – з 35,9 млн. пас. км у 2014 р. до 10,7 млн. пас. км. у 2020 р., тобто на 70,19%, та за автомобільним транспортом – з 42,6 млн. пас. км у 2014 р. до 19,1 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 55,16%.

Узагальнюючи результати дослідження тенденцій функціонування суб'єктів господарювання транспортної галузі необхідно відзначити, що впродовж 2014-2020 рр. вантажообіг усієї транспортної галузі зменшився, середньорічний темп зменшення якого склав 1,84%, одночасно зі зменшенням пасажирообігу, середньорічний темп зменшення якого склав 8,78%. Але не зважаючи на це слід відзначити, що показники діяльності суб'єктів господарювання автомобільного транспорту мають позитивну динаміку. Так значно зросли показники суб'єктів господарювання автомобільного транспорту, зокрема вантажообіг збільшився в 1,17 рази, з 56,0 млрд. ткм у

2014 р. до 65,1 млрд. ткм у 2020 р. або на 16,25%, одночасно зі збільшенням обсягів перевезених вантажів, з 1131 млн. т у 2014 р. до 1232 млн. т у 2020 р., тобто на 101 млн. т або на 8,84%. При цьому необхідно відзначити, що обсяги перевезених вантажів безпосередньо автомобільними підприємствами збільшились на 16,03% з 131 млн. т у 2014 р. до 152 млн. т у 2020 р., а їх внесок відповідно збільшився з 8,07% у 2014 р. до 9,26% у 2020 р.

Діяльність підприємств транспорту здійснюється у конкурентному середовищі, а отже, отримані ними результати формуються в умовах фінансової нестабільності, а тому залежать від наявності основних засобів, їх стану, обсягів капітальних інвестицій, кількості працівників, їх середньомісячної заробітної плати та показників рентабельності.

Необхідно відзначити, що за період з 2015 р. по 2020 р. первісна вартість основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності зменшилась з 1418312,0 млн. грн. у 2015 р. до 1159770,0 млн. грн. у 2020 р. (табл. 2.3), тобто на 258542,0 млн. грн. або на 18,23%, при цьому питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною вартістю усіх суб'єктів господарювання щороку зменшувалась: у 2015 р. вона складала 18,6% від їх загальної суми 7641357,0 млн. грн., у 2016 р. – 19,1% від їх загальної суми 8177408,0 млн. грн., у 2017 р. – 16,6% від їх загальної суми 7733905,0 млн. грн., 2018 р. – 18,0% від їх загальної суми 9610000,0 млн. грн., у 2019 р. – 12,4% від їх загальної суми 9574186,0 млн. грн. та у 2020 р. – 11,0% від їх загальної суми 10577278,0 млн. грн. Одночасно з цим, необхідно відзначити про поступове зменшення залишкової вартості основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, яка зменшилась з 684928,0 млн. грн. у 2015 р. до 601893,0 млн. грн. у 2020 р., що становило 22,5% у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю та 13,7% відповідно.

**Наявність та стан основних засобів суб'єктів транспорту,
складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за 2010-
2020 рр., % ¹**

Показники	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Основні засоби за первісною вартістю, млн. грн.	1418312	1562079	1280369	1729587	1187183	1159770
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною вартістю, %	18,6	19,1	16,6	18,0	12,4	11,0
Основні засоби за залишковою вартістю, млн. грн.	684928	772139	671147	641924	544467	601893
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю, %	22,5	22,5	19,3	17,0	13,2	13,7
Вартість основних засобів, що надійшли за рік, млн. грн.	216697	202120	237793	306147	437695	376384
Ступінь зносу основних засобів, %	51,7	50,6	47,6	62,9	54,1	48,1

¹ Складено та розраховано за джерелом [143]

Щодо основних засобів, що надійшли протягом року, то необхідно відзначити про їх суттєве нарощування – з 216697,0 млн. грн. у 2015 р. до 376384,0 млн. грн. у 2020 р., в середньому щорічний темп їх збільшення складав 13,73%, тобто їх вартість за зазначений період зросла на 73,69% або на 159687,0 млн. грн.

Результати, що представлені на рис. 2.15 дозволяють зробити висновок про те, що в порівнянні із загальнодержавною тенденцією незначного зменшення рівня зносу основних засобів динаміка ступеня зносу основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності є позитивною, адже характеризується спадною тенденцією. У 2015 р. ступінь зносу основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності становив 51,7%, а у 2020 р. – 48,1% та меншим від значення ступеню зносу основних засобів

8,4% у 2015 р. та на 10,4% у 2020 р.

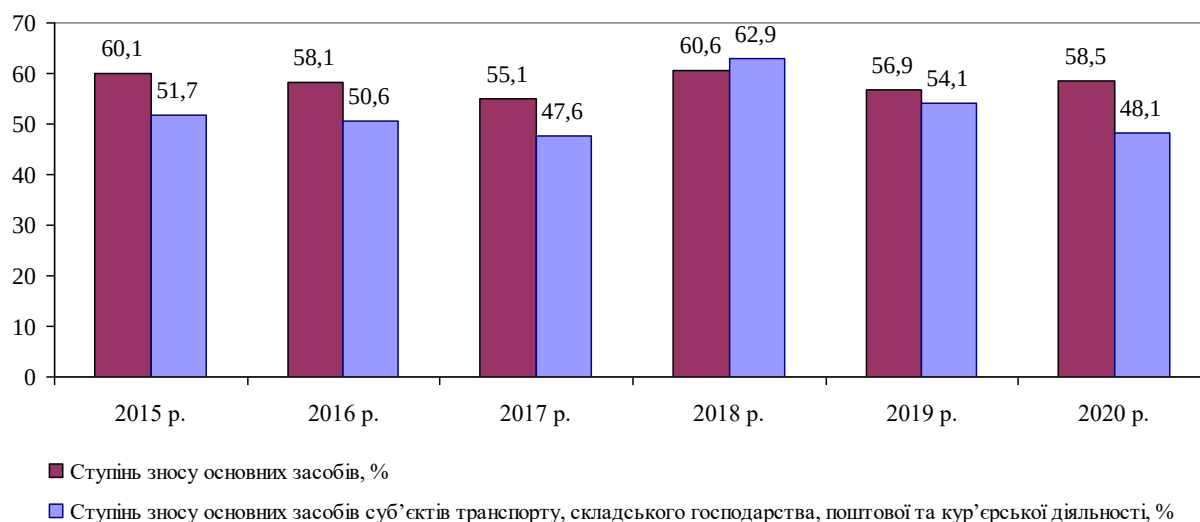
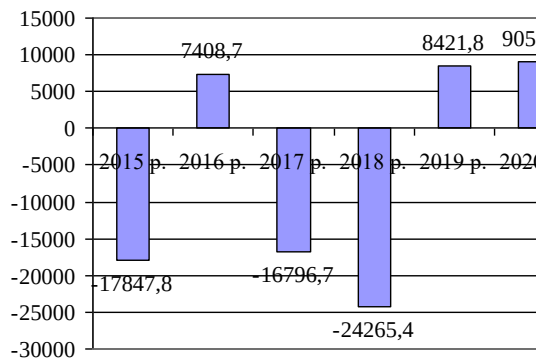


Рис. 2.15. Динаміка показників ступеню зносу основних засобів в цілому та суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за 2015-2020 рр., % ¹

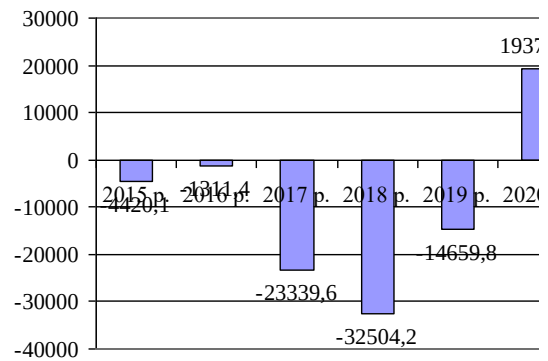
¹ Складено та розраховано за джерелом [143]

Результати діяльності суб'єктів господарювання суттєво впливають на умови функціонування підприємств транспортної галузі. Так необхідно відзначити, що за період 2015-2020 рр. дана галузь спрацювала зі збитками у 2015 р. обсягом 17847,8 млн. грн., у 2017 р. – обсягом 16796,7 млн. грн., у 2018 р. – обсягом 24265,4 млн. грн., а прибутковими були 2016 р. обсягом 7408,7 млн. грн., 2019 р. обсягом 8421,8 млн. грн. та 2020 р. обсягом 9054,8 млн. грн. (рис. 2.19 (а)).

Щодо суб'єктів господарювання наземного і трубопровідного транспорту, то необхідно відзначити, що 2015 р., 2016 р., 2017 р., 2018 р. та 2019 р. були збитковими, збитки яких становили 4420,1 млн. грн., 1311,4 млн. грн., 23339,6 млн. грн., 32504,2 млн. грн. та 14659,8 млн. грн. відповідно. І лише у 2020 р. суб'єкти господарювання наземного та трубопровідного транспорту отримали прибуток обсягом 19373,6 млн. грн. (рис. 2.19 (б) [143]).



(а) транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність



(б) наземний і трубопровідний транспорт

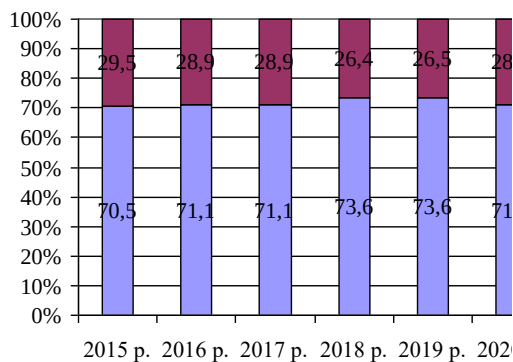
Рис. 2.19. Динаміка фінансових результатів суб'єктів господарювання за 2015-2020 рр., млн. грн. ¹

¹ Складено та розраховано за джерелом [143]

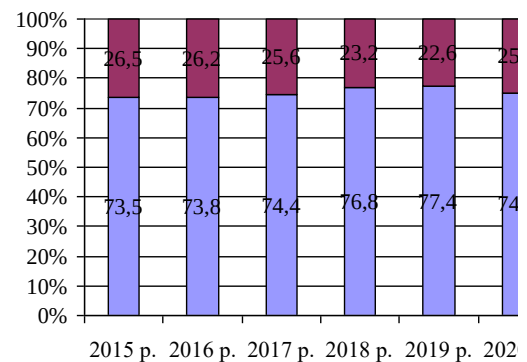
Щодо структури формування чистого прибутку (збитку) суб'єктами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, то необхідно відзначити, що частки підприємств, які одержали прибуток або збиток впродовж 2015-2020 рр. є майже незмінними щороку. Так у 2016 р. прибуток обсягом 23614,2 млн. грн. отримали 71,1% суб'єктів, а збиток обсягом 16205,5 млн. грн. отримали 28,9% суб'єктів. У 2017 р. прибуток обсягом 23399,0 млн. грн. отримали 71,1% суб'єктів, а збиток в сумі 40195,7 млн. грн. – 28,9% суб'єктів. У 2018 р. 73,6% суб'єктів отримали сумарний прибуток у сумі 25870,6 млн. грн. і лише 26,4% збиток в сумі 50136,0 млн. грн. У 2019 р. 37412,8 млн. грн. прибутку отримали 73,5% суб'єктів, а збиток в сумі 28991,0 млн. грн. 26,5% суб'єктів. А у 2020 р. 71,3% суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності отримали прибуток у сумі 58386,8 млн. грн., а 28,7% суб'єктів збиток в сумі 49332,0 млн. грн [142,143].

Щодо динаміки прибутку чи збитку безпосередньо за суб'єктами наземного та трубопровідного транспорту, то необхідно відзначити, що у 2015 р. прибуток у сумі 3879,3 млн. грн. отримали 73,5% суб'єктів, а 26,5%

суб'єктів – збитки у сумі 8299,4 млн. грн., у 2016 р. 73,8% суб'єктів отримали 4868,0 млн. грн. прибутку, а 26,2% суб'єктів – збитки у сумі 6179,4 млн. грн. У 2017 р. прибуток у сумі 5183,6 млн. грн. отримали 74,4% суб'єктів і 25,6% суб'єктів – збитків у сумі 28523,2 млн. грн. У 2018 р. серед усіх суб'єктів наземного та трубопровідного транспорту 76,8% отримали прибуток в сумі 5802,7 млн. грн., а 23,2% – збиток у сумі 38306,9 млн. грн. У 2019 р. прибуток у сумі 8172,9 млн. грн. отримали 77,4% суб'єктів, а 22,6% суб'єктів отримали збиток у сумі 22832,7 млн. грн. А у 2020 р. 74,8% суб'єктів наземного і транспортного транспорту отримали 40107,4 млн. грн., а 25,2% суб'єктів отримали збитки 20733,8 млн. грн [143].



(а) транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність



(б) наземний і трубопровідний транспорт

Рис. 2.20. Динаміка структури суб'єктів господарювання, що одержали прибуток та збиток за 2015-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано за джерелом [143]

Враховуючи суттєвий вплив суб'єктів транспортного підприємництва у формування валового внутрішнього продукту необхідно відзначити і про рівень рентабельності діяльності його суб'єктів. Так динаміка показників рівня рентабельності (збитковості) діяльності підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності засвідчує, що 2016 р., 2019 р. та 2020 р. були рентабельними, відповідно 1,8%, 1,4%, 1,6%, а збитковими – 2015 р., 2017 р. та 2018 р., відповідно -4,9%, -3,5% та -4,3%. У

той же час для підприємств наземного та трубопровідного транспорту прибутковим був лише 2020 р., у якому рівень рентабельності їх діяльності склав 7,1%, а 2015-2019 рр. збиткові, -3,2%, -0,7%, -9,5%, -11,5%, -5,0% відповідно (рис. 2.21).

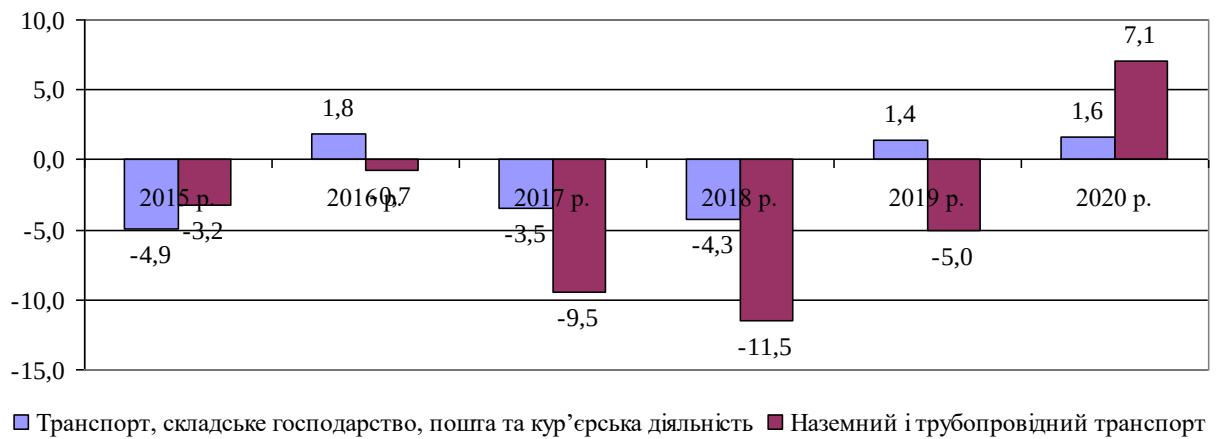


Рис. 2.21. Динаміка рівня рентабельності (збитковості) діяльності підприємств за 2015-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано за джерелом [143]

Показники рівня рентабельності (збитковості) операційної діяльності підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у 2015 р. склав 1,1%, у 2016 р. – 5,1%, у 2019 р. – 4,1% та у 2020 р. – 4,4%, а 2017 р. та 2019 р. були збитковими, а тому рівень збитковості склали -1,0% та -1,6% відповідно. Для підприємств наземного та трубопровідного транспорту у 2015 р., у 2020 р. операційна діяльність була рентабельною і складала 1,7% та 5,1% відповідно, а 2016-2019 рр. збитковими: -0,2%, -8,2%, -9,7% та -2,3% відповідно [143].

Оцінювання тенденцій та середовища функціонування транспортних підприємств дозволяє стверджувати про високий потенціал усієї транспортної галузі, що пояснюється як суттєвим внеском суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у формування ВВП від 7,69% у 2010 р. до 6,22% у 2020 р, так і суттєвою їх часткою – їх кількість зросла з 87252 одиниць у 2012 р. до 98307 одиниць у 2020 р., тобто на 12,67%. Одночасно з цим необхідно відзначити, що кількість підприємств

транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності також зросла з 15472 одиниць у 2012 р. до 17584 одиниць у 2020 р., тобто на 13,65%. Але в той же час необхідно відзначити і про зниження ділової активності суб'єктів транспортної галузі. Так, зокрема, вантажообіг за період з 2014 р. по 2020 р. зменшився на 11,43%, а обсяг перевезень вантажів збільшився не суттєво – на 1,11%, з 1623 млн. до 1641 млн. т. Пасажирообіг за 2014-2020 рр. також суттєво зменшився, з 106,3 млн. пас. км у 2014 р. до 49,0 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 53,90%. Зменшення пасажирообігу відбулось одночасно зі зменшенням кількості перевезених пасажирів. Так за період 2014-2020 рр. кількість перевезених пасажирів зменшилась на 56,46% з 5902 млн. у 2014 р. до 2570 млн. у 2020 р. або на 3332 млн. Найбільше зменшення властиве для залізничного транспорту – на 82,52% з 389 млн. пасажирів у 2014 р. до 68 млн. у 2020 р., та автомобільного транспорту – на 62,79% з 2913 млн. у 2014 р. до 1084 млн. у 2020 р. Одночасно з цим необхідно відзначити, що рентабельність операційної діяльності транспортної галузі не характеризується стабільністю, що свідчить про наявність проблем, які деструктивно впливають на діяльність транспортних підприємств, зокрема. Так автотранспортне підприємство, що досягло достатнього рівня економічної безпеки, є захищеним від впливу дестабілізуючих чинників внутрішнього та зовнішнього середовища та досягає високої ефективності своєї господарської діяльності, яка сприяє його розвитку.

2.2. Аналітичне забезпечення оцінювання економічної безпеки транспортних підприємств

Зважаючи на актуальність даного дисертаційного дослідження доцільно узагальнити наявні особливості різних існуючих підходів до оцінювання економічної безпеки підприємства. На даний час наукова література уміщує дослідження різних підходів до оцінювання економічної безпеки. Зокрема, широкого розповсюдження набули ресурсно-функціональний підхід, індикаторний (порогів) підхід, комплексний підхід, програмно-цільовий

підхід, підхід на основі оцінки ймовірності банкрутства підприємства.

Безумовно, наявність різних підходів до погляду оцінювання економічної безпеки підприємства є необхідністю, але це також засвідчує і про різноплановість думок з цього приводу. А це, в свою чергу, обумовлює необхідність розрахунку певного узагальнюючого показника економічної безпеки підприємства, який доцільно застосовувати при необхідності порівняння різних підприємств з позиції зовнішніх користувачів інформації щодо діяльності підприємства. Слід зазначити, виходячи з позиції сутності безпечного розвитку, визначення рівня економічної безпеки підприємства лежить в основі інтересів, перш за все, менеджерів підприємства, тому оцінювання повинне охоплювати не тільки доступну для зовнішніх користувачів інформацію. В даному випадку розрахунок узагальненого показника економічної безпеки втрачає сенс та лише ускладнює процес розпізнавання загроз діяльності підприємства [160].

Отже, для більшості методик характерні певні недоліки, що не тільки ускладнює їх практичне використання, але й не дозволяє отримати необхідні рекомендації для забезпечення економічної безпеки. Можна відзначити про відсутність єдиного універсального підходу, який би враховував би особливості функціонування та результати діяльності підприємств, враховував би умови фінансової нестабільності. Узагальнюючи всі напрацювання, необхідно зазначити, що оцінювання економічної безпеки підприємства необхідно здійснювати на засадах системного підходу, який передбачає дослідження певного об'єкту як цілісної множини елементів у їх сукупності та зв'язків між ними. А тому підприємство має розглядатись як складна підпорядкована система інтересів, що тісно пов'язана із зовнішнім середовищем.

Враховуючи те, що економічна безпека підприємства – це динамічна категорія, тобто це спроможність підприємства до самовиживання та забезпечення стійкого розвитку в умовах фінансової нестабільності, тому оцінювання необхідно здійснювати з урахуванням найбільш безпечних

напрямів розвитку. З огляду на ускладнення умов ведення господарської діяльності, з урахуванням швидкої зміни та посилення агресивності зовнішнього середовища, а також в умовах фінансової нестабільності, основою для вдосконалення процесу оцінювання економічною безпекою транспортних підприємств має стати відповідне інформаційне забезпечення, яке пов'язано з необхідністю отримання достовірної інформації про стан безпеки, наявність загроз і ризиків, та відповідне аналітичне забезпечення оцінювання економічної безпеки підприємства.

При формуванні системи оцінювання економічної безпеки підприємства слід виходити із узгодженості цілей підприємства та методів досягнення цих цілей. Оцінювання економічної безпеки – сукупність економічних параметрів підприємства, які характеризують здатність підприємства забезпечити розвиток як у поточному періоді, так і в перспективі. А рівень економічної безпеки являє собою ймовірнісну оцінку здатності підприємства забезпечувати реалізацію економічних інтересів в умовах дії факторів фінансової нестабільності, тобто це оцінка ступеня забезпечення на підприємстві умов для забезпечення його розвитку. Отже, при формуванні науково-методичного підходу аналітичного забезпечення економічної безпеки підприємства необхідно враховувати наступне:

- критеріями економічної безпеки підприємства є ознаки, на підставі яких визначається спроможність підприємства до розвитку в умовах фінансової нестабільності;

- оцінку економічної безпеки підприємства доцільно здійснювати не за функціональними складовими, а за спроможністю підприємства до розвитку;

- важливим принципом оцінки та забезпечення економічної безпеки підприємства є принцип причинно-наслідкових зв'язків, що дозволить визначити наслідок (рівень безпеки) та виявити причину отриманого стану;

- рівень економічної безпеки підприємства можна визначити лише врахувавши всі аспекти сьогоденного та майбутнього стану підприємства;

- при оцінюванні стану економічної безпеки підприємства необхідно

враховувати як кількісні, так і якісні показники діяльності підприємства;

– методика оцінювання рівня економічної безпеки повинна бути гнучкою та, відповідно, передбачати можливість коригування набору показників в залежності від зміни умов діяльності;

Запропонований науково-методичний підхід аналітичного забезпечення оцінювання економічної безпеки транспортних підприємств для подальшого викладу ключових аспектів необхідно представлено таким чином (рис. 2.23).

Згідно запропонованого науково-методичного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств пропонується оцінювання проводити на основі розрахунку ряду моментних та інтервальних показників, які дозволяють охарактеризувати рівень безпеки у будь-який момент часу та простежити динаміку її зміни. Так, згідно наведеного підходу виділено сім функціональних складових у системі економічної безпеки транспортних підприємств та кожній із складових сформовано певну вагу в загальній сукупності на підставі специфіки їх діяльності, пріоритетності протидії зростання рівня небезпеки щодо конкретної складової та за наслідками експертного опитування менеджменту досліджуємих підприємств: фінансова складова економічної безпеки – 0,15; кадрова складова економічної безпеки – 0,20; техніко-технологічна складова економічної безпеки – 0,30; силова складова економічної безпеки – 0,10; інформаційна складова економічної безпеки – 0,05; ресурсна складова економічної безпеки – 0,15; політико-правова складова економічної безпеки – 0,05.

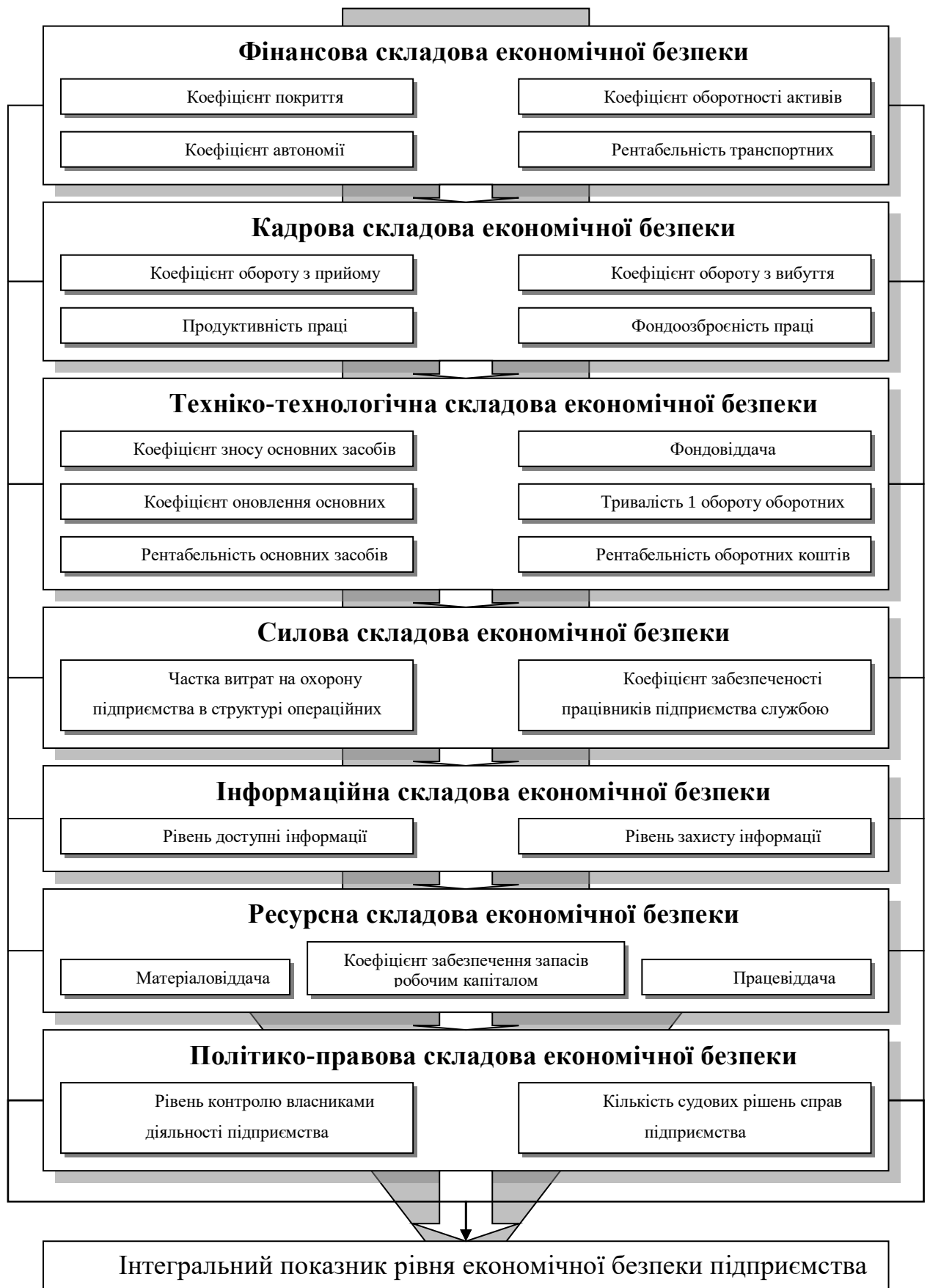


Рис. 2.23. Науково-методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств ¹

¹ Складено автором

У розрізі наведених функціональних складових виділено показники-індикатори кількісного та якісного характеру, які доповнюючи один одного, уможливають отримання багатокритеріальної оцінки рівня економічної безпеки в цілому по підприємству та за кожною функціональною складовою. Також запропоновано характеризувати рівень безпеки за трьома рівнями:

– достатній рівень безпеки – розраховане фактичне значення окремого показника-індикатора, функціональної складової, рівня оцінки або інтегрального показника характеризує достатній рівень безпеки, певну стійку динаміку та можливість подальшого розвитку транспортного підприємства;

– задовільний рівень безпеки – розраховане фактичне значення окремого показника-індикатора, функціональної складової, рівня оцінки або інтегрального показника перебуває в допустимих межах, рівень безпеки не є достатнім, оскільки існує можливість реалізації окремих загроз і зростання рівня небезпеки в майбутньому;

– низький рівень безпеки – розраховане фактичне значення окремого показника-індикатора, функціональної складової, рівня оцінки або інтегрального показника характеризується наявністю тенденцій зростання рівня небезпеки, існує загроза подальшого існування підприємства.

При формуванні граничних значень показників-індикаторів для оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств виходили з думки експертів, а також результатів її апробації на прикладі діяльності досліджуваних транспортних підприємств, з урахуванням реальної можливості досягнення належного рівня безпеки в реальних умовах ведення господарської діяльності. Сформована сукупність показників-індикаторів дозволяє здійснювати оцінювання економічної безпеки підприємства з мінімальними затратами.

Отже, при оцінюванні фінансової безпеки підприємства пропонується проводити оцінювання її рівня на основі розрахунку:

1.1. Коефіцієнту покриття – це показник платоспроможності, що характеризує співвідношення оборотних активів підприємства до його

поточних зобов'язань:

$$K_{\pi} = A_{об} / Z_{пот} , \quad (2.1)$$

де $A_{об}$ – оборотні кошти підприємства, тис. грн.; $Z_{пот}$ – поточні зобов'язання підприємства, тис. грн.

1.2. Коефіцієнту автономії, який характеризує фінансову незалежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування його діяльності, визначається відношенням загальної суми власних коштів підприємства до підсумку його балансу:

$$K_{авт} = ВК / ВБ , \quad (2.2)$$

де ВК – власні кошти підприємства, тис. грн.; ВБ – валюта балансу підприємства, тис. грн.

1.3. Коефіцієнт оборотності активів – показник, що характеризує ефективність їх використання та визначається відношення обсягу реалізації послуг до середньої суми активів підприємства за відповідний період:

$$K_{об.ак} = ЧД / \bar{А} , \quad (2.3)$$

де ЧД – чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.; $\bar{А}$ – середня сума активів підприємства, тис. грн.

1.4. Рентабельність транспортних послуг – показник, що характеризується можливістю підприємства в забезпеченні обсягу річного валового прибутку по відношенню, визначається як відношення валового прибутку підприємства від продажу до собівартості реалізованих транспортних послуг підприємством:

$$P_{\pi} = ВП / С , \quad (2.4)$$

де ВП – валовий прибуток підприємства, тис. грн.; С – собівартість реалізованих транспортних послуг, тис. грн.

При визначенні показників фінансової складової економічної безпеки підприємства необхідно враховувати, що чим вище значення наведених показників, тим вище рівень фінансової безпеки підприємства. На підставі значень розрахованих показників визначають рівень фінансової безпеки підприємства (табл. 2.4).

**Показники граничних рівнів фінансової безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні фінансової безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Коефіцієнт покриття	$K_{\pi} \geq 1,5$	$1,5 > K_{\pi} \geq 1$	$K_{\pi} < 1$
Коефіцієнт автономії	$K_{\text{авт}} \geq 0,5$	$0,5 > K_{\text{авт}} \geq 0,4$	$K_{\text{авт}} < 0,4$
Коефіцієнт оборотності активів	$K_{\text{об.ак.}} \geq 2$	$2 > K_{\text{об.ак.}} \geq 1$	$K_{\text{об.ак.}} < 1$
Рентабельність послуг	$P_{\pi} \geq 20$	$20 > P_{\pi} \geq 5$	$P_{\pi} < 5$

Так у випадку, якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень фінансової безпеки ($P_{\text{фб}}$) визначається як сума добутків складових з урахуванням таких вагових коефіцієнтів: для коефіцієнту покриття (K_{π}) – 0,25; для коефіцієнту автономії ($K_{\text{авт}}$) – 0,30; для коефіцієнту оборотності активів ($K_{\text{об.ак.}}$) – 0,30; для рентабельності транспортних послуг (P_{π}) – 0,15.

При оцінюванні кадрової безпеки підприємства пропонується проводити оцінювання її рівня на основі розрахунку:

2.1. Коефіцієнту обороту з прийому персоналу – показник, що характеризує частку прийнятих працівників на роботу протягом певного періоду і визначається:

$$K_{\text{обп}} = \frac{\chi_{\pi}}{\bar{\chi}_{\pi}}, \quad (2.5)$$

де χ_{π} – чисельність прийнятих працівників на роботу за відповідний період, осіб; $\bar{\chi}_{\pi}$ – середня чисельність персоналу підприємства за певний період, осіб.

2.2. Коефіцієнту обороту з вибуття персоналу – показник, що характеризує частку працівників, що протягом певного періоду були звільнені з будь-яких

причин:

$$K_{\text{обв}} = \chi_{\text{зп}} / \bar{\chi}_{\text{п}}, \quad (2.6)$$

де $\chi_{\text{зп}}$ – чисельність працівників, звільнених з будь-яких причин на підприємстві за відповідний період, осіб; $\bar{\chi}_{\text{обл}}$ – середня чисельність персоналу підприємства за певний період, осіб.

2.3. Продуктивність праці – це показник, що характеризує ефективність витрат живої праці на надання транспортних послуг:

$$\Pi_{\text{пр}} = \text{НП} / \bar{\chi}_{\text{п}}, \quad (2.7)$$

де НП – обсяг наданих транспортних послуг підприємством у вартісному виразі, тис. грн.; $\bar{\chi}_{\text{п}}$ – середня чисельність персоналу підприємства за певний період, осіб.

2.4. Фондоозброєність праці працівників – це показник, що характеризує рівень забезпеченості та ступінь озброєності основними засобами персоналу підприємства:

$$\Phi O = \frac{\overline{OЗ}}{\bar{\chi}_{\text{п}}}, \quad (2.8)$$

де $\overline{OЗ}$ – середньорічна залишкова вартість основних засобів підприємства, тис. грн.; $\bar{\chi}_{\text{п}}$ – середня чисельність персоналу підприємства, осіб.

На підставі значень розрахованих показників визначають рівень інтелектуальної безпеки підприємства (табл. 2.5).

**Показники граничних рівнів кадрової безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні кадрової безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Коефіцієнту обороту з прийому персоналу	$K_{обп} \geq 0,05$	$0,05 > K_{обп} \geq 0,03$	$K_{обп} < 0,03$
Коефіцієнт обороту з вибуття персоналу	$K_{обв} \leq 0,05$	$0,05 < K_{обв} \leq 0,03$	$K_{обв} > 0,03$
Продуктивність праці	$\Pi_{пр} \geq 300$	$300 > \Pi_{пр} \geq 200$	$\Pi_{пр} < 200$
Фондоозброєність праці працівників	$\Phi O \geq 200$	$200 > \Phi O \geq 150$	$\Phi O < 150$

Так у випадку, якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень кадрової безпеки ($P_{кб}$) визначається як сума добутків складових з урахуванням вагових коефіцієнтів: для коефіцієнту обороту з прийому персоналу ($K_{обп}$) – 0,20; для коефіцієнту обороту з вибуття персоналу ($K_{обв}$) – 0,20; для продуктивності праці ($\Pi_{пр}$) – 0,45; для фондоозброєності праці працівників (ΦO) – 0,15.

При оцінці техніко-технологічної складової економічної безпеки підприємства, що характеризує ступінь відповідності застосовуваної на підприємстві техніки та технології сучасним аналогам щодо оптимізації витрат ресурсів, необхідно розрахувати такі показники:

3.1. Коефіцієнт зносу основних засобів – це показник, що характеризує ступінь зносу основних засобів підприємства, який визначається:

$$K_{зн} = OZ_{зн} / OZ_{пв}, \quad (2.9)$$

де $OZ_{зн}$ – сума зносу основних засобів підприємства (накопичена амортизація), тис. грн.; $OZ_{пв}$ – первісна вартість основних засобів

підприємства, тис. грн.

3.2. Коефіцієнт оновлення основних засобів – це показник, що характеризує інтенсивність оновлення основних засобів підприємства, який визначається:

$$K_{он} = OЗ_{над} / OЗ_{пв}, \quad (2.10)$$

де $OЗ_{над}$ – сума основних засобів, що надійшли на підприємство за первісною вартістю, тис. грн.; $OЗ_{пв}$ – первісна вартість основних засобів підприємства, тис. грн.

3.3. Фондовіддача – це показник, що характеризує обсяг наданих транспортних послуг на 1 грн. середньорічної вартості його основних засобів:

$$\Phi В = \frac{НП}{\overline{OЗ}}, \quad (2.11)$$

де НП – обсяг наданих транспортних послуг підприємством у вартісному виразі, тис. грн.; $\overline{OЗ}$ – середньорічна залишкова вартість основних засобів підприємства, тис. грн.

3.4. Рентабельність основних засобів (у відсотках) – це показник, що характеризує величину прибутку на одну гривню середньорічної залишкової вартості основних засобів:

$$P_{оз} = \frac{\Pi}{\overline{OЗ}} \cdot 100, \quad (2.12)$$

де Π – чистий прибуток підприємства, тис. грн.; $\overline{OЗ}$ – середньорічна вартість основних засобів підприємства, тис. грн.

3.5. Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях – це показник, що характеризує тривалість одного обороту оборотних коштів підприємства в днях:

$$T_{об} = \frac{D_k}{K_{об}} = \frac{\overline{OK} \cdot D_k}{РП}, \quad (2.13)$$

де $\overline{OK}$ – середньорічна вартість оборотних коштів підприємства, тис. грн.; D_k – кількість календарних днів протягом року, днів; РП – чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.; $K_{об}$ – коефіцієнт оборотності оборотних коштів.

3.6. Рентабельність оборотних коштів (у відсотках) – це показник, що

характеризує ефективність використання підприємством оборотних коштів, показує скільки операційного прибутку спрямовується на формування оборотних коштів підприємства:

$$P_{ок} = \frac{\Pi_{оп}}{ОК} \cdot 100, \quad (2.14)$$

де $\Pi_{оп}$ – прибуток підприємства від операційної діяльності, тис. грн.; $\overline{ОК}$ – середньорічна вартість оборотних коштів підприємства, тис. грн.

Таблиця 2.6

**Показники граничних рівнів техніко-технологічної безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні техніко-технологічної безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Коефіцієнт зносу основних засобів	$K_{зн} \leq 0,40$	$0,40 < K_{зн} \leq 0,70$	$K_{зн} > 0,70$
Коефіцієнт оновлення основних засобів	$K_{он} \geq 0,10$	$0,10 > K_{он} \geq 0,05$	$K_{он} < 0,05$
Фондовіддача	$\Phi В \geq 4,00$	$4,00 > \Phi В \geq 2,00$	$\Phi В < 2,00$
Рентабельність основних засобів, %	$P_{оз} \geq 10,00$	$10,00 > P_{оз} \geq 5,00$	$P_{оз} < 5,00$
Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях	$T_{об} \leq 100$	$100 < T_{об} \leq 360$	$T_{об} > 360$
Рентабельність оборотних коштів, %	$P_{ок} \geq 15,00$	$15,00 > P_{ок} \geq 5,00$	$P_{ок} < 5,00$

У випадку, якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень техніко-технологічної безпеки ($P_{тб}$) визначається як сума добутоків складових з урахуванням таким вагових коефіцієнтів: для коефіцієнту зносу основних засобів ($K_{зн}$) – 0,05; для коефіцієнту оновлення основних засобів ($K_{он}$) – 0,25; для фондовіддачі ($\Phi В$) – 0,15; для рентабельності основних засобів (у

відсотках) ($P_{ос}$) – 0,15; для тривалості одного обороту оборотних коштів в днях ($T_{об}$) – 0,25; для рентабельності оборотних коштів (у відсотках) ($P_{ок}$) – 0,15.

Силовa безпека підприємства полягає у захисті фізичної особи від загроз її життю, здоров'ю та матеріальному благополуччю, а також захисті майна підприємства від кримінальних посягань.

Для оцінки силової складової економічної безпеки підприємства пропонується розрахувати такі показники:

4.1. Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат – це показник, що відображає питому вагу витрат на забезпечення безпеки підприємства в структурі його операційних витрат:

$$ЧВ_{оп} = B_{оп} / OB, \quad (2.15)$$

де $B_{оп}$ – витрати на забезпечення безпеки підприємства, тис. грн.; OB – операційні витрати підприємства, тис. грн.

4.2. Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони – це показник, що відображає відношення чисельності працівників служби безпеки підприємства до середньорічної чисельності його працівників:

$$КЗ_{оп} = Ч_{спб} / \overline{Ч}_п, \quad (2.16)$$

де $Ч_{спб}$ – чисельність працівників служби безпеки підприємства, осіб; $\overline{Ч}_п$ – середня чисельність персоналу підприємства, осіб.

Силовa складова економічної безпеки підприємства має три рівні: якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень силової безпеки ($P_{сб}$) визначається як сума добутків складових з урахуванням таких вагових коефіцієнти: для частки витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат ($ЧВ_{оп}$) – 0,40; для коефіцієнту забезпеченості працівників підприємства службою охорони ($КЗ_{оп}$) – 0,60.

Порогові значення рівнів силової безпеки наведені в табл. 2.7.

Таблиця 2.7

**Показники граничних рівнів силової безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні силової безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат	$ЧВ_{\text{бп}} \geq 0,05$	$0,05 > ЧВ_{\text{бп}} \geq 0,03$	$ЧВ_{\text{бп}} < 0,03$
Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони	$K_{\text{он}} \geq 0,04$	$0,04 > K_{\text{он}} \geq 0,02$	$K_{\text{он}} < 0,02$

При оцінюванні ресурсної безпеки підприємства пропонується проводити оцінювання її рівня на основі розрахунку:

5.1. Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом – це показник, що характеризує ступінь покриття запасів підприємства власним оборотним капіталом:

$$K_{\text{зз}} = (A_{\text{об}} - Z_{\text{пот}}) / Z, \quad (2.17)$$

де $A_{\text{об}}$ – оборотні кошти підприємства, тис. грн.; $Z_{\text{пот}}$ – поточні зобов'язання підприємства, тис. грн.; Z – запаси підприємства, тис. грн.

5.2. Матеріаловвідача – характеризує ефективність використання предметів праці, тобто показує скільки надано транспортних послуг з одиниці використаних матеріальних ресурсів:

$$MB = ЧД / V_{\text{м}}, \quad (2.18)$$

де $ЧД$ – чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.; $V_{\text{м}}$ – матеріальні затрати, тис. грн.

5.3. Працевідача – характеризує ефективність використання праці, тобто показує скільки надано транспортних послуг з одиниці використаних трудових ресурсів:

$$PB = ЧД / V_{\text{оп}}, \quad (2.19)$$

де $ЧД$ – чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.; $V_{\text{оп}}$ – матеріальні затрати, тис. грн.

У випадку, якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень ресурсної безпеки (P_{pb}) визначається як сума добутків складових з урахуванням таких вагових коефіцієнтів: для коефіцієнту забезпечення запасів робочим капіталом (K_{33}) – 0,25; для матеріаловіддачі (МВ) – 0,35; для працевіддачі (ПВ) – 0,40.

Порогові значення рівнів ресурсної безпеки наведені в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

**Показники граничних рівнів ресурсної безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні ресурсної безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Коефіцієнт забезпечення робочим капіталом	$K_{33} \geq 0,50$	$0,50 > K_{33} \geq 0,30$	$K_{33} < 0,30$
Матеріаловіддача	$MB \geq 3,00$	$3,00 > MB \geq 2,00$	$MB < 2,00$
Працевіддача	$PB \geq 4,00$	$4,00 > PB \geq 3,00$	$PB < 3,00$

При оцінюванні політико-правової безпеки підприємства пропонується проводити оцінювання її рівня на основі розрахунку:

6.1. Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства – це показник, що характеризує ступінь контролю діяльності підприємства з боку його власників через відповідні органи та інструменти. Визначається емпірично, може набувати значень від 0% до 100%, рекомендована тенденція до зростання:

$$T_{зр}^k = P_k^{n-1} / P_k^n, \quad (2.20)$$

де P_k^n , P_k^{n-1} – рівень контролю власниками діяльності підприємства відповідно у поточному та попередньому періодах.

6.2. Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства – це кількісний показник, що відображає динаміку відкритих судових справ та

внесених судових рішень. Визначається кількісно згідно Єдиного державного реєстру судових рішень, рекомендована тенденція до зменшення:

$$T_{зр}^{ср} = K_{ср}^{n-1} / K_{ср}^n, \quad (2.21)$$

де $K_{ср}^n$, $K_{ср}^{n-1}$ – кількість судових рішень відповідно у поточному та попередньому періодах.

Політико-правова складова економічної безпеки підприємства має три рівні: якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень політико-правової безпеки ($P_{пб}$) визначається як сума добутків складових з урахуванням таких вагових коефіцієнтів: для темпу зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства ($ЧВ_{бп}$) – 0,60; для темпу зростання кількості судових рішень справ підприємства ($КЗ_{бп}$) – 0,40.

Порогові значення рівнів політико-правової безпеки наведені в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

**Показники граничних рівнів політико-правової безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні техніко-технологічної безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства	$T_{зр}^к \geq 0,80$	$0,80 > T_{зр}^к \geq 0,50$	$T_{зр}^к < 0,50$
Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства	$T_{зр}^{ср} \leq 0,20$	$0,20 > T_{зр}^{ср} \leq 0,40$	$T_{зр}^{ср} > 0,40$

При оцінюванні інформаційної безпеки підприємства пропонується проводити оцінювання її рівня на основі розрахунку:

7.1. Рівень доступності інформації – це показник, що характеризує ступінь доступності співробітників підприємства до управлінської інформації, визначається емпірично, може набувати значень від 0% до 100%,

рекомендована тенденція до зростання.

7.2. Рівень захисту інформації – це показник, що характеризує ступінь захисту управлінської інформації, визначається емпірично, може набувати від 0% до 100%, рекомендована тенденція до зростання.

Інформаційна складова економічної безпеки підприємства має три рівні: якщо показник має достатній рівень, то йому присвоюється значення 3, задовільний – 2, низький – 1. Загальний рівень політико-правової безпеки ($P_{іб}$) визначається як сума добутків складових з урахуванням таких вагових коефіцієнтів: для рівня доступності інформації ($P_{ді}$) – 0,40; для рівня захисту інформації ($P_{зі}$) – 0,60.

Порогові значення рівнів інформаційної безпеки наведені в табл. 2.10.

Таблиця 2.10

**Показники граничних рівнів інформаційної безпеки
транспортних підприємств**

Показники	Рівні інформаційної безпеки		
	достатній рівень	задовільний рівень	низький рівень
Рівень доступності інформації	$P_{ді} \geq 0,30$	$0,30 > P_{ді} \geq 0,20$	$P_{ді} < 0,20$
Рівень захисту інформації	$P_{зі} \geq 0,50$	$0,50 > P_{зі} \geq 0,30$	$P_{зі} < 0,30$

Зазначені складові оцінювання економічної безпеки транспортних підприємств дозволяють чітко окреслити їх стан, але, в той же час, можна визначити і інші складові економічної безпеки підприємства, застосовуючи подібну методику.

На основі визначення узагальнюючих показників за кожною складовою економічної безпеки підприємства необхідно визначити інтегральний показник економічної безпеки підприємства ($K_{себ}$), застосовуючи таку формулу:

$$K_{\text{сєб}} = \sum_{i=1}^n P_i \cdot d_i, \quad (2.22)$$

де P_i – величина окремого (поодинокого) критерію за i -ю функціональною складовою економічної безпеки підприємства; d_i – питома вага значущості i -ї функціональної складової економічної безпеки підприємства;

n – кількість функціональних складових економічної безпеки підприємства.

А з метою проведення інтегральної оцінки економічної безпеки підприємства також можна розрахувати відносні оцінки безпеки підприємства за кожною складовою безпеки.

Відносна оцінка безпеки за відповідною складовою розраховується відношенням фактичного рівня безпеки (n_i) до максимального рівня безпеки (N_i) відповідної складової.

	3	2	1
Рівень безпеки	достатній	задовільний	низький

Рис. 2.24. Графічна модель розподілу оцінок економічної безпеки транспортних підприємств ¹

¹ Авторська розробка

У такому разі (рис. 2.24) при оцінюванні економічної безпеки підприємства необхідно враховувати, що чим ближче значення оцінки до трійки, тим вищий рівень економічної безпеки, і навпаки, чим ближче значення оцінки до одиниці, це свідчить про ослаблення економічної безпеки підприємства, а аналіз окремих складових дозволить встановити звідки надходять погрози для економічної безпеки підприємства.

2.3. Діагностика економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності

В умовах фінансової нестабільності для будь-якого транспортного підприємства питання забезпечення безпеки є основою їх сталого та

безпечного функціонування та розвитку. Враховуючи те, що на економічну систему будь-якого підприємства впливає ціла низка дестабілізуючих внутрішніх і зовнішніх чинників, що порушують збалансований їх розвиток актуальними є пошук інструментів забезпечення їх економічної безпеки.

Як зазначає С.П. Міщенко, забезпечення економічної безпеки вимагає створення на підприємстві власної системи безпеки, метою функціонування якої є своєчасне виявлення та запобігання небезпеки та загрозам, забезпечення досягнення підприємством мети його діяльності [144]. Це ж стосується і транспортних підприємств, що в свою чергу обумовлює оцінювання тенденцій їх розвитку та відповідного ресурсного забезпечення. У зв'язку з цим для діагностики забезпечення безпеки транспортних підприємств розглянуто діяльність таких транспортних підприємств, як ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал», ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД», ПАТ «Чорноморська транспортна компанія», ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство».

Для забезпечення здійснення транспортного процесу на кожному з досліджуваних підприємств використовуються основні засоби виробничого призначення, частка яких на кожному з них сягає майже 100,00%.

На ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» частка основних засобів виробничого призначення станом на 31.12.2020 р. становить 96,08%, на ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» станом на 31.12.2020 р. – 97,00%, на ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» станом на 31.12.2020 р. – 99,95%, а на ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» та ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство» станом на 31.12.2020 р. основні засоби мають 100,00% виробниче призначення.

Для дослідження динаміки показників забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств проаналізуємо показники стану основних засобів та технічного оснащення досліджуваних транспортних підприємств. Необхідно

відзначити, що у діяльності транспортних підприємств основні засоби є базисним фактором їх господарської діяльності, оскільки з точки зору їх економічного значення, вони є показником розвитку підприємств та визначають ступінь їх механізації.

Протягом 2016-2020 рр. коефіцієнт зносу основних засобів досліджуваних транспортних підприємств перевищує 0,50 або 50,00%. Необхідно відзначити, що найбільш зношеними є основні засоби ПАТ «Чорноморська транспортна компанія», ступінь зносу основних засобів якого станом на 31.12.2020 р. є майже стовідсотковим – від 0,42 станом на 31.12.2016 р. до 0,99 станом на 31.12.2020 р., при чому середньорічний темп зростання зносу становив 25,48%. Також високо зношеними є основні засоби ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство», у якого коефіцієнт зносу збільшився на 0,06 – з 0,86 станом на 31.12.2016 р. до 0,91 станом на 31.12.2020 р.

Одночасно з цим необхідно відзначити про зростання придатності основних засобів у ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» з 0,23 станом на 31.12.2016 р. до 0,28 станом на 31.12.2020 р., а також у ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» – з 0,09 станом на 31.12.2016 р. до 0,14 станом на 31.12.2020 р. Це свідчить про зростання економічного потенціалу та виробничої потужності цих двох підприємств, що підвищує технічний рівень їх діяльності та обумовлює до можливого зростання обсягів наданих послуг.

Серед досліджуваних підприємств найкращий рівень забезпечення основними засобами персоналу підприємства є у ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» – 212,34 тис. грн. / чол. станом на 31.12.2020 р., а також ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» – 174,11 тис. грн. / чол. станом на 31.12.2020 р. Окремої уваги потребує порівняння темпів зростання продуктивності праці з темпами зростання фондоозброєності праці.

Оцінювання ефективності використання основних засобів транспортних

підприємств засвідчує, що найбільше значення фондовіддачі має ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» (10,93 станом на 31.12.2016 р., 14,67 станом на 31.12.2020 р.) та ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» (1,05 станом на 31.12.2016 р., 13,11 станом на 31.12.2020 р.), в той же час найменше значення фондовіддачі властиве для ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (1,39 станом на 31.12.2016 р., 1,90 станом на 31.12.2020 р.). Все це засвідчує, що на 1 грн. вартості основних засобів підприємства найбільший випуск продукції має саме ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» – 14,67 станом на 31.12.2020 р.

Найбільша вартість основних засобів на 1 грн. виробленої продукції характерна для ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» – від 0,72 станом на 31.12.2016 р. до 0,53 станом на 31.12.2020 р., а також для ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» – від 0,18 станом на 31.12.2016 р. до 0,44 станом на 31.12.2020 р.

У той же час динаміка показника рентабельності основних засобів засвідчує, що єдиним підприємством, яке впродовж 2016-2020 рр. має позитивне зростаюче його значення є підприємство залізничного транспорту ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту». Так підприємство у 2016 р. отримало 5,98 коп., у 2017 р. – 10,30 коп., у 2018 р. – 15,46 коп., у 2019 р. – 9,31 коп. та у 2020 р. – 13,27 коп. чистого прибутку від використання 1 грн. основних засобів. Також рентабельне використання основних засобів характерне і для ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД»: у 2016 р. – 0,86 коп., у 2017 р. – 9,33 коп., у 2018 р. – 8,28 коп., у 2019 р. – 0,27 коп., у 2020 р. – 0,21 коп. чистого прибутку від використання 1 грн. основних засобів. А діяльність інших транспортних підприємств – ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал», ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» та ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство» є збитковою.

Проведемо апробацію запропонованої методики у попередньому

параграфі на прикладі діяльності зазначених транспортних підприємств. Розрахунки показників-індикаторів складових економічної безпеки здійснена за показниками діяльності транспортних підприємств і наведена у додатку Ж.

На підставі розрахованих показників-індикаторів економічної безпеки ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» (табл. Ж.1 додатку Ж) необхідно зазначити, що показники фінансової складової засвідчують про погіршення її стану у 2019 р. та покращення у 2020 р., але рівень фінансової безпеки залишається низьким; кадрова безпека теж зазнала позитивних змін впродовж 2016-2020 рр., її значення є достатньо високим – 2,70 станом 31.12.2020 р, що ближче рівню безпеки «достатній»; техніко-технологічна безпека підприємства за період 2016-2020 рр. майже не зазнала змін і є майже «задовільною» за своїм значенням; силова безпека підприємства є майже «достатньою» впродовж усього досліджуемого періоду; інформаційна безпека є безперечно «достатньою» впродовж усього досліджуемого періоду з 2016 р. по 2020 р.; ресурсна безпека має тенденцію до зниження і має значення 1,40 станом на 31.12.2020 р.; політико-правова безпека зазнала суттєвих змін – зменшилась з 3,00 станом на 31.12.2016 р. до 2,20 станом на 31.12.2022 р. (рис. 2.26), а графічне зображення відносного оцінювання складових економічної безпеки відображено на рис. 2.27.

Динаміка складових економічної безпеки ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (табл. Ж.2 додатку Ж) засвідчує про певне її покращення. Так її фінансова складова збільшилась з 2,35 станом на 31.12.2016 р. до 2,45 станом на 31.12.2020 р., набувши майже достатнього рівня; кадрова складова зросла з 1,60 станом на 31.12.2016 р. до 2,45 станом на 31.12.2020 р., також набувши майже достатнього рівня; одночасно з цим позитивних змін зазнала і техніко-технологічна складова – з 2,30 станом на 31.12.2016 р. до майже достатнього рівня зі значенням 2,75 станом на 31.12.2020 р.; силова складова впродовж досліджуемого періоду за рівнем є низькою і складає 1,00; інформаційна складова економічної безпеки впродовж 2016-2020 рр. є незмінною і складає

3,00 і має достатній рівень; ресурсна безпека незначно зросла з 1,35 станом на 31.12.2016 р. до 1,70 станом на 31.12.2020 р., а політико-правова безпека залишилась на рівні 2,20 без змін (рис. 2.28).

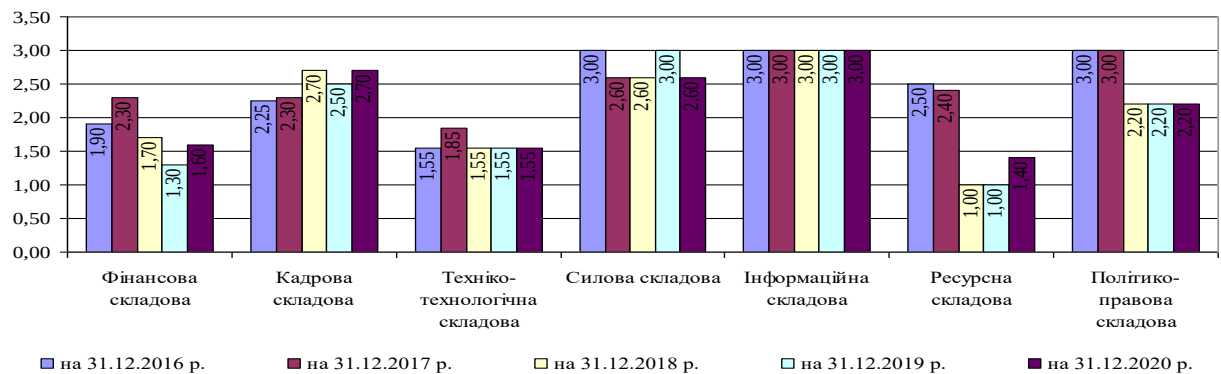


Рис. 2.26. Динаміка функціональних складових економічної безпеки

ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

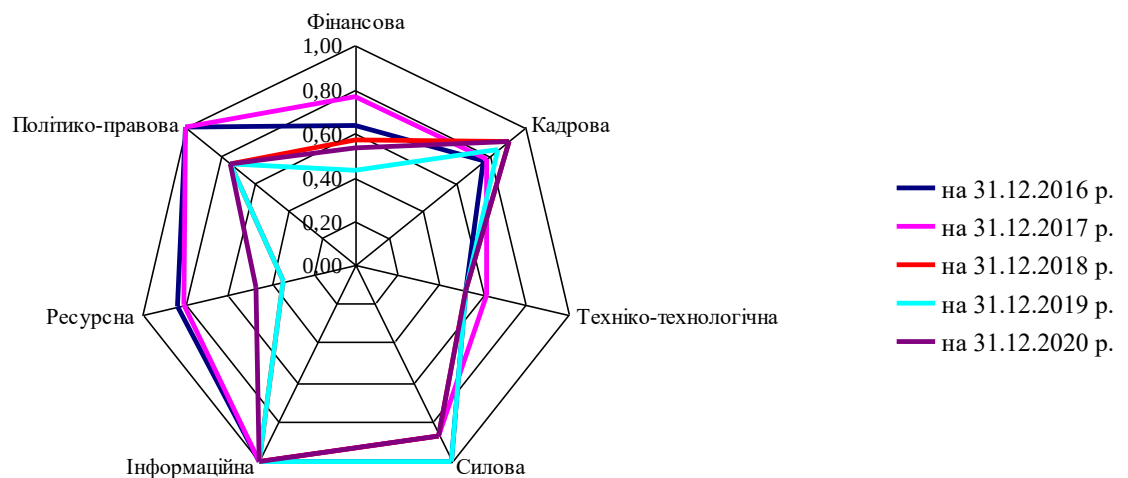


Рис. 2.27. Відносна оцінка складових економічної безпеки ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

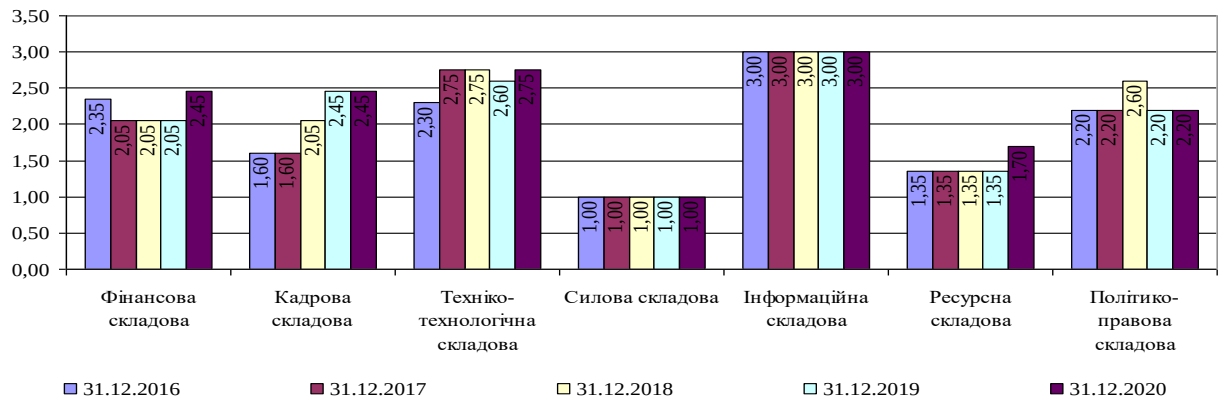


Рис. 2.28. Динаміка функціональних складових економічної безпеки
ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового
залізничного транспорту» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

Проведене відносне оцінювання економічної безпеки ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (рис. 2.29) підтверджує, що найкращий стан економічної безпеки властивий для 2020 р. за більшістю її функціональних складових.

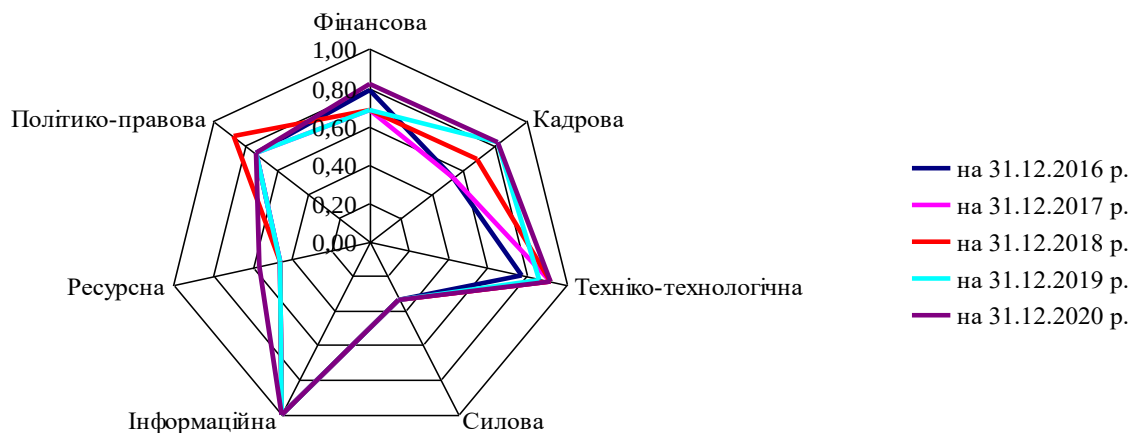


Рис. 2.29. Відносна оцінка складових економічної безпеки ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного
транспорту» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

Для ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» (табл. Ж.3 додатку Ж) за досліджуємий період характерне певне послаблення позицій рівня економічної безпеки. Так фінансова складова суттєво зменшилась з 2,85

станом на 31.12.2016 р. до 1,60 станом на 31.12.2020 р. зі спрямуванням до низького рівня; кадрова безпека дещо покращилась – з 2,50 станом на 31.12.2016 р. до 2,80 станом на 31.12.2020 р.; техніко-технологічна безпека зазнала незначного зменшення – з 2,60 станом на 31.12.2016 р. до 2,50 станом на 31.12.2020 р.; силова складова є низькою і становить 1,60 впродовж 2016-2020 рр.; інформаційна безпека впродовж 2016-2020 рр. є незмінною і становить 3,00, тобто за рівнем є достатньою; ресурсна безпека зменшилась з 2,62 станом на 31.12.2016 р. до 2,10 станом на 31.12.2020 р.; рівень політико-правової безпеки впродовж досліджуємого періоду залишився сталим – 2,20 (рис. 2.30), а відносна оцінка, що відображена на рис. 2.31, засвідчує, що найкращого значення рівень економічної безпеки набув станом на 31.12.2016 р.

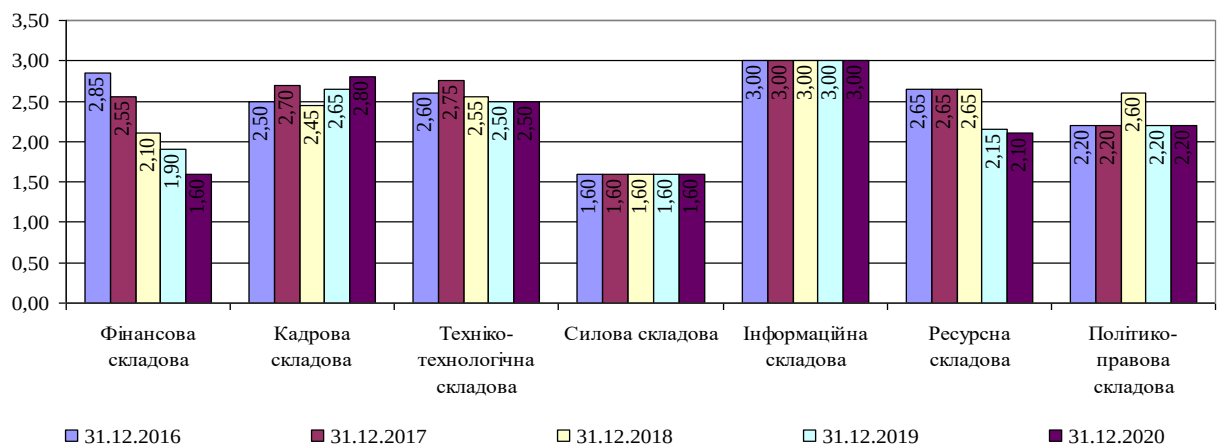


Рис. 2.30. Динаміка функціональних складових економічної безпеки ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

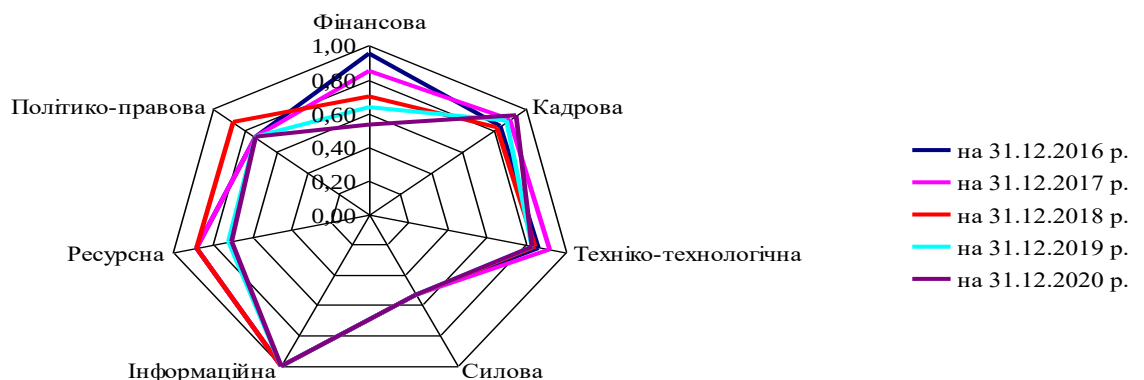


Рис. 2.31. Відносна оцінка складових економічної безпеки ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

Діяльність ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» (табл. Ж.4 додатку Ж) характеризується погіршенням рівня економічної безпеки підприємства, оскільки всі її функціональні складові зазнали негативних змін. Так фінансова безпека зменшилась з 1,25 станом на 31.12.2016 р. до 1,15 станом на 31.12.2020 р., наближаючись до низького рівня; кадрова безпека також зменшилась з 1,40 станом на 31.12.2016 р. до 1,20 станом на 31.12.2020 р.; техніко-технологічна безпека залишилась низькою і складає 1,30 станом на 31.12.2020 р.; рівень силової безпеки також залишився без змін – 1,40 станом на 31.12.2020 р.; рівень інформаційної безпеки зменшився з 3,00 станом на 31.12.2016 р. до 2,40 станом на 31.12.2020 р.; ресурсна безпека також зазнала тенденції зменшення – з 2,20 станом на 31.12.2016 р. до 1,70 станом на 31.12.2020 р. і лише політико-правова безпека зазнала дещо позитивних змін – з 2,20 станом на 31.12.2016 р. до 2,60 станом на 31.12.2020 р. (рис. 2.32). У той же час відносне оцінювання економічної безпеки підприємства (рис. 2.33), засвідчує, що найкраще значення рівня економічної безпеки мало місце за підсумками 2017 р.

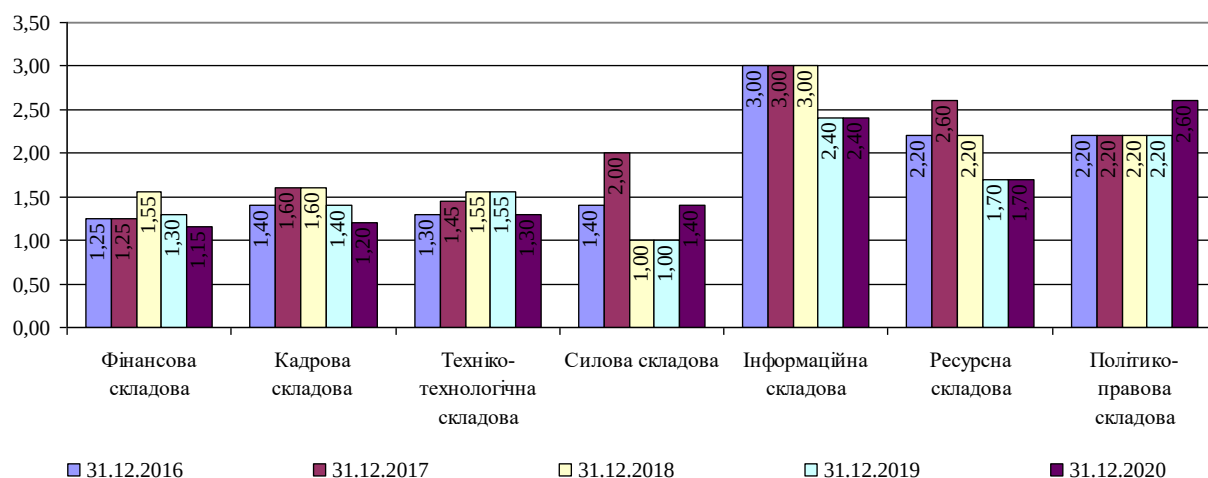


Рис. 2.32. Динаміка функціональних складових економічної безпеки ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

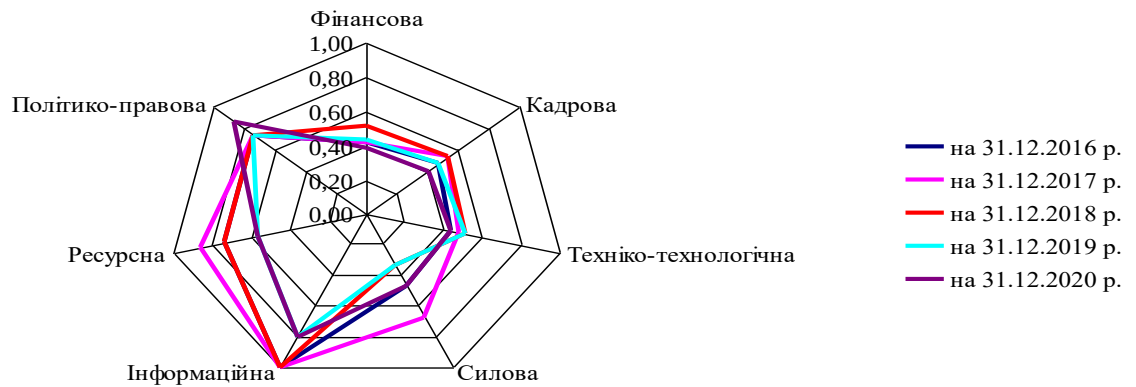


Рис. 2.33. Відносна оцінка складових економічної безпеки

ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

Для ПАТ «Калуське автотранспортне підприємство» (табл. Ж.5 додатку Ж) характерний сталий посередній рівень економічної безпеки. Так фінансова складова зменшилась з 2,05 станом на 31.12.2016 р. до 1,75 станом на 31.12.2020 р; кадрова складова впродовж 2016-2020 рр. становила 1,80; техніко-технологічна складова не суттєво зросла з 1,50 станом на 31.12.2016 р. до 1,80 станом на 31.12.2020 р.; силова складова є незмінною впродовж 2016-2020 рр. – 1,00; інформаційна складова є незмінною впродовж 2016-2020 рр. – 1,40; ресурсна складова також не змінилась з 2016 р. і на 31.12.2020 р. становить 1,70 і лише політико-правова безпека покращилась (рис. 2.34).

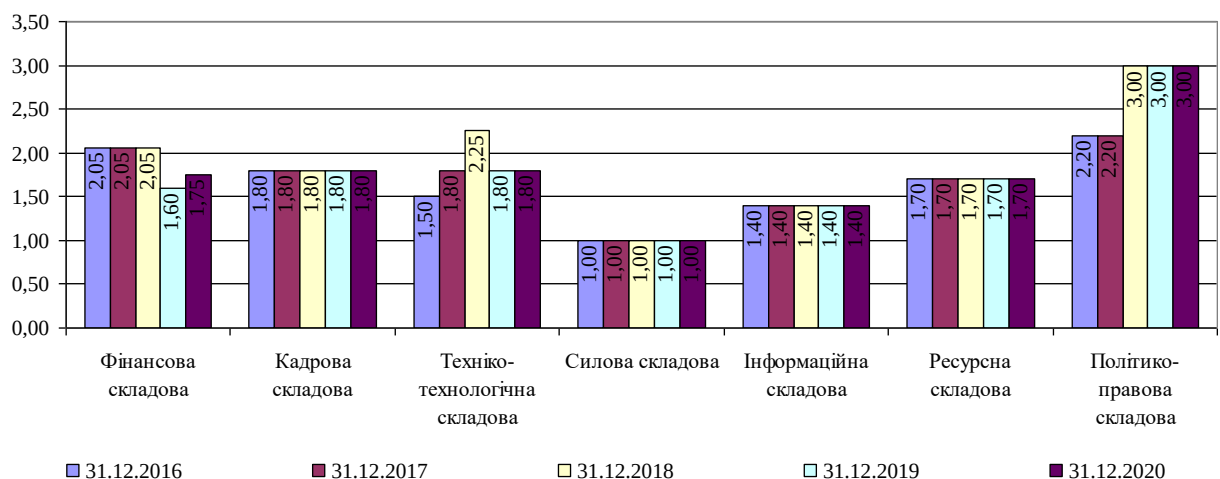


Рис. 2.34. Динаміка функціональних складових економічної безпеки
ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

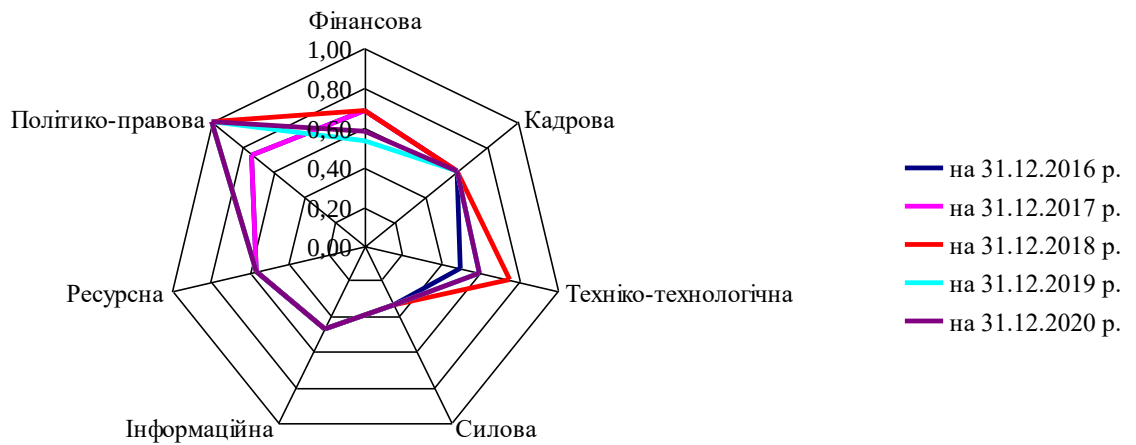


Рис. 2.35. Відносна оцінка складових економічної безпеки ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство» за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

На підставі формули 2.22 проведемо узагальнююче оцінювання рівня економічної безпеки досліджуємих транспортних підприємств шляхом визначання відповідного інтегрального показника (рис. 2.36).

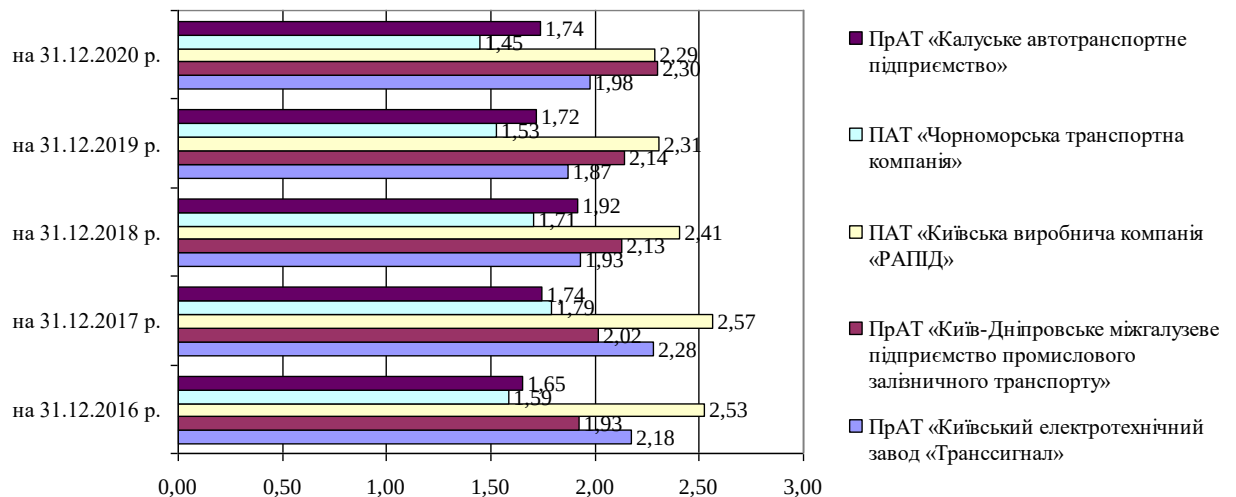


Рис. 2.36. Динаміка інтегрального показника рівня економічної безпеки
транспортних підприємств за 2016-2020 рр., % ¹

¹ Складено та розраховано автором

За наслідками розрахунків необхідно відзначити про суттєві зміни

інтегрального показника рівня економічної безпеки: для ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» властиве зменшення з 2,18 станом на 31.12.2016 р. (вище «задовільного рівня») до 1,98 станом на 31.12.2020 р. (нижче «задовільного рівня»); ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» – зростання показника безпеки з 1,93 станом на 31.12.2016 р. до 2,30 станом на 31.12.2020 р.; для ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» зазнала зменшення інтегрального показника економічної безпеки з 2,53 станом на 31.12.2016 р. до 2,29 станом на 31.12.2020 р.; для ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» також властиве зменшення рівня економічної безпеки з 1,59 станом на 31.12.2016 р. до 1,45 станом на 31.12.2020 р.; для ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство» – незначне покращення рівня з 1,65 станом на 31.12.2016 р. до 1,74 станом на 31.12.2020 р. У той же час, необхідно відзначити, що серед досліджуваних транспортних підприємств за наслідками 2016 р. найвищий рівень показника економічної безпеки має ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» (2,53, майже «достатній рівень»), а найнижчий – ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» (1,59, нижче «задовільного рівня»); за наслідками 2017 р. найвищий рівень характерний ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» (2,28, вище «задовільного рівня»), а найнижчий – ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство» (1,74, нижче «задовільного рівня»); за наслідками 2018 р. найвищий рівень має ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» (2,41, вище «задовільного рівня»), а найнижчий рівень – ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» (1,71, нижче «задовільного рівня»); за наслідками 2019 р. найвищий рівень має ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» (2,31, вище «задовільного рівня»), а найнижчий рівень – ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» (1,53, нижче «задовільного рівня»); за наслідками 2020 р. найвищий рівень показника економічної безпеки має ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (2,30, вище «задовільного рівня»), а найнижчий має ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» (1,45, нижче

«задовільного рівня»). Отже, серед усіх досліджуваних підприємств задовільний рівень економічної безпеки має підприємство залізничного транспорту ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» та підприємство автомобільного транспорту ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД», а відповідно низький рівень економічної безпеки властивий підприємству автомобільного транспорту ПАТ «Чорноморська транспортна компанія».

Висновки до другого розділу

Узагальнюючи матеріали другого розділу дисертаційного дослідження, в першу чергу, необхідно відзначити про розроблений науково-методичний підхід, що був покладений в основу оцінювання тенденцій та середовища функціонування транспортних підприємств. Так, оцінювання тенденцій та середовища їх функціонування дозволяє стверджувати, що обсяг ВВП, який сформовано суб'єктами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності збільшився у 3,16 рази – з 83027 млн. грн. за підсумками 2010 р. до 262453 млн. грн. за підсумками 2020 р., при цьому частка ВВП, яку формують зазначені суб'єкти зменшилась з 7,69% за підсумками 2010 р. до 6,22% за підсумками 2020 р. Також необхідно відзначити, що кількість суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за період з 2012 р. по 2020 р. збільшилась на 11055 одиниць, з яких кількість підприємств збільшилась на 2112 одиниць, а кількість фізичних осіб-підприємців – на 8943 одиниць. Крім того, необхідно відзначити, що їх структура є порівняно стабільною впродовж 2011-2020 рр. – за підсумками 2020 р. 17,89% при їх збільшенні на 2,46%, а частка фізичних осіб-підприємців коливалась від 79,60% у 2011 р. до 82,11% у 2020 р. при їх збільшенні на 29,51%.

У той же час, необхідно відзначити про значний вклад підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у формування обсягів виробленої та реалізованої продукції, товарів і послуг

усіма суб'єктами господарювання. В першу чергу, необхідно відзначити, що обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) усіма суб'єктами господарювання збільшився з 2885562684,7 тис. грн. у 2014 р. до 7294447325,3 тис. грн. у 2020 р., тобто у 2,53 рази або на 4408884640,6 тис. грн., а обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності збільшився дещо менше – в 2,37 рази, з 200751496,3 тис. грн. у 2014 р. до 476286287,8 тис. грн. у 2020 р., або на 275534791,5 тис. грн., при цьому їх частка у динаміці обсягів її виробництва в цілому за період з 2014 р. по 2020 р. коливалась від 6,96% до 6,53%. У той же час обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) усіма суб'єктами господарювання збільшився з 4459702176,9 тис. грн. у 2014 р. до 11062297146,3 тис. грн. у 2020 р., тобто на 6602594969,4 тис. грн. або у 2,48 рази, а обсяг відповідно обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємствами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності збільшився з 203561259,6 тис. грн. до 498243640,5 тис. грн., тобто на 294682380,9 тис. грн. або у 2,45 рази, при цьому частка цих підприємств у динаміці обсягів реалізації продукції (товарів, послуг) усіма суб'єктами господарювання з період з 2014 р. по 2020 р. коливалась від 4,56% за підсумками 2014 р. до 4,50% за підсумками 2020 р. Але в той же час необхідно відзначити і про зниження ділової активності суб'єктів транспортної галузі. Так, зокрема, вантажообіг за період з 2014 р. по 2020 р. зменшився на 11,43%, а обсяг перевезень вантажів збільшився не суттєво – на 1,11%, з 1623 млн. до 1641 млн. т. Пасажирообіг за 2014-2020 рр. також суттєво зменшився, з 106,3 млн. пас. км у 2014 р. до 49,0 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 53,90%. Зменшення пасажирообігу відбулось одночасно зі зменшенням кількості перевезених пасажирів. Так за період 2014-2020 рр. кількість перевезених пасажирів зменшилась на 56,46% з 5902 млн. у 2014 р. до 2570 млн. у 2020 р. або на 3332 млн. Найбільше зменшення властиве для залізничного транспорту – на 82,52% з 389 млн. пасажирів у 2014 р. до 68 млн. у 2020 р., та автомобільного транспорту – на 62,79% з 2913 млн. у 2014 р. до

1084 млн. у 2020 р.

Аналіз наявних методичних підходів аналітичного забезпечення оцінювання економічної безпеки засвідчив про відсутність єдиного підходу цьому питанні та, більше того, дозволив виділити ряд недоліків: перекладання окремих функцій держави на підприємства, відсутність чітких правил гри та формування інституційного середовища, ускладнення проведення оцінювання через надмірну деталізацію показників, що ускладнює ідентифікацію проблем підприємства, відсутність можливості розуміння причин досягнутого рівня, неможливість врахувати та ідентифікувати усі фактори, наявність умовностей та наближеностей при здійсненні оцінювання тощо. Тому, за наслідками дослідження, в роботі запропоновано науково-методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, який передбачає оцінювання проводити на основі розрахунку ряду моментних та інтервальних показників, які дозволяють охарактеризувати рівень безпеки у будь-який момент часу та простежити динаміку її зміни. Так, згідно наведеного підходу виділено сім функціональних складових у системі економічної безпеки транспортних підприємств та кожній із складових сформовано певну вагу в загальній сукупності на підставі специфіки їх діяльності, пріоритетності протидії зростання рівня небезпеки щодо конкретної складової та за наслідками експертного опитування менеджменту досліджуємих підприємств (фінансова складова – 0,15, кадрова складова – 0,20, техніко-технологічна складова – 0,30, силова складова – 0,10, інформаційна складова – 0,05, ресурсна складова – 0,15, політико-правова складова – 0,05). У розрізі наведених функціональних складових виділено показники-індикатори кількісного та якісного характеру, які доповнюючи один одного, уможливають отримання багатокритеріальної оцінки рівня економічної безпеки в цілому по підприємству та за кожною функціональною складовою. Також запропоновано охарактеризувати рівень безпеки за трьома рівнями: «достатній рівень безпеки», «задовільний рівень безпеки» та «низький рівень безпеки». При формуванні граничних значень показників-

індикаторів для оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств виходили з думки експертів, а також результатів її апробації на прикладі діяльності досліджуваних транспортних підприємств, з урахуванням реальної можливості досягнення належного рівня безпеки в реальних умовах ведення господарської діяльності. Сформована сукупність показників-індикаторів дозволяє інтегровано здійснювати оцінювання економічної безпеки підприємства з мінімальними затратами, провести відносне оцінювання її рівня та здійснювати аналітичне обґрунтування її рівня.

Реалізація запропонованої методики оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств була здійснена на прикладі п'яти транспортних підприємств (ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал», ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД», ПАТ «Чорноморська транспортна компанія», ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство»), виходячи з необхідності створення на підприємстві власної системи безпеки, метою функціонування якої має стати своєчасне виявлення та запобігання небезпекам та загрозам і забезпечення досягнення ефективного функціонування підприємства. За наслідками проведеного оцінювання та графічної інтерпретації відносної оцінки рівня економічної безпеки слід відзначити про її достатність для здійснення зазначеного оцінювання. Отримані результати аналізу є базовою основою для подальшого розвитку ідей дисертаційного дослідження. Основним висновком на цій стадії є розуміння того, що якісна, своєчасна та достовірна інформація первинного обліку та їх тенденція у певних часових інтервалах є запорукою забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства.

РОЗДІЛ 3

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

3.1. Концептуально-методичні підходи та стратегічні аспекти удосконалення забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств

У сучасних умовах транспортні підприємства, як і будь-які інші, вимушені адаптуватися до умов політичної, соціально-економічної та фінансової нестабільності, постійно вирішуючи різні проблеми, та шукати шляхи зниження загроз власному існуванню. Високий моральний і фізичний знос основних засобів, обмеженість фінансових ресурсів, недостатність власних оборотних коштів, порушення бізнес-зв'язків призводять до порушень у господарській діяльності транспортних підприємств. Як наслідок виникає необхідність створення та реалізації механізму забезпечення їх економічної безпеки, що допоможе знизити рівень загроз та втрат, особливо в умовах фінансової нестабільності.

Для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства необхідно розробити відповідну концепцію. Концепція забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства – це комплекс поглядів на проблеми економічної безпеки та шляхи їх вирішення на різних етапах та рівнях господарської діяльності транспортних підприємств, а також ключові принципи, етапи та напрями реалізації заходів безпеки. Економічна безпека транспортного підприємства визначається його захисними властивостями, що спрямовані на зниження підприємницьких ризиків та дотримання економічних інтересів. Саме тому в роботі пропонується наступна концептуальна модель забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Концептуальна модель забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності ¹

¹ Авторська розробка

Запропонована концептуальна модель забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності поєднує стратегічну мету, ідею, бачення проблем, суб'єкт і об'єкт управління, завдання для досягнення цільової установки, принципи та механізми забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності. Так стратегічну мету забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства доцільно сформулювати як формування умов для його стійкого соціально-економічного розвитку, збереження його життєздатності та економічної стійкості в умовах фінансової нестабільності.

Об'єктом економічної безпеки транспортного підприємства є його стабільний економічний стан в поточному та перспективних періодах, який необхідно охарактеризувати як такий, що відповідає відповідним критичним

значенням показників-індикаторів стану економічної безпеки у галузевому зрізі.

Суб'єктом економічної безпеки транспортного підприємства виступає певна управлінська ланка підприємства у межах, що визначені відповідними службовими інструкціями, компетенціями та повноваженнями.

У той же час необхідно відзначити, що концепція забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності повинна відповідати наступним принципам: науковість, системність, комплексність, єдиноначальність, колегіальність, плановість, оптимальне поєднання централізації та децентралізації, інформаційна оснащеність, аналітичність, належне поєднання прав, обов'язків та відповідальності.

Наступним етапом реалізації концепції є аналіз зовнішньої та внутрішньої інформації про стан системи економічної безпеки транспортного підприємства. Далі слідує основна частина концепції, пов'язана з реалізацією програми забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства. Вона включає етапи формулювання пріоритетних завдань, розробку сценарію, реалізацію програми, і навіть оцінку її ефективності.

У сучасних умовах поширення досліджень у сфері економічної безпеки підприємств виникає потреба у створенні нових механізмів, що забезпечують стабільний рівень розвитку економічних суб'єктів, в тому числі і сфері забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. При їх розробці необхідно враховувати, що такі механізми є доцільними по всій вертикалі управління – від макрорівня до макрорівня.

У контексті дисертаційного дослідження під механізмом доцільно розуміти сукупність ресурсів і способів їх взаємодії для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності.

Механізм забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності, на наш погляд, можна поділити на два

підкласи (рис. 3.2).

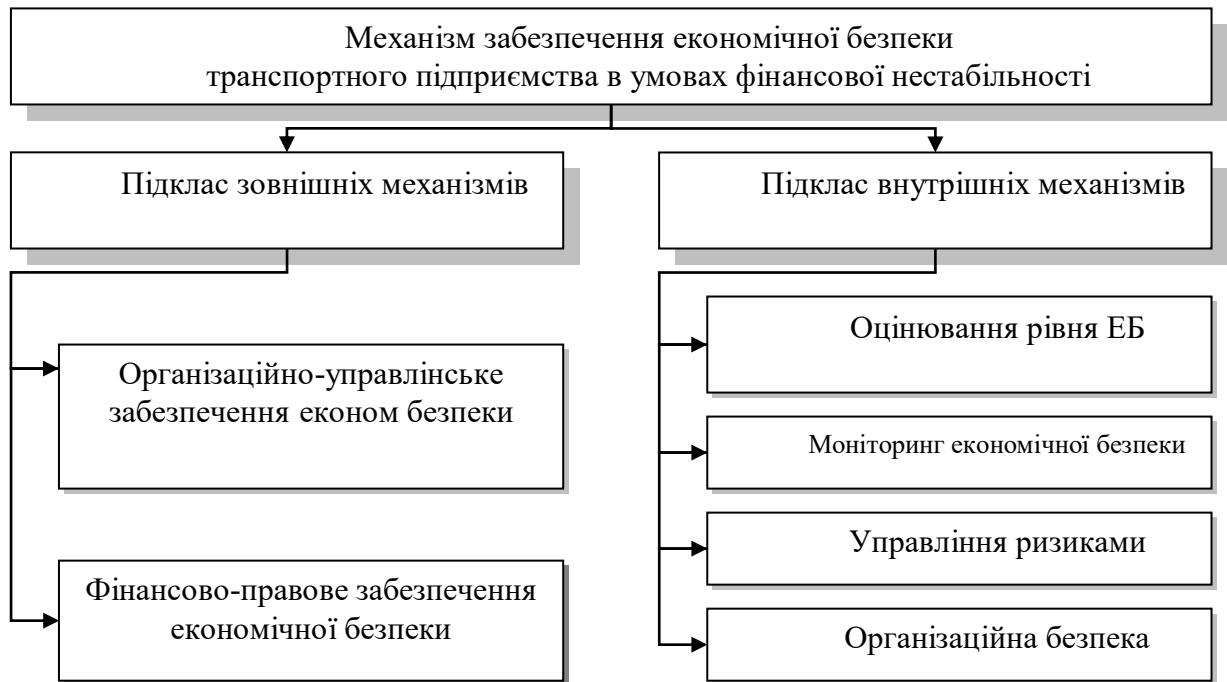


Рис. 3.2. Механізм забезпечення економічної безпеки
транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності ¹

¹ Авторська розробка

Перший підклас – підклас зовнішніх механізмів – включає загальні для всієї транспортної галузі способи організації взаємодії окремих складових системи забезпечення економічної безпеки. До зовнішнього оточення транспортних підприємств можна віднести таких суб’єктів, як держава та її інститути; ринки товарів, послуг, інновацій, праці; фінансові інституції; конкурентів; постачальників; споживачів; громадські та інші організації; фізичних осіб. Другий підклас – підклас внутрішніх механізмів – являє собою засоби організації внутрішніх бізнес-процесів транспортних підприємств з метою забезпечення їх економічної безпеки.

Розглянемо докладніше низку зовнішніх і внутрішніх механізмів, розвиток яких становить суть наукової новизни дисертаційного дослідження. Серед зовнішніх механізмів доцільно виділити організаційно-управлінське забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах

фінансової нестабільності. Для розвитку підприємств транспортної галузі необхідні відповідні ринкові умови, обов'язкова участь державних суб'єктів у системі управління взаємодією на державному, регіональному та локальному рівнях, оскільки законодавча влада закладає основи реалізації різнорівневої системи безпеки. Транспортні підприємства лише відображають систему та культуру управління ризиками, що склалася в державі. Оцінка ділового та інноваційного середовища визначає якість умов ведення бізнесу, однак вона має трансформуватися з урахуванням умов фінансової нестабільності та закладатися як методологічна основа на рівні державних програм підтримки суб'єктів транспортного підприємництва. Більше того, проведений аналіз показав, що наявні форми державного реагування на проблеми транспортних підприємств не відповідають вимогам часу. А це, в свою чергу, відображається на їх ринковій поведінці та обумовлює доцільність розробки методичних засад організаційно-управлінського забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Схема організаційно-управлінського забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. ¹ Авторська розробка

Основними напрямками організаційно-управлінського забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств є: системний розвиток транспортної інфраструктури; формування сприятливого підприємницького клімату; розширення можливостей доступу транспортних підприємств до фінансових ресурсів; підвищення можливостей виживання транспортних підприємств у перспективі.

Серед зовнішніх механізмів слід також виділити фінансово-правове забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. З цієї позиції доцільно ввести в галузь законодавчого регулювання інструменти, які б визначили участь державних органів у статусі відповідальних за економічну безпеку суб'єктів господарювання в межах їхньої компетенції. Один із елементів такого фінансово-правового забезпечення – запровадження регуляторної гільйотини, що відповідає такій ініціативі, оскільки упереджує ризик адміністративного тиску на бізнес.

Серед внутрішніх механізмів необхідно виділити ризик-менеджмент як багаторівневу циклічну систему, на кожному з етапів якої здійснюється управління ризиками транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності. У розвиток цього механізму в дисертаційному дослідженні розроблено модель, що включає систематизацію ризиків транспортних підприємств, вимоги до системи управління ризиками та схему її реалізації, матрицю критеріїв та формулу для розрахунку рівня ризику, а також алгоритм формування системи управління ризиками.

Ще одним внутрішнім механізмом є оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності, яка включає аналіз локальних показників та їх згортання в один узагальнений критерій економічної безпеки транспортних підприємств на підставі набору показників-індикаторів, що представляють різні функціональні складові їх економічної безпеки. Розроблену методику багато проєкційного оцінювання економічної безпеки транспортних підприємств викладено у параграфі 2.2 дисертаційного дослідження другого розділу, де також містяться результати її

апробації на різних транспортних підприємствах у параграфі 2.3.

Ще одним механізмом забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства є моніторинг загроз його економічної безпеки, що являє собою перманентну діагностику господарської діяльності транспортного підприємства за системою базових критеріїв та індикаторів, які враховують характерні галузеві особливості, специфічні для даного підприємства та мають стратегічне значення при ідентифікації загроз екзогенного та ендогенного характеру та розробці необхідних заходів щодо зміцнення рівня економічної безпеки. Ступінь захищеності підприємства безпосередньо залежить від швидкості реакції на загрози та обґрунтованості дій керівництва та фахівців з ліквідації руйнівних наслідків. Моніторинг повинен бути результатом спільної роботи всіх стейкхолдерів, які забезпечують економічну безпеку транспортного підприємства. Періодичність проведення моніторингу повинна встановлюватися власниками та керівництвом транспортного підприємства з урахуванням його поточного стану та трендів розвитку в майбутньому, а також зважаючи на загальну політичну, економічну обстановку та вплив інших загальносистемних факторів.

Виділимо також загальний для всієї концепції забезпечення економічної безпеки механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності (рис. 3.4).

Отже, запропонований загальний механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності спрямований на забезпечення їх економічної безпеки та поєднує п'ять підсистем:

1. Підсистема економічного потенціалу транспортних підприємств, що об'єднує усі наявні взаємопов'язані потенціали транспортних підприємств, що генерують ефективні результати їх діяльності (фінансовий потенціал, виробничий потенціал, ресурсний потенціал, політико-правовий потенціал, кадровий потенціал, інформаційний потенціал тощо).

2. Цільова підсистема забезпечення економічної безпеки транспортних

систем займає центральне місце у сформованому механізмі, що поєднує стратегічну мету, завдання забезпечення, принципи та критерії забезпечення.

Так, стратегічною метою забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств є формування умов для стійкого соціально-економічного розвитку, збереження його життєздатності та економічної стійкості в умовах фінансової нестабільності.

Основним критерієм забезпечення економічної безпеки виступає інтегральний показник оцінювання рівня економічної безпеки по підприємства в цілому та за його функціональними складовими.

3. Підсистема забезпечення економічної безпеки обумовлює взаємодію між усіма елементами механізму, об'єднуючи їх. Так керівна підсистема представлена внутрішніми та зовнішніми суб'єктами, що мають відповідні повноваження забезпечення економічної безпеки підприємства, а керованою підсистемою є безпосередньо економічна безпека підприємства в цілому з відповідними функціональними складовими.

Організація управління економічною безпекою на транспортних підприємствах передбачає необхідність формування організаційної схеми управління економічною безпекою, встановлення центрів відповідальності за виконанням завдань, визначення прав, обов'язків і відповідальності працівників підприємства за рівнем економічної безпеки, організація моніторингу рівня економічної безпеки.

Методичне забезпечення економічної безпеки поєднує різні методи дослідження – економічні, інформаційні, правові, організаційні, технічні, адміністративні, соціально-психологічні тощо.

4. Підсистема нормативно-правового забезпечення управління економічною безпекою транспортних підприємств займає вагоме місце в механізмі забезпечення їх економічної безпеки, і передбачає наявність концепції забезпечення економічної безпеки, яка виступає основою для прийняття управлінських рішень у цій сфері.



Рис. 3.4. Загальний механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності ¹

5. Важливим елементом механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств є підсистема інформаційно-аналітичного забезпечення, яка має містити наступні дані: якісні і кількісні значення показників індикаторів економічної безпеки, наявність або потенційність ризиків і загроз, формалізовані фінансові інтереси і стан їхньої реалізації, стратегічний план забезпечення економічної безпеки підприємства, якісні та кількісні параметри використання фінансових ресурсів, обсяг останніх, а також джерела їх надходження, фінансовий план (бюджет).

Отже, поєднання стратегічного та оперативного планування, прогнозування, аналізу, моніторингу, контролю, визначення параметрів, методів та інструментів здійснення діагностики та своєчасне реагування на зміни показників стану економічної безпеки та доведення їх до нормативних, дозволить забезпечити ефективне управління економічною безпекою на транспортному підприємстві.

Окремо необхідно відзначити, що діяльність транспортних підприємств в умовах нестабільної економіки та фінансової нестабільності залежить від рівня стратегічного управління їх економічною безпекою. Одночасно з цим необхідно відзначити, що важливою складовою частиною стратегічного управління економічною безпекою транспортних підприємств є стратегічне планування. Стратегічне планування забезпечення економічної безпеки включає в себе сукупність основоположних поглядів та ідей на розвиток системи економічної безпеки транспортного підприємства з урахуванням можливої трансформації існуючих та появи нових небезпек і загроз для його діяльності та економічної безпеки у найближчій та віддаленій перспективах.

Стабільна робота транспортного підприємства значною мірою залежить від його готовності та здатності адекватно реагувати на реальні та потенційні несприятливі фактори зовнішнього та внутрішнього середовища. Це можна зробити тільки за умови ефективного стратегічного управління забезпеченням економічної безпеки транспортного підприємства. Стратегічне управління дозволяє не тільки своєчасно реагувати на існуючі небезпеки і загрози, але й

також прогнозувати, оцінювати та здійснювати своєчасну підготовку до тих небезпек і загроз, які можуть виникнути у найближчій та віддаленій перспективі. Це обумовлено тим, що система економічної безпеки має складну структуру, яка складається із значного числа зовнішніх і внутрішніх суб'єктів, а також має матеріально-технічну базу і використовує складні технології, форми і методи роботи з протидії небезпекам і загрозам для діяльності підприємства та його економічної безпеки. Для того, що організувати ефективну діяльність системи економічної безпеки, необхідно вирішити низку складних завдань щодо створення механізмів управління і взаємодії, за допомогою яких можна синхронізувати діяльність усіх суб'єктів системи економічної безпеки.

Стратегія забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства – це довготривалі, найбільш принципові та важливі установки, плани, наміри керівників (власників) підприємства, спрямовані на створення та постійний розвиток системи економічної безпеки, здатної адекватно протидіяти всім внутрішнім та зовнішнім небезпекам і загрозам його стабільної роботи та розвитку в даний час, а також у найближчій та віддаленій перспективах.

Стратегія забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства повинна розроблятися з урахуванням реально існуючих і потенційно можливих небезпек і загроз для його діяльності, особливо в умовах фінансової нестабільності. При розробці стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства необхідно враховувати специфіку транспортної діяльності, особливості самого транспортного підприємства, можливості, наявне ресурсне забезпечення та бажання самого транспортного підприємства створити відповідний механізм та систему забезпечення економічної безпеки.

Основний зміст і мету забезпечення стратегії економічної безпеки транспортного підприємства, як уже було відзначено, визначають власники та керівники підприємства, а тому вони мають і очолювати відповідну групу з її розробки. Також до складу цієї групи мають входити керівники та провідні фахівці відповідних структурних підрозділів транспортного підприємства.

Слід підкреслити, що стратегія забезпечення економічної безпеки

транспортного підприємства – це не окремий, відірваний від загальних планів транспортного підприємства плануючий документ, а навпаки – вона є глибоко інтегрованою із його загальними планами. А вся діяльність, пов’язана зі забезпеченням економічної безпеки транспортного підприємства має бути синхронізована з основною діяльністю підприємства і спрямована на створення для неї сприятливих і безпечних умов. Стратегія забезпечення економічної безпеки повинна бути складовою частиною загальної стратегії транспортного підприємства. Вона складається з попередньо запланованих і ретельно скоординованих як між собою, так і з загальною стратегією підприємства спеціальних заходів, спрямованих на створення сприятливих, безпечних умов для господарської діяльності транспортного підприємства. Саме тому на рис. 3.5 відображено модель взаємодії стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства із його загальною стратегією.

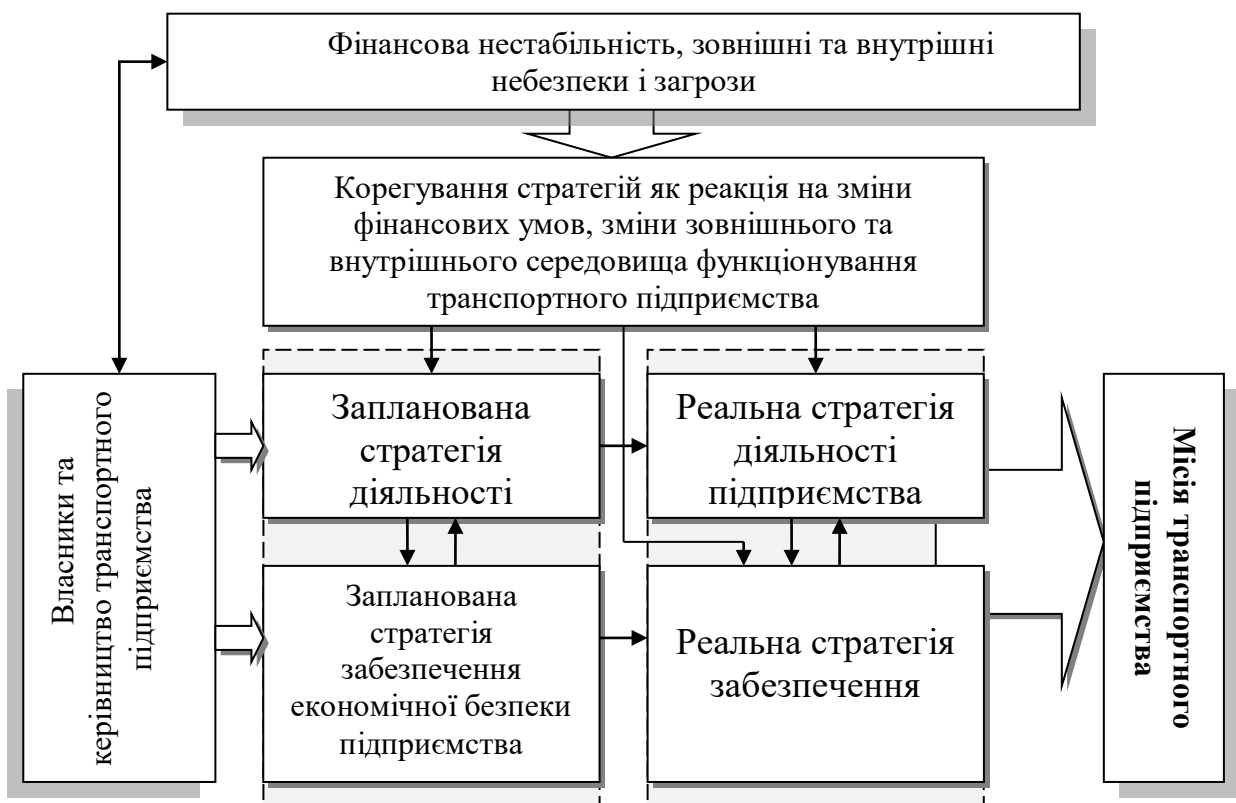


Рис. 3.5. Модель взаємодії стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства із його загальною стратегією ¹

¹ Авторська розробка

У відповідності із запропонованою моделлю розробка стратегії економічної безпеки здійснюється паралельно з розробкою загальною стратегією транспортного підприємства в режимі постійного інформаційного обміну. Це пов'язано з необхідністю забезпечення безпеки транспортного підприємства на всіх етапах реалізації його загальної стратегії, що можливо лише тоді, якщо розробники стратегії забезпечення економічної безпеки мають повне уявлення про головні напрямки його діяльності, які визначені в його загальній стратегії.

Слід також враховувати, що діяльність транспортного підприємства здійснюється в умовах високої невизначеності процесів, які відбуваються в його зовнішньому середовищі, котра є надто нестабільною і більше того, кризовою. Тому навіть дуже добре розроблена стратегія підприємства (загальна стратегія, стратегія забезпечення економічної безпеки, інші стратегії) повинна постійно коригуватися з урахуванням змін, що відбуваються в його зовнішньому середовищі та в умовах фінансової нестабільності. Це означає, що будь-яка стратегія, розроблена на транспортному підприємстві, в тому числі й стратегія забезпечення економічної безпеки, повинна складатися з двох частин. Перша частина – це попередньо розроблена, запланована стратегія, друга частина – це реальна стратегія. Стратегія забезпечення економічної безпеки також складається з двох частин. Перша частина – це попередньо розроблена стратегія забезпечення економічної безпеки, яка є складовою частиною загальної стратегії підприємства. Друга частина – це його реальна стратегія забезпечення економічної безпеки, яка сформувалася під впливом процесів, що відбуваються у зовнішньому середовищі підприємства як відповідна реакція на них.

Враховуючи це, під запланованою стратегією забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства слід розуміти комплекс запланованих дій, спрямованих на попередження або зниження впливу на його діяльність негативних факторів зовнішнього та внутрішнього середовища існуючих в період розробки стратегії забезпечення економічної безпеки. В свою чергу,

реальна стратегія забезпечення економічної безпеки – це комплекс запланованих дій щодо забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства, до яких оперативно вносяться необхідні поправки в разі виникнення нових небезпек і загроз для його економічної безпеки підприємства.

Таким чином, важливим завданням стратегічного управління є не тільки розробка відповідної стратегії економічної безпеки, але і її адаптація до постійно мінливих ситуації на ринку. Стратегія забезпечення економічної безпеки повинна враховувати і адекватно реагувати в першу чергу на такі процеси, що відбуваються у зовнішньому і внутрішньому середовищі, які в найближчій та віддаленій перспективах можуть призвести до виникнення нових небезпек і загроз для стабільної роботи і розвитку транспортного підприємства.

Стратегія забезпечення економічної безпеки повинна максимально враховувати всі ринкові процеси, які здатні при збігу різних факторів створити загрозу для діяльності підприємства. Вона має бути динамічною, постійно оновлюватися залежно від зміни умов діяльності підприємства на ринку, у тому числі появи нових загроз або можливостей для його підприємства.

Процес реалізації стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства поєднує:

- дії з використання сучасних технологій забезпечення економічної безпеки (технічні засоби захисту інформаційних систем, матеріальних цінностей та персоналу);
- зусилля з налагодження та підтримання тісної взаємодії з органами влади у діяльності щодо попередження економічних злочинів та забезпечення економічної безпеки;
- своєчасні та адекватні захисні заходи проти дій конкурентів і злочинних угруповань;
- постійний збір і аналіз інформації про процеси, що відбуваються у зовнішньому і внутрішньому середовищі підприємства;
- своєчасне виявлення нових загроз і розробка заходів щодо їх

нейтралізації або зниження рівня впливу;

– визначення місця і ролі всіх структурних підрозділів підприємства в його системі економічної безпеки;

– постійне інформування та інструктажі керівників і персоналу та персоналу підприємства з питань безпеки;

– систему підбору і підготовки співробітників служби економічної безпеки підприємства.

Саме з цих позицій, в дисертаційному дослідженні пропонується наступний алгоритм розробки стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства, що наведений на рис. 3.6.

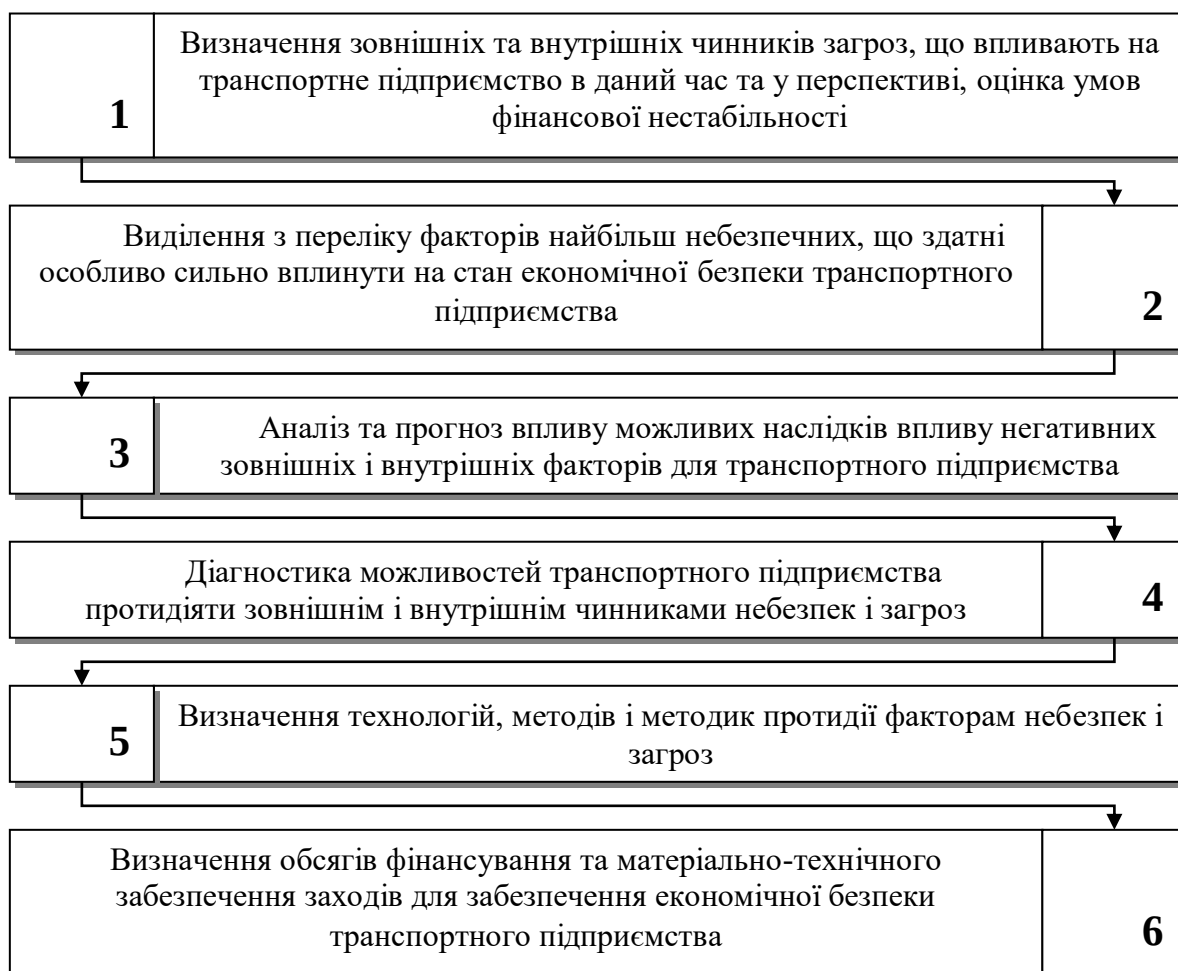


Рис. 3.6. Алгоритм розробки стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства ¹

¹ Авторська розробка

Робота з реалізації стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства належить до сфери адміністративної діяльності та включає вирішення наступних завдань:

- створення ефективної структури служби економічної безпеки та підбір персоналу високої кваліфікації;
- виділення необхідних фінансових ресурсів;
- забезпечення сучасними технічними засобами отримання та захисту інформації, а також охорони і захисту персоналу і матеріальних цінностей;
- створення організаційних можливостей для залучення провідних фахівців і всього персоналу транспортного підприємства до виконання стратегії;
- визначення внутрішньої та зовнішньої політики транспортного підприємства, що забезпечує реалізацію стратегії економічної безпеки.

Саме тому, розробка стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства здійснюється безпосередньо керівниками (власниками) підприємства, а також керівниками його структурних підрозділів, провідними спеціалістами та експертами з питань економічної безпеки.

Власники та керівники транспортного підприємства визначають спільні підходи до побудови системи забезпечення економічної безпеки, напрями, основні завдання та принципи її діяльності, механізми управління та взаємодії, а також порядок фінансування та матеріально технічного забезпечення.

Отже, стратегія забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства повинна поєднувати основні заходи, спрямовані на розвиток системи економічної безпеки, вдосконалення її матеріально-технічної бази, протидію, попередження або істотне зниження впливу факторів небезпек і загроз для успішної діяльності підприємства на ринку. А викладена концептуальна модель та запропонований механізм є центральним результатом дисертаційного дослідження. Інші елементи наукової новизни, описані в інших параграфах дисертаційної роботи, конкретизують відповідні механізми забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах

фінансової нестабільності.

3.2. Організаційна структуризація транспортних підприємств для забезпечення їх економічної безпеки

Особливе місце у забезпеченні економічної безпеки транспортних підприємств належить його організаційному забезпеченні. Як відомо, організаційне забезпечення є комплексом внутрішніх положень, нормативів і правил, що регламентують забезпечення необхідного рівня економічної безпеки функціонування та розвитку підприємства за рахунок забезпечення системи економічної безпеки необхідними ресурсами, організації взаємозв'язків між її елементами та суб'єктами зовнішнього середовища, адаптації системи до зміни умов функціонування з метою підвищення її стійкості та конкурентоспроможності.

Транспортні підприємства функціонують у складному внутрішньому та зовнішньому середовищі, а тому їх здатність реагувати на потенційні різнохарактерні загрози та небезпеки, підтримувати стабільний рівень своєї діяльності дає змогу забезпечувати власну економічну безпеку та зростання успішної діяльності у майбутньому.

Безпека будь-якого транспортного підприємства досягається за рахунок проведення єдиної політики в напрямі забезпечення економічної безпеки, системи заходів правового, організаційного та технічного характеру, адекватних загрозам майна й інтересам підприємства, особливо в умовах фінансової нестабільності. Для створення та підтримки необхідного рівня економічної безпеки розробляється система правових норм, що регулюють відносини співробітників у цій сфері, визначаються основні напрями діяльності, формуються органи забезпечення економічної безпеки та механізми контролю і нагляду за їхньою діяльністю.

Проведені дослідження різних літературних джерел дозволяють відзначити, що науковці по різному визначають якісний та кількісний склад організаційних чинників забезпечення економічної безпеки підприємств.

Необхідно відзначити, що організаційне забезпечення має на меті визначення організаційних структур існування як самої системи забезпечення економічної безпеки на транспортному підприємстві, так і організаційних форм, у яких проявлятиметься діяльність суб'єктів безпеки, а також в організації оптимального забезпечення економічної безпеки з урахуванням особливостей діяльності її суб'єктів в структурі загального управління підприємством (рис. 3.7).

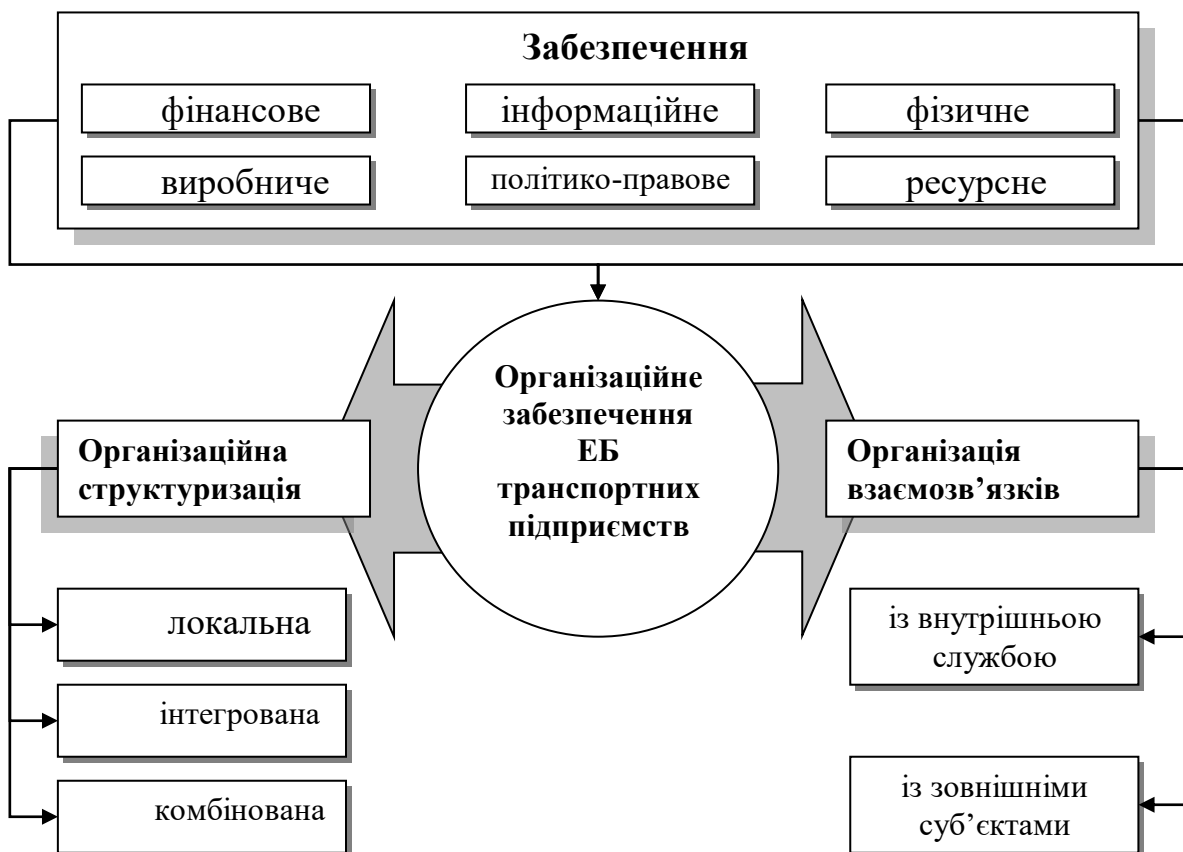


Рис. 3.7. Складові організаційного забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств ¹

¹ Авторська розробка

У підкласі внутрішніх механізмів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств окремої уваги заслуговує організаційна структуризація економічної безпеки, як окремий важливий напрям забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. Головна ідея

організаційної структуризації забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств полягає у розмежуванні повноважень, завдань, обов'язків і відповідальності між різними рівнями суб'єктів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств (рис. 3.8).

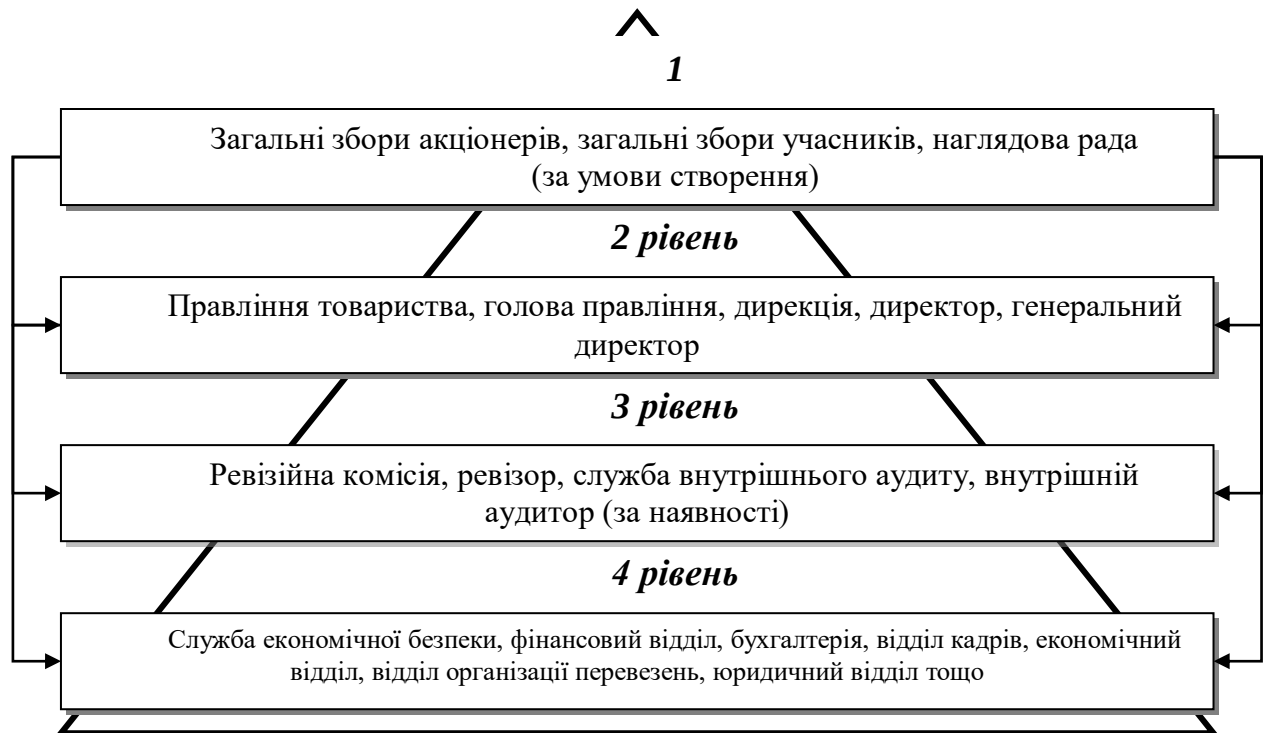


Рис. 3.8. Структуризація рівнів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств ¹

¹ Авторська розробка

Так запропонована організаційна структуризація передбачає наявність 4 рівнів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств:

1. Перший рівень включає найвищі рівні управління транспортних підприємств в залежності від організаційно-правової форми (для акціонерних товариств – загальні збори акціонерів, для інших товариств – загальні збори учасників, а також наглядова рада у випадку її створення).

Серед завдань органів даного рівня виділяють прийняття стратегічних рішень щодо забезпечення економічної безпеки. Функціонування цих органів визначається Законом України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 р. №514-VI (зі змінами та доповненнями) [177], Законом України «Про товариства

з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2018 р. №2275-VIII (зі змінами та доповненнями) [178].

2. Другий рівень представлений виконавчим органом управління, що підзвітний загальним зборам акціонерів, загальним зборам учасників, а також наглядовій раді товариства у випадку її створення.

3. Третій рівень включає контрольні органи підприємств.

4. Четвертий рівень включає різні відділи та служби транспортних підприємств, за якими безпосередньо закріплено функції забезпечення економічної безпеки, розмежовані у відповідних положеннях.

Саме тому, організаційна структура транспортного підприємства має бути спрямована насамперед на встановлення чітких зв'язків між власниками підприємства, розподілом повноважень і відповідальності між відповідними його підрозділами. А тому, в цьому випадку, організаційна структура, встановлює чисельність і кваліфікацію підпорядкованих підрозділів транспортного підприємства та відображає порядок їхньої взаємодії.

Під час вибору організаційних структур необхідно враховувати умови, в яких існує конкретне транспортне підприємство як бюрократична (механістична) або як адаптивна (органічна) організаційна структура. Виходячи з цього, формується відповідна організаційно-штатна структура підрозділу, яка може бути організаційно представлена у вигляді департаменту, управління, служби, відділу, сектору або групи.

Важливо розглянути організаційну структуру з погляду процесного підходу. З цих позицій організаційна структура є однією зі складових економічної безпеки, що забезпечує адекватне здійснення управлінських впливів на власників бізнес-процесів за рахунок розподілу повноважень, відповідальності і наявних ресурсів згідно з цілями підприємства.

З урахуванням наукових праць авторів [196] під час реалізації процесного підходу організаційна структура, на наш погляд, повинна базуватися на таких принципах:

– пріоритетність бізнес-процесу (підпроцесу, субпроцесу, операції) над

його власником;

- відповідність організаційної структури цілям і стратегії підприємства, тому як кожен бізнес-процес підприємства повинен мати свою стратегію і унікальність (принцип унікальності повноважень і відповідальності);

- єдність торгової, логістичної, управлінської та організаційної структур, що реалізують всі необхідні бізнес-процеси (принцип повного охоплення всіх сфер діяльності);

- інституціоналізація раціонального поєднання в архітектурі підприємства централізації, спеціалізації, кооперації та інтеграції функцій, логістики та управління (принцип раціональності, архітектура підприємства);

- кожному бізнес-процесу продукту чи послуги його ланцюжка доданої вартості повинен відповідати хоча б один бізнес-процес підприємства (принцип здійсненності стратегічної програми);

- кожна операція ланцюжка доданої вартості продукту чи послуги повинна відповідати бізнес-процесу підприємства, і для кожного власника операції повинен бути власник бізнес-процесу (принцип ієрархії побудови бізнес-процесів архітектури підприємства, включаючи структуру управління);

- кожен бізнес-процес підприємства повинен бути інформаційним, (принцип повноти інформаційного забезпечення діяльності підприємства);

- узгодженість бізнес-процесів та управління ними.

Особливого значення організаційне забезпечення економічної безпеки набуває на транспортних підприємствах, що зумовлено великими розмірами підприємств, кількістю об'єктів, чисельністю персоналу тощо. Усе це ускладнює організаційну побудову системи забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, посилюючи важливість кадрового забезпечення економічної безпеки.

Запропонований розподіл функцій щодо забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за бізнес-процесами серед уже існуючих підрозділів наведений у табл. 3.1.

**Можливий розподіл функцій щодо забезпечення економічної безпеки
за бізнес-процесами серед наявних підрозділів транспортних підприємств¹**

Функціональні складові економічної безпеки	Бізнес-процеси транспортного підприємства	Структурний підрозділ
Фінансова	Формування і використання фінансових ресурсів, проведення аналізу, планування і управління, управління податками; здійснення внутрішнього контролю та аудиту	Планово-економічний відділ, фінансовий відділ, бухгалтерія
Кадрова	Кадрове планування, управління наймом, продуктивністю, розвитком персоналу, звільнення	Служба управління персоналом, відділ кадрів
Ресурсна	Забезпечення власними оборотними коштами, оновлення та розширення транспортного парку	Транспортна служба, планово-економічний відділ
Силова	Забезпечення охорони підприємства, його майна від кримінальних посягань	Служба охорони, служба управління персоналом, відділ кадрів
Техніко-технологічна	Проведення поточних ремонтів устаткування, обладнання, транспорту; утримання приміщень і споруд, управління ціновою політикою, розробка нових маршрутів, вимірювання задоволеності клієнтів, моніторинг змін в очікуваннях ринку та клієнтів, розширення переліку послуг	Господарська служба, адміністративно-господарський відділ, планово-економічний відділ
Інформаційна	Обмін інформацією, забезпечення доступу до інформації й комунікацій, захист інформації, проведення оцінки якості інформації	Інформаційний відділ, аналітично-інформаційний відділ
Політико-правова	Зниження питомої ваги судових і арбітражних розглядів у загальному числі господарських договорів, зниження кількості штрафних санкцій і пені	Юридичний відділ

¹ Авторська розробка

Діагностика досліджуваних транспортних підприємств щодо наявності відповідних органів задля забезпечення їх економічної безпеки проведена табл.

3.2. Отже, для ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» властива централізація компетенцій за загальними зборами акціонерів, які функціонують згідно Положення про загальні збори акціонерів. Так, до виключної компетенції загальних зборів акціонерів ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» належить: визначення основних напрямів діяльності (стратегії), затвердження планів діяльності, річного звіту, балансу, бюджету, обрання та припинення повноважень голови та членів виконавчого органу, голови та членів наглядової ради, обрання та припинення повноважень голови та членів ревізійної комісії, визначення розміру винагороди для голови та членів виконавчого органу, голови та членів наглядової ради, прийняття рішення про притягнення до майнової відповідальності членів виконавчого органу, прийняття рішення про додаткову емісію акцій, прийняття рішення про викуп, реалізацію та розміщення власних акцій, затвердження зовнішнього аудитора, затвердження договорів, щодо яких існує конфлікт інтересів.

За наглядовою радою закріплено лише можливість обрання та припинення повноважень голови та членів виконавчого органу, а також визначення розміру винагороди для голови та членів виконавчого органу. Правління ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» здійснює оперативне керівництво діяльністю підприємства.

На ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» є схожою ситуація щодо розмежування компетенцій між органами управління за визначеними управлінськими рівнями щодо забезпечення економічної безпеки.

На ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» за загальними зборами акціонерів закріплено визначення основних напрямів діяльності (стратегії), затвердження річного фінансового звіту, балансу або бюджету, обрання та припинення повноважень голови та членів виконавчого органу, обрання та

припинення повноважень голови та членів наглядової ради, обрання та припинення повноважень голови та членів ревізійної комісії, визначення розміру винагороди для голови та членів наглядової ради, прийняття рішення про притягнення до майнової відповідальності членів виконавчого органу, прийняття рішення про додаткову емісію акцій, прийняття рішення про викуп, реалізацію та розміщення власних акцій та затвердження договорів, щодо яких існує конфлікт інтересів..

Таблиця 3.2

Органи управління досліджуваних транспортних підприємств станом на 31.12.2020 р. ¹

Підприємство	Органи 1 рівня	Органи 2го рівня	Органи 3го рівня	Органи 4 рівня
ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал»	Загальні збори (АТ «Укрзалізниця» – одноосібно), наглядова рада (3 особи)	Правління товариства (3 особи)	Ревізійна комісія, (5 осіб)	Служба безпеки (8 осіб), фінансовий відділ (6 осіб), бухгалтерія (5 осіб), відділ контролю та аудиту (4 особи)
ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»	Загальні збори (Міністерство інфраструктури України – одноосібно), наглядова рада (3 особи)	Правління товариства (6 осіб)	Ревізійна комісія (3 особи)	Служба безпеки (15 осіб), фінансова служба (8 осіб), бухгалтерія (6 осіб), відділ аудиту та контролю (6 осіб)
ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД»	Загальні збори (фізичні особи), наглядова рада(5 осіб)	Генеральний директор (1 особа)	Ревізійна комісія (3 особи)	Служба безпеки (7 осіб), фінансова служба (4 особи), бухгалтерія (5 осіб), відділ контролю (6 осіб)
ПАТ «Чорноморська транспортна компанія»	Загальні збори (фізичні особи), наглядова рада (3 особи)	Дирекція (3 особи)	Ревізійна комісія, 3 ос	Бухгалтерія (4 особи)
ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство»	Наглядова рада (3 особи)	Директор (1 особа)	—	Бухгалтерія (3 особи)

¹ Складено автором

Проведений аналіз діючих структур управління транспортними підприємствами дозволив виявити низку слабких місць та сформувати організаційні напрями удосконалення економічної безпеки на транспортних підприємствах.

На основі використання системного підходу та узагальнення інформації з досліджуваних підприємств, були виявлені та агреговані проблеми організації економічної безпеки на транспортних підприємствах, до яких відносимо наступні:

- економічна безпека орієнтована на технічний, інформаційний захист або охорону підприємства та персоналу;

- в основному функції служби економічної безпеки обмежені контрольної та захисною;

- персонал служби економічної безпеки в основному формується із фахівців сфери правоохоронної діяльності або спорту;

- реалізація функцій системи економічної безпеки здійснюється фінансовим відділом, бухгалтерією, або відділом контролю та аудиту. З одного боку це забезпечує достовірність інформації, а з іншого, інтегрованість даних функцій в систему професійних обов'язків інших підрозділів обмежує часові можливості при реалізації функцій економічної безпеки та знижує потенціал контролю за їх виконанням.

Зазначені проблеми пояснюють високу ефективність діяльності відділів економічної безпеки в частині захисту майна та персоналу підприємства та, відповідно, низьку ефективність захисту від економічних загроз. Основна проблема в тому, що функції відділів економічної безпеки зводяться до виконання функцій безпеки підприємства.

З метою підвищення ефективності економічної безпеки доцільною є зміна підходу до розуміння сутності процесу, і, відповідно, до формування служби економічної безпеки.

Зміна підходу до формування служби економічної безпеки повинна базуватися на зміні розуміння поняття «економічна безпека» – як системи

захисту від загроз та небезпек, які виникають в системі економічних відносин, а саме, відносин постачання, виробництва, розподілу, транспортування, фінансування тощо. На сьогодні економічна безпека розуміється як система захисту від всіх видів загроз та небезпек. Фактично більшість функцій служби економічної безпеки лежать в площині захисту інформації, майна та персоналу. Часто словосполучення економічна безпека застосовується у випадку дії загроз та небезпек, а саме економічних втрат від небезпек, що не відповідає сутності поняття «економіка» та стало наслідком низької ефективності діяльності служб економічної безпеки.

Необхідна зміна філософії та сприйняття системи економічної безпеки. Після приведення у відповідність понять «економіка» та «безпека» доцільним буде і зміна підходу до формування організаційних структур з функціями захисту підприємства.

Служби економічної безпеки повинні формуватися на сукупності наступних постулатів. Перше: необхідним є відокремлення поняття організації безпеки та економічної безпеки підприємства. Друге: служби економічної безпеки слід формувати як окремі структури, або як відділи у складі служби безпеки, склад служби економічної безпеки визначається системою економічних відносин підприємства, кількістю функцій, що реалізуються, географічними масштабами системи взаємовідносин тощо.

Узагальнення існуючих функціональних зобов'язань відділів і служб транспортних підприємств в частині економічної безпеки підприємства дозволило виявити їх закріпленість за виконавцями різних функціональних підрозділів підприємства та незначний обсяг функцій в частині економічного аналізу джерел небезпеки, оцінювання їх наслідків для діяльності підприємства та розробки пропозицій щодо нейтралізації, попередження та зменшення негативних впливів зовнішнього та внутрішнього середовища. (табл. II.1 додатку Б).

За результатами проведеного функціонального аналізу можна підтвердити наявність лише частини функцій безпеки підприємства на транспортних

підприємствах і відсутність повноти функцій в частині моніторингу стану захисту підприємства від джерел економічних загроз та небезпек в системі економічних відносин, які реалізуються в процесі управління, постачання, виробництва, збуту, фінансування.

Саме тому, організація служби економічної безпеки транспортних підприємств має враховувати їх бізнес-процеси та повинна базуватися на наступних положеннях:

1. Служба безпеки підприємства – це організаційно об'єднана сукупність функцій, спрямованих на формування системи захисту підприємства від усіх видів загроз, небезпек та ризиків, незалежно від природи їх походження. За природою походження всі небезпеки можуть бути: природними, соціальними, економічними, техногенними. За носієм: об'єктивними та суб'єктивними. За направленістю впливу: небезпека операцій, процесів, функцій, підприємства тощо.

2. Служба економічної безпеки підприємства є підсистемою служби безпеки підприємства, функціональними обов'язками якої є аналіз, оцінювання загроз, планування витрат, розрахунків параметрів безпечності реалізації кожної із функцій підприємства, моніторинг стану безпечності, економічне обґрунтування пропозицій щодо забезпечення стійкості реалізації функцій підприємства.

3. Служба безпеки та економічної безпеки підприємства повинна формуватися з урахуванням переліку функцій та об'єктів захисту при реалізації кожної із функцій.

4. З урахуванням запропонованого структурного підходу до формування економічної безпеки підприємства, у відповідності до якого кожна функція складається із наступних компонентів: ресурсів, процесів, структури та середовища, функціональні зобов'язання служби безпеки в цілому та відділу економічної безпеки повинні враховувати дії щодо забезпечення захисту кожної компоненти при виконанні кожної функції.

З урахуванням висловлених положень загальні функції служби безпеки та

служби економічної безпеки представлені в табл. 3.3 та табл. 3.4.

Для забезпечення економічної безпеки господарської діяльності відповідне транспортне підприємство обирає форми його організації. Так організація системи економічної безпеки транспортного підприємства можлива з використанням двох принципів: функціонального та структурного, які відповідають двом формам: централізована і децентралізований.

При функціональному принципі організації завдання економічної безпеки реалізується різними функціональними підрозділами відповідно до свого призначення на підприємстві: управління, постачання, виробництва, збуту, фінансування. Наявність відповідальної особи за економічну безпеку в кожному із функціональних підрозділів підвищує професійну наближеність виконавця до об'єкту економічного захисту. Однак при такому принципі організації відповідальність виконавця підпорядкована начальнику функціонального відділу, що збільшує залежність управлінських рішень в системі економічної безпеки від інтересів функціональних підрозділів, а не інтересів безпеки підприємства (табл 3.5).

Таблиця 3.5

Децентралізований варіант організації забезпечення економічної безпеки
транспортного підприємства

Адміністрація підприємства				Відділ постачання				Виробничий відділ				Відділ збуту				Фінансовий відділ			
в т. ч. спеціаліст з економічної безпеки				в т. ч. спеціаліст з безпеки постачання				в т. ч. спеціаліст з безпеки виробництва				в т. ч. спеціаліст з безпеки збуту				в т. ч. спеціаліст з фінансової безпеки			
ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища

¹ Складено автором

Таблиця 3.3

Пропоновані функціональні обов'язки служби безпеки транспортного підприємства¹

Функціональні обов'язки	Об'єкти			
	ресурси	процеси	структури	середовище
Фізичний захист	Захист майна, персоналу, інформації, збереженість фінансових коштів	Захист технологій	Захист підприємства, внутрішньо корпоративної інформації, контроль за виконанням функціональних обов'язків	
Попередження протиправних дій	Попередження господарських конфліктів та судових розслідувань з постачальниками та споживачами	Попередження крадіжок, невикористаних витрат та втрат виробничої діяльності	Попередження рейдерства та міжструктурних конфліктів	Попередження міжособистісних конфліктів
Виявлення та оцінювання загроз	Оцінювання загроз ресурсів, загроз у відносинах з постачальниками ресурсів та споживачами	Виявлення та оцінювання загроз	Оцінювання загроз у відносинах з фінансовими установами, загроз у відносинах з постачальниками, загроз у відносинах зі споживачами	Оцінювання загроз зовнішнього середовища та внутрішнього клімату
Планування захисту	Планування безпеки всіх видів ресурсних відносин	Планування безпеки всіх бізнес-процесів	Планування безпеки всіх функціональних відділів та структури	Планування безпеки внутрішнього середовища та нейтралізації впливу зовнішнього середовища
Контроль безпечності	Контроль безпеки відносин з постачальниками ресурсів	Контроль безпеки бізнес-процесів	Контроль безпечності реалізації стратегії та тактики функціонального управління	Контроль безпеки зовнішнього та внутрішнього середовища

¹ Складено автором

Таблиця 3.4

Пропоновані функціональні обов'язки служби економічної безпеки транспортного підприємства¹

Функціональні обов'язки	Об'єкти			
	ресурси	процеси	структури	середовище
Опінювання витрат захисту функцій управління, постачання, виробництва, збуту, фінансування	Опінювання кількості та витрат захисту кожного виду ресурсів	Опінювання кількості та витрат захисту кожного процесу	Опінювання кількості та витрат захисту функціональних відділів та структури	Опінювання кількості та витрат захисту від зовнішніх та внутрішніх загроз
Планування захисту функцій управління, постачання, виробництва, збуту, фінансування	Розробка норм і нормативів на захист, планування витрат захисту кожного виду ресурсів кожної функції	Планування витрат захисту кожного процесу за кожною із функцій	Планування витрат захисту кожної функціональної структури	Планування витрат захисту внутрішньої культури
Аналіз загроз для реалізації функцій управління, постачання, виробництва, збуту, фінансування	Функціональний аналіз ресурсних загроз	Функціональний аналіз процесних загроз	Функціональний аналіз структурних загроз	Функціональний аналіз середовищних загроз
Моніторинг зони безпеки при реалізації кожної із функцій	Контроль відхилень фактичного стану безпеки функціональних ресурсів від порогових значень	Контроль відхилень фактичного стану безпеки функціональних процесів від порогових значень	Контроль відхилень фактичного стану безпеки функціональних структур від порогових значень	Контроль відхилень фактичного стану безпеки середовища від порогових значень
Оцінювання функціональних ризиків	Оцінювання ймовірних збитків від ресурсних небезпек за кожною із функцій	Оцінювання ймовірних збитків процесних небезпек за кожною із функцій	Оцінювання ймовірних збитків структурних небезпек за кожною із функцій	Оцінювання ймовірних збитків середовищних небезпек за кожною із функцій
Розробка пропозицій	Економічне обґрунтування напрямів безпечного формування та використання функціональних ресурсів	Економічне обґрунтування напрямів безпечного формування функціональних процесів	Економічне обґрунтування напрямів безпечного формування структури	Економічне обґрунтування напрямів безпечного формування внутрішньої корпоративної культури та способів захисту від зовнішніх економічних небезпек

¹ Складено автором

В основі структурного принципу економічної безпеки лежить підхід відокремлення функцій економічної безпеки від функцій господарської діяльності. При цьому всі завдання економічної безпеки виконуються структурним підрозділом. Структура відділу економічної безпеки визначається переліком завдань, що реалізуються. З урахуванням запропонованого переліку базових завдань відділу економічної безпеки централізована структура відділу економічної безпеки, матиме вигляд представлений у таблиці 3.6

Таблиця 3.6.

**Децентралізований варіант організації забезпечення економічної безпеки
транспортного підприємства**

Служба економічної безпеки																			
Відділ безпеки системи управління				Відділ безпеки системи постачання				Відділ безпеки виробничої діяльності				Відділ безпеки збутової діяльності				Відділ безпеки системи фінансування			
ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища	ресурсів	процесів	структури	середовища

¹ Складено автором

Організація економічної безпеки підприємства на основі системного підходу дозволяє виявити загрози, здійснити діагностику об'єктів небезпеки на предмет наявності джерел ризиків при реалізації всіх функцій підприємства.

Системний підхід формує систему економічного захисту всієї структури транспортного підприємства, представленої у вигляді ресурсів, процесів, структур та середовища, що дозволяє ідентифікувати об'єкти економічних відносин і тим самим перенести акцент в управлінні з управління безпекою на управління економічною безпекою.

Отже, організаційна структуризація транспортних підприємств для забезпечення їх економічної діяльності має на меті визначення організаційних структур існування як самої системи забезпечення економічної безпеки на транспортному підприємстві, так і організаційних форм, у яких проявлятиметься

діяльність суб'єктів безпеки, а також в організації оптимального забезпечення економічної безпеки з урахуванням особливостей діяльності її суб'єктів в структурі загального управління підприємством.

Підґрунтям організаційного забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств є його ресурси, організаційна структура та організація взаємозв'язків. Саме тому запропоновано формування організаційної структури з позицій системного підходу, що забезпечує адекватне здійснення управлінських впливів на відповідальних за рахунок розподілу повноважень, відповідальності і наявних ресурсів згідно з цілями підприємства.

Враховуючи специфіку функціонування транспортних підприємств, забезпечення організаційна структуризація повинна передбачати організацію структурного підрозділу безпеки, взаємодію із зовнішніми суб'єктами безпеки, ресурсне забезпечення, формування методичного забезпечення, аналіз та оцінку критеріїв та показників, складання документації та розроблення документообігу, що регламентує нормативно-правові аспекти дії суб'єктів безпеки, організацію захисту комерційної таємниці тощо.

Система економічної безпеки підприємства і механізм її забезпечення передбачають вирішення завдань економічної безпеки не лише за рахунок створення внутрішніх суб'єктів економічної безпеки (спеціального підрозділу, або участі та взаємодії всіх відділів і служб підприємства в межах покладених на керівників структурних підрозділів обов'язків із забезпечення економічної безпеки підприємства), а також і за рахунок зовнішніх суб'єктів, що надають послуги із захисту діяльності підприємства. Отже, виникає потреба у наявності служби безпеки, правової захищеності всіх аспектів діяльності підприємства, організації безпеки персоналу, захищеності комерційних інтересів тощо.

3.3. Формування системи ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності

Ступінь забезпеченості економічної безпеки транспортних підприємств можна охарактеризувати його здатністю до протистояння загрозам та усунення збитків від впливу факторів негативного середовища. У цьому контексті під загрозою економічної безпеки можна розуміти реальні або потенційні впливи юридичних та/або фізичних осіб, які порушують безпечний стан транспортних підприємств та можуть призвести до фінансових чи інших втрат, а також до припинення їх діяльності.

Будь-яке підприємство, в тому числі і транспортне, що забезпечує власну економічну безпеку, повинне використовувати в системі управління інструменти оцінки ризику. У практичній діяльності одні підприємства застосовують ці інструменти пасивно, після настання подій, що призвели до збитків, інші прогнозують ризики до їх настання.

Тільки при постійному та плановому управлінні можна говорити про формування системи ризик-менеджменту на транспортному підприємстві. Метою такої системи є забезпечення належного балансу між довгостроковою стабільністю, максимізацією прибутку та стійким зростанням. Основними завданнями системи ризик-менеджменту є: забезпечення керівництва повною інформацією про бізнес-середовище та позиціонування підприємства, розробка управлінських рішень, вкладених у мінімізацію впливу ризик-факторів.

Систематизація матеріалів дозволила виділити наступні етапи управління загрозами економічної безпеки транспортних підприємств:

- оцінка господарської ситуації, що склалася на транспортному підприємстві;
- дослідження сфери можливого впливу внутрішніх та зовнішніх факторів;
- виявлення, аналіз та оцінка загрози;
- оцінка впливу виявленої загрози на діяльність підприємства;
- запобігання або нейтралізація загрози чи наслідків дії загрози;

– розробка заходів щодо запобігання подальшій появі загрози.

При цьому, необхідно пам'ятати, що на усіх етапах необхідно проводити діагностику середовища транспортного підприємства та систематично співставляти дійсний стан з бажаним, а також поєднувати функції контролю, планування та інформаційного забезпечення.

У першу чергу, для того, щоб попередити виникнення загрози та нейтралізувати її негативні наслідки необхідне ефективне управління ризиками, так як, на думку багатьох вчених, загроза – це негативний результат ризику. Тобто прогнозування можливості настання потенційно ризикової події та можливість вчасно вжити заходів щодо запобігання або зниження ступеня наслідків, які можуть настати від ризику, виключить настання загрози діяльності підприємства.

Для будь-якого транспортного підприємства вивчення та оцінка ризиків необхідні для того, щоб визначити настання подій із негативними наслідками, а також небезпеку виникнення непередбачених втрат, збитків та недоотримання прибутку в порівнянні з запланованим.

До зовнішніх факторів, що загрожують економічній безпеці організації транспортного підприємства, можна зарахувати:

- падіння обсягів інвестицій від зовнішніх джерел та зменшення їх ефективності;
- розрив економічних зв'язків усередині підприємства;
- слабкий розвиток інфраструктури організаційного, фінансового та інформаційного секторів;
- протизаконні дії конкурентів.

До факторів внутрішнього характеру, які становлять можливу загрозу економічній безпеці організації транспортного підприємства, можна віднести:

- кадрові ризики, пов'язані з персоналом;
- виробничі неточності, порушення всередині виробничих, організаційних та технологічних ланцюжків;
- управлінські помилки при прогнозуванні, плануванні та прийнятті рішень;

– прорахунки в маркетинговій стратегії, низька ефективність організації фінансової діяльності підприємства.

Узагальнюючи існуючі підходи до систематизації ризиків транспортних підприємств, у дисертаційному дослідженні пропонується систематизувати ризики залежно від характеру можливої загрози за наступними групами.

1. Технологічні ризики (ризик саморозвитку) – ризик, що пов'язаний з загроз економічній безпеці має здатність самовідтворення.

2. Ринкові ризики – ризики, що пов'язані зі зниженням частки ринку певного виду транспорту на ринку транспортних послуг, зростанням міжгалузевої та внутрішньогалузевої конкуренції, дефіцитом виробничих потужностей, сезонністю попиту на пасажирські перевезення.

3. Економічні ризики – ризики, що пов'язані з втратою ліквідності, прибутковості, невиконанням контрагентами своїх зобов'язань тощо.

4. Кадрові ризики – ризики, що пов'язані недостатньою відповідністю професійного рівня сучасним задачам, відтік висококваліфікованих кадрів, корумпованість управлінського персоналу, ризик збільшення числа працівників пенсійного віку тощо.

5. Політичні ризики – ризики щодо погіршення транспортного, податкового та іншого законодавства, локальні та міждержавні воєнні дії, політична нестабільність тощо.

6. Соціальні ризики, що пов'язані з роботизацією, використанням штучного інтелекту, як наслідок, скороченням робочих місць, безробіттям, соціальною напруженістю.

7. Правові ризики як загроза конфіденційності – ризики компрометації персональних даних, проблеми електронної ідентифікації, цифрове шахрайство.

Саме тому ризик-менеджмент вимагає особливої уваги з боку управлінців підприємницького середовища, розвиток транспортної галузі має формуватися паралельно до процесу діджиталізації, а ще краще випереджати його.

Побудова системи ризик-менеджменту включає кілька взаємопов'язаних рівнів: стратегічний (принципи, цілі, концепція системи з оцінкою характеру та

ступеня загроз економічній безпеці, форсайти та облік прогнозів розвитку, дані моніторингу та контролю); тактичний (забезпечення програми ризик-менеджменту: завдання, обсяг фінансування, зміна технологій, формування спільно з професійними товариствами форсайту та моделей майбутнього, створення мережових комунікацій з обміном інформацією щодо галузевих ризиків; операційний (процес управління ризиками, вдосконалення системи обміну інформацією із зовнішнім середовищем).

Управління ризиками є одним із ключових інструментів, спрямованих на підвищення рівня економічної безпеки, досягнення поставлених цілей власниками, ефективності діяльності керівників підприємства.

Сформулюємо вимоги до активної системи ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності: завершеність циклу; багаторівневий аналіз зовнішніх загроз; розмежування рівнів стратегічного, тактичного та операційного управління ризиками; систематичність (без останнього весь сенс роботи з ризиками не має цінності). На рис. 3.12 наведено запропоновану систему ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності.

Вирішення стратегічних завдань організації диктує конкретне бачення основного виду діяльності, вивчення ключових ризиків, визначення технології виробництва. Передбачення ризикових ситуацій та нівелювання втрат від їх вплив є однією з умов сталого розвитку організації. На практиці управління найчастіше задіюють механізм, при якому господарська діяльність організації координується і спрямовується з позиції результативності управління ризиками. Даний механізм у науковій літературі та у практичній діяльності підприємств отримав назву ризик-менеджменту.

Необхідно сформувати таку систему ризик-менеджменту, за якої ризики аналізуються та оцінюються не лише з позиції їх нівелювання, але й для досягнення необхідного рівня економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.



Рис. 3.12. Запропонована система ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності ¹

¹ Складено автором

Грунтуючись на вищевикладеному, можна констатувати, що управління ризиками з метою забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності – це безперервний ітераційний процес, який спрямовує та координує ключові напрямки діяльності цих підприємств. Важливу роль з позиції забезпечення економічної безпеки відіграє систематизація ризиків підприємства, у тому числі щодо системи індикаторів для моніторингу його ризиків.

Управління економічними ризиками на підприємстві, по-перше, має бути

обмежене системою збору та надання інформації по підприємству за критеріями, визначеними з урахуванням галузевої специфіки. Обов'язковим елементом у системі управління економічними ризиками є використання нових типів логіко-імовірнісних моделей ризику (ЛІ-фактор). Інструментами у своїй цьому випадку виступають методики аналізу, управління ризиком систем з урахуванням логіко-імовірнісних значень.

В рамках моніторингу та аналізу рівня економічної безпеки підприємства необхідно використовувати систему показників та критеріїв. Показники мають бути пов'язані з цілями розвитку підприємства та забезпечені необхідною інформацією.

У табл. 3.5 представлена матриця критеріїв оцінки системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

Таблиця 3.5

Матриця критеріїв для оцінки системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності¹

Критерії	Ризики	Рівні		
		високий	середній	низький
Вплив	Фінансові (Кф)	Значний об'єм негативних показників, що впливають на поточні доходи/витрати, критична оцінка аудитора	Значний вплив на поточні доходи/витрати, значні зауваження аудитора	Несприятливий вплив, одиничні зауваження з боку аудитора
	Стратегічні (Кс)	Макрофактори, що негативно впливають на погіршення стану підприємства	Негативні фактори мезорівня	Внутрішньофірмові фактори небезпеки
	Нормативні (Кн)	Суттєві порушення нормативних вимог	Невідповідність за окремими вимогами законодавства	Одиничні порушення
	Операційні (Ко)	Відсутність єдиного підходу до управління ризиками, недостовірність інформації при прийнятті управлінських рішень, наявність систематичних збоїв	Наявність окремих регламентів у межах підприємства, управлінська звітність уміщує неточну інформацію, збої в роботі	Невчасність управлінських рішень, наявність простоїв
	Інформаційні (Ки)	Відсутність єдиної інформаційної системи обміну даними	Фрагментарне використання інформаційних технологій	Достатнє забезпечення інформаційними технологіями
ЛІ-фактор		ймовірність	можливість	випадковість

¹ Складено автором

По кожному з критеріїв ризику визначається коефіцієнт в інтервалі від 0 до 1, при якому 0 відповідає стійкому становищу підприємства, а наближення до 1 показує збільшення ризикового стану підприємства. Оскільки ми розглядаємо 5 універсальних коефіцієнтів, то, якщо сума коефіцієнтів дорівнює 5, транспортне підприємство та його економічна структура перебувають у критичному, дестабілізованому стані. При прагненні суми коефіцієнтів нанівець до нуля, стан підприємства можна оцінити, як стійкий.

Задамо інтервали: $[0; 2)$, $[2; 4)$, $[4; 5]$ для розподілу транспортних підприємств за рівнем безпеки систем управління ризиками. Якщо сума коефіцієнтів, розрахованих для транспортного підприємства, перебуває у першому інтервалі – від 0 до 2, то система управління ризиками даного транспортного підприємства особливих змін не потребує; якщо значення знаходиться в інтервалі від 4 до 5 – стан системи управління ризиками можна оцінити як критичне.

Отже, рівень економічного ризику транспортного підприємства визначається:

$$PER = K_f + K_c + K_n + K_o + K_i, \quad (3.1)$$

де PER – рівень економічних ризиків; K_f – коефіцієнт фінансових ризиків; K_c – коефіцієнт стратегічних ризиків; K_n – коефіцієнт нормативних ризиків; K_o – коефіцієнт операційних ризиків; K_i – коефіцієнт інформаційних ризиків.

Виходячи з міркувань, викладених вище, алгоритм побудови системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності може бути наступним представлений наступним чином (рис. 3.13).

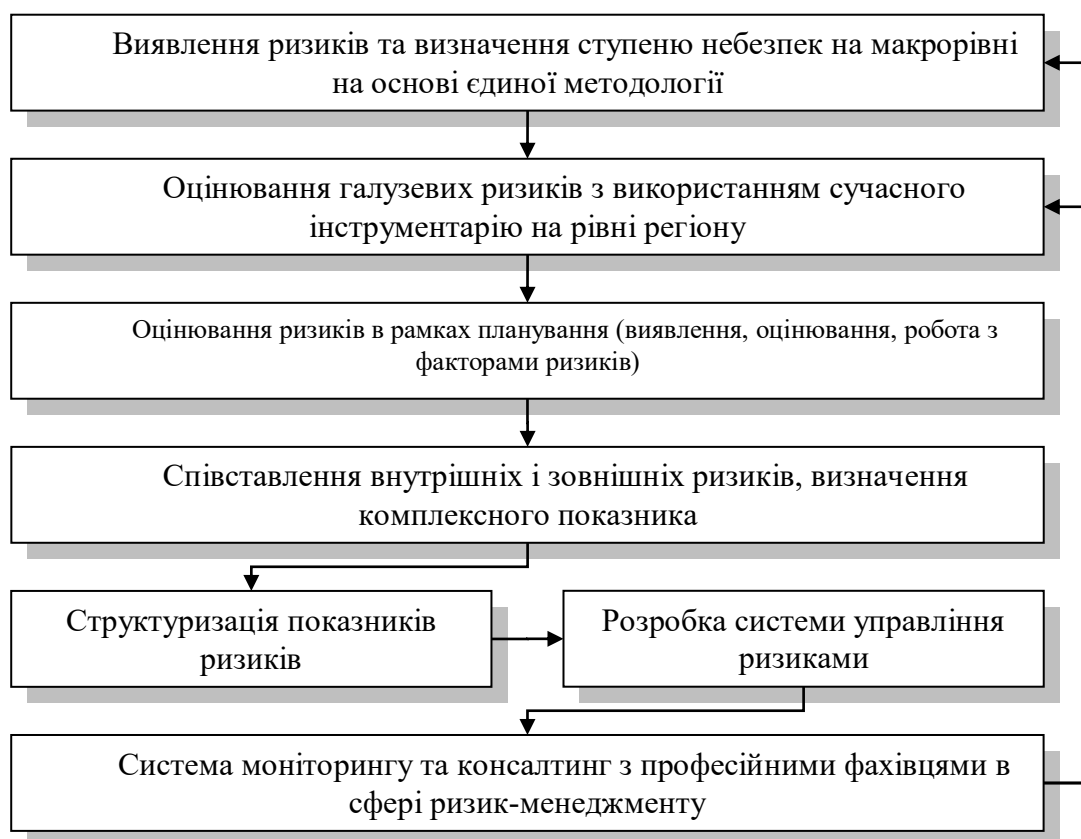


Рис. 3.13. Алгоритм формування системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності ¹

¹ Складено автором

Методика оцінки ризиків, крім традиційних індикаторів, повинна враховувати показники макро- та мезорівня, які можуть бути отримані кожним із учасників, виходячи з критеріїв, офіційно прийнятих у рамках галузевих індикаторів. При цьому ризики макрорівня будуть доступні в системі користувачам єдиної інформаційної системи, що включає всіх учасників економічних взаємодій, контрагентів.

Гарантування економічної безпеки підприємства включає в себе виокремлення, аналіз та оцінку існуючих загроз з кожної функціональної складової та опрацювання на їх основі системи застережних та протидійних

заходів.

У цілях безпеки управління ризиком включає в себе такі методи:

- усунення чи запобігання ризику (необхідно уникати ризик неповернення кредиту, невиконання зобов'язань та ін.);
- зменшення несприятливого впливу тих чи інших факторів на результати виробництва та в цілому підприємницької діяльності;
- передача або переведення ризику;
- оволодіння ризиком, що є найбільш дієвим методом ризик-менеджменту, застосування якого доцільно та необхідно, коли потенційні втрати незначні та коли робиться все можливе для попередження чи зниження шкоди від впливу непередбачених обставин.

До головних ефективних напрямків регулювання ступеня ризику належать:

1. Уникнення ризику – заходи, що спрямовані на недопущення ризикових ситуацій. Ризикові ситуації виступають об'єктом превентивних заходів, які, у свою чергу, поділяються на універсальні (характерні для різних видів ризику та за суттю мають однаковий характер впливу) і спеціальні (спрямовані на недопущення окремих видів господарського ризику).

2. Вирівнювання ризику – процес нейтралізації негативного впливу здійснення ризикових операцій за рахунок паралельного проведення операцій, що дають гарантовано позитивний результат чи здійснення розподілу втрат серед суб'єктів, які причетні до господарського ризику. Для вирівнювання ризику потрібні незначні витрати. Вирівнювання ризику виступає невід'ємним складовим елементом підприємницьких дій, свідченням високої економічної культури працівників досліджуваного підприємства. У залежності від змісту здійснюваних заходів є такі види вирівнювання ризику: вирівнювання ризику в просторі, вирівнювання ризику в часі та диверсифікація ризиків.

3. Збереження ризику на існуючому рівні – це можливо за рахунок створення резервних фондів, самострахування підприємства, отримання кредитів, позик, державних дотацій для компенсування збитків та відновлення виробництва.

4. Зниження ризику – зменшення або розмірів можливого збитку, або ж ймовірності настання несприятливих подій. Найчастіше воно досягається за допомогою здійснення попереджувальних організаційно-технічних заходів, оптимізації товарно-матеріальних запасів, зменшення простоїв обладнання та лімітування.

У практиці існують такі форми профілактики ризику:

1. Мінімізація ризиків – сукупність дій, які направлені на зниження ризику шляхом його попередження або уникнення.

2. Диверсифікація ризиків, що дозволяє уникнути частини ризику при розподілі капіталу між різноманітними видами діяльності підприємства.

3. Лімітування ризиків – проводиться за тими видами господарської діяльності та господарських операцій, що можуть постійно виходити за встановлені межі допустимого ризику. Цей ризик лімітується шляхом встановлення відповідних економічних та фінансових нормативів.

4. Отримання додаткової інформації – це один із найважливіших способів зниження ризику. Цілком природно, що якби у менеджера була б більш повна інформація, то він міг би зробити кращий прогноз та знизити ступінь ризику.

Система профілактики ризиків хоч і знижує ймовірність їхнього виникнення, але вона не в змозі нейтралізувати всі пов'язані з ними негативні фінансові наслідки. Частково цю роль може взяти на себе внутрішнє страхування ризиків, яке проводиться в рамках самого підприємства.

На стратегічному рівні передбачається виконання чотирьох етапів:

I. Визначення показників та меж допустимих значень.

II. Контроль досягнення обраних значень (саме на цьому етапі визначаються методи управління ризиками).

III. Обрання коригуючих заходів на підставі діагностики внутрішніх і зовнішніх ризикових факторів, оцінки рівня небезпеки, що дає змогу прийняти рішення про коригування.

IV. Заходи щодо ефективності управління ризиками.

На тактичному рівні управління передбачається проведення аналогічних

етапів як і на стратегічному рівні, але за виключенням першого етапу.

На оперативному рівні за результатами контролю досягнення обраних значень вибираються коригуючі заходи, що дають змогу реалізувати заходи щодо ефективності управління ризиками.

Економічна безпека транспортного підприємства, незважаючи на самостійність, не може забезпечуватися лише на його рівні.

Для того, щоб знизити ризик на підприємстві з мінімальними витратами та у найкоротший термін, використовують статистичні методи діагностики, які дадуть можливість встановити причини невідповідності продукції та розробити відповідні заходи.

Для організації системи управління ризиками Комітетом спонсорських організацій Комісії Тредвея була розроблена методологія «Управління ризиками організації. Інтегрована модель» (COSO ERM), яка стала своєрідним розвитком загального документа COSO. Даний документ рекомендується використовувати як з метою вирішення завдань з внутрішнього контролю, так і для переходу до більш широкого процесу управління ризиками [202].

Методологія, що запропонована COSO, дозволяє не лише своєчасно виявляти ті оцінювати ризики, але враховувати загальні цілі підприємства в процесі їхнього аналізу, а також проводити постійну діагностику ризиків, що спричиняє їх своєчасне виявлення і доопрацювання контрольних заходів по вже виявлених ризиках.

На сьогоднішній день, на досліджуваних нами підприємствах застосовується лише фрагментарна система управління ризиками, так як за опитуванням керівники підприємств вважають управління ризиками спеціалізованою та відокремленою діяльністю. Це не дозволяє оперативно відслідковувати всі ризики та ефективно передавати інформацію про них всім зацікавленим співробітникам.

Як відзначено у роботі [204] контроль та зниження ризиків передбачають процедури валідації, верифікації та документування. У рамках цих заходів передбачається затвердження встановлених припустимих ризиків та заходів

керування. При цьому виконується повторна оцінка ризиків, яка необхідна для того, щоб перевірити результативність вжитих заходів. На даному етапі переглядаються критерії припустимого ризику, проводиться заміна експертів та вносяться зміни до заходів управління. У результаті цього можна досягти зниження рівня ризику.

На підприємствах рекомендується вести і підтримувати в належному стані внутрішні документи з планово-попереджувальними діями, визначити компетенції та повноваження осіб, які відповідальні на кожній ділянці виробництва у відповідних нормативних документах.

Оскільки забезпечення економічної безпеки – це процес підтримки різноманітних видів безпеки на заданому рівні: фінансової, інтелектуальної, кадрової, інформаційної та ін. У науковій літературі та в практичній діяльності для визначення економічної безпеки використовують значну кількість методів. Наведемо деякі з них.

Метод аналізу та обробки сценаріїв. Під сценарієм мається на увазі аналітичний прогноз щодо ключових етапів розвитку в майбутньому на базі науково-обґрунтованих положень та гіпотез, що показують основні тренди у розвитку суб'єкта. Даний метод заснований на взаємодії спеціалістів-експертів належної кваліфікації з різних напрямків, які вирішують проблеми з використанням сучасних засобів математичного моделювання. На основі модельних результатів вихідні прогнози мають бути скориговані, уточнені та конкретизовані. Також можливе створення нових серій дослідження та нових варіантів сценаріїв.

Метод розпізнавання образів. Під чином образом, як правило, розуміється явище, об'єкт, ситуація, сигнал, процес у сфері економічної безпеки з нетиповими параметрами. Розпізнавання можна трактувати, як співвідношення явищ чи об'єктів з урахуванням вивчення їх параметрів із заздалегідь встановленим стандартом. Методи розпізнавання образів часто використовують із вивчення тіньових процесів економіки. Математичним базисом теорії розпізнавання образів є математична логіка та статистика, теорія ігор, теорія

ймовірностей, теорія інформації тощо. Особливий інтерес у методі розпізнавання образів представляють методи дискримінантного та кластерного аналізу. Перші базуються на формуванні експертами певних вибірок, як правило, двох груп індикаторів безпеки (небезпечного та безпечного стану). Після цього необхідно сформувати нову матрицю показників безпеки об'єкта для його визначення тієї чи іншої групи. Кластерний аналіз представляє сукупність методів для класифікації об'єктів з безліччю характеристик, що базуються на розрахунку відстані між ними за певною метрикою з подальшим визначенням характерних груп (кластерів). Цей аналіз застосовується щодо сукупностей соціально-економічних показників чи об'єктів.

Метод багатовимірної статистичної аналізу дозволяє розраховувати динамічні характеристики розвитку індикаторів, ідентифікувати закономірності попереднього розвитку та екстраполювати їх на майбутні періоди.

На основі проведеного дисертаційного дослідження, як узагальнення, пропонується такі методи управління економічною безпекою діяльності транспортних підприємств:

- активізація – сукупність прийомів і способів дієвого впливу на умови господарювання та інтереси носіїв загроз, суб'єктів внутрішнього й зовнішнього середовищ, з метою приведення їх у відповідність до інтересів підприємства та спонукання суб'єктів до діяльності, що відповідає інтересам підприємства;

- адаптація – сукупність прийомів і способів пристосування керованої чи (та) керуючої підсистеми управління підприємством до несприятливих умов господарювання та інтересів носіїв загроз, суб'єктів внутрішнього й зовнішнього середовищ;

- стабілізація – сукупність прийомів і способів формування та використання спроможності витримувати вплив загроз, носіями яких є суб'єкти внутрішнього й зовнішнього середовищ, без пристосування до інтересів носіїв загроз і без здійснення заходів з метою їх зміни.

Вибір конкретного методу у процесі управління економічною безпекою діяльності транспортного підприємства ґрунтується на систематичному аналізі

економічних інтересів суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовищ з урахуванням взаємозв'язків між ними.

Одночасно з цим, в межах управління економічною безпекою транспортних підприємств необхідно спрогнозувати можливі наслідки запровадження запропонованих організаційно-економічних аспектів удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

За наслідками розрахунків необхідно відзначити про наявність позитивних змін інтегрального показника рівня економічної безпеки для усіх досліджуваних транспортних підприємств. Так, для ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал» властиве збільшення інтегрального показника рівня економічної безпеки зі 1,98 станом на 31.12.2020 р. (нижче задовільного рівня) до його прогностного значення – 2,06 (вище задовільного рівня); на ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» також простежується збільшення інтегрального показника рівня економічної безпеки – з 2,30 станом на 31.12.2020 р. (вище задовільного рівня) до прогностного значення 2,54 (вище задовільного рівня); для ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» також властиве зростання інтегрального показника рівня економічної безпеки – з 2,53 (вище задовільного рівня) станом на 31.12.2020 р. до прогностного значення 2,69 (майже достатній рівень); для ПАТ «Чорноморська транспортна компанія» має місце зростання інтегрального показника рівня економічної безпеки з 1,45 (нижче задовільного рівня) станом на 31.12.2020 р. до прогностного значення 1,51; для ПАТ «Калуське автотранспортне підприємство» також має місце незначне зростання інтегрального показника рівня економічної безпеки з 1,74 станом на 31.12.2020 р. до прогностного значення 1,80 (рис. 3.14).

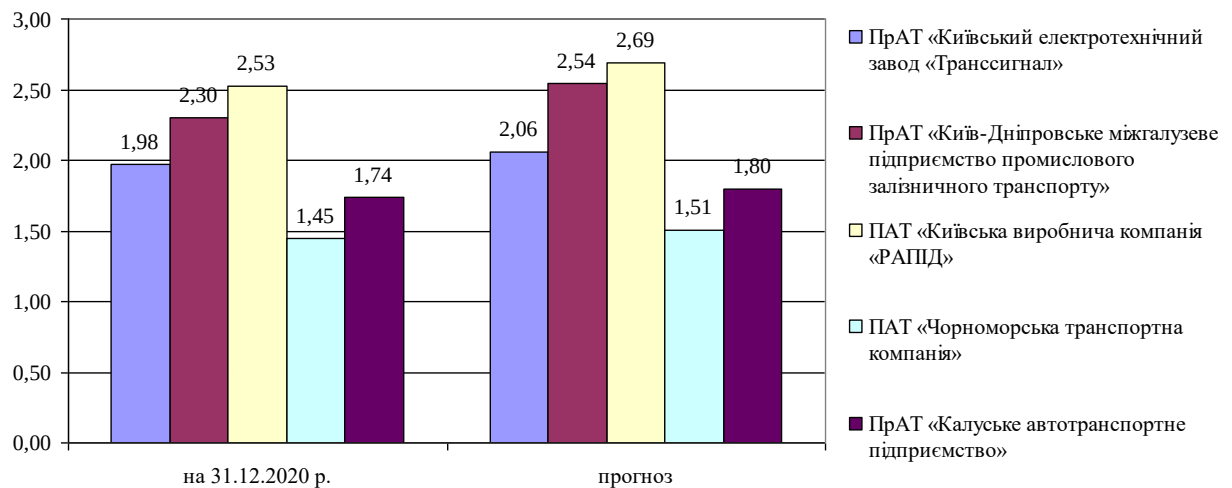


Рис. 3.14. Динаміка інтегрального показника рівня економічної безпеки транспортних підприємств за 2020 р. та його прогнозованого значення, % ¹

¹ Складено та розраховано автором

Таким чином, у даному параграфі обґрунтовано систему ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності, обґрунтовано механізм ризик-менеджменту, представлений методикою систематизації ризиків підприємств та логіко-імовірнісним критерієм оцінки ризиків, що в сукупності також є внутрішніми механізмами забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

Висновки до третього розділу

Узагальнюючи матеріали третього розділу дисертаційного дослідження виходимо до певних висновків. Так, у першу чергу, обґрунтовано необхідність розробки концепції забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств як комплексу поглядів і проблем економічної безпеки та шляхів їх вирішення. Саме це було покладено в основу концептуальної моделі забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності. Зазначена модель поєднує стратегічну мету, ідею, бачення проблем, суб'єкт і об'єкт управління, завдання для досягнення цільової

установи, принципи та механізми забезпечення.

Ця модель була покладена в основу відповідного механізму забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства яка включає сукупність ресурсів і способів їх взаємодії з метою забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності. Запропонований механізм поєднує підклас зовнішніх механізмів, що включає організаційно-управлінське та фінансово-правове забезпечення економічної безпеки та підклас внутрішніх механізмів, що включає оцінювання рівня економічної безпеки, моніторинг економічної безпеки, організаційну структурування та управління ризиками. Так, розроблену методику багатовекторного оцінювання економічної безпеки транспортних підприємств викладено у параграфі 2.2 дисертаційного дослідження другого розділу. Результати її апробації на різних транспортних підприємствах містяться у параграфі 2.3.

Моніторинг економічної безпеки визначено як перманентну діагностику господарської діяльності транспортного підприємства за системою базових критеріїв та індикаторів, які враховують характерні галузеві особливості, специфічні для даного підприємства та мають стратегічне значення при ідентифікації загроз екзогенного та ендогенного характеру та при розробці необхідних заходів щодо зміцнення рівня економічної безпеки.

Також обґрунтовано загальний для всієї концепції забезпечення економічної безпеки механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності, що відображено на рис. 3.5, який спрямований на забезпечення їх економічної безпеки та поєднує підсистему економічного потенціалу транспортних підприємств, цільову підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему нормативно-правового забезпечення та підсистему інформаційно-аналітичного управління економічною безпекою транспортних підприємств.

Концептуальна модель та запропонований механізм є центральним

результатом дисертаційного дослідження. А елементи наукової новизни, описані в інших параграфах дисертаційної роботи, конкретизують відповідні механізми забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

Окрему увагу в дисертаційному дослідженні приділено розробці стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства, що повинна поєднувати основні заходи, спрямовані на розвиток системи економічної безпеки, вдосконалення її матеріально-технічної бази, протидію, попередження або істотне зниження впливу факторів небезпек і загроз для успішної діяльності підприємства на ринку.

У дисертаційному дослідженні, серед внутрішніх механізмів, виділено організаційну структуру транспортних підприємств, головна ідея якої полягає у розмежуванні повноважень, завдань, обов'язків і відповідальності між різними рівнями. Організаційна структура транспортних підприємств має на меті визначення організаційних структур існування як самої системи забезпечення економічної безпеки на транспортному підприємстві, так і організаційних форм, у яких проявлятиметься діяльність суб'єктів безпеки, а також в організації оптимального забезпечення економічної безпеки з урахуванням особливостей діяльності її суб'єктів в структурі загального управління підприємством. Саме тому, запропоновано формування організаційної структури з позицій системного підходу, що забезпечує адекватне здійснення управлінських впливів на відповідальних за рахунок розподілу повноважень, відповідальності і наявних ресурсів згідно з цілями підприємства.

В умовах фінансової нестабільності ступінь забезпеченості економічної безпеки транспортних підприємств можна охарактеризувати його здатністю до протистояння загрозам та усунення збитків від впливу факторів негативного середовища. Саме з цих позицій у дисертаційному дослідженні обґрунтовано необхідність побудови системи ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності, а управління ризиками з метою забезпечення економічної

безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності визначено як безперервний ітераційний процес, який спрямовує та координує ключові напрямки діяльності цих підприємств. Обґрунтовано механізм ризик-менеджменту, представлений методикою систематизації ризиків підприємств та логіко-імовірнісним критерієм оцінки ризиків, що в сукупності також є внутрішніми механізмами забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

Запропоновані організаційно-економічні напрями удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності дозволили спрогнозувати нове значення інтегрального показника рівня економічної безпеки транспортних підприємств.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі на основі проведеного узагальнення, наукового обґрунтування та аналізу теоретичних і методичних підходів вирішено наукове завдання з удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності, що дозволило обґрунтувати такі висновки та пропозиції теоретичного та прикладного характеру:

1. Запропоновано власну дефініцію економічної безпеки транспортного підприємства яка була визначена як процес збору та аналізу даних, на підставі яких керівництвом підприємства приймаються управлінські рішення, з метою найефективнішого використання усіх наявних ресурсів підприємства для забезпечення стабільної, довгострокової та максимально прибуткової діяльності підприємства.

2. Детально досліджено процес забезпечення економічної безпеки підприємства та визначено, що найголовнішим та актуальним напрямком наукових досліджень у цій сфері є формування певного універсального алгоритму дій, завдяки якому, керівники підприємств зможуть визначити індивідуальні параметри ризиків, загроз і небезпек, які впливають на діяльність підприємства і на основі отриманих даних сформувати власну індивідуальну концепцію економічної безпеки. Сформовано та описано покроковий алгоритм дій для створення та впровадження на підприємстві механізму економічної безпеки.

3. Досліджено вплив ризиків на механізм економічної безпеки транспортного підприємства. Детально проаналізовані та визначені всі наявні дестабілізуючі чинники, які впливають на економічну безпеку підприємства, доповнена їх класифікація. Дестабілізуючими чинниками визначено такі поняття як «ризик», «небезпека», та «загроза». Описані їх властивості, взаємозв'язок та вперше сформовано їх ієрархію в залежності від ступеня впливу на економічну безпеку.

4. Проведено комплексне оцінювання тенденцій та середовища

функціонування транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності від дослідження їх внеску до оцінювання результативності їх діяльності, що дозволяє стверджувати про високий потенціал усієї транспортної галузі та пояснюється як суттєвим внеском суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у формування ВВП від 7,69% у 2010 р. до 6,22% у 2020 р, так і суттєвою їх часткою – їх кількість зросла з 87252 одиниць у 2012 р. до 98307 одиниць у 2020 р., тобто на 12,67%. Одночасно з цим необхідно відзначити, що кількість підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності також зросла з 15472 одиниць у 2012 р. до 17584 одиниць у 2020 р., тобто на 13,65%. Але в той же час необхідно відзначити і про зниження ділової активності суб'єктів транспортної галузі. Так, зокрема, вантажообіг за період з 2014 р. по 2020 р. зменшився на 11,43%, а обсяг перевезень вантажів збільшився не суттєво – на 1,11%, з 1623 млн. до 1641 млн. т. Пасажирообіг за 2014-2020 рр. також суттєво зменшився, з 106,3 млн. пас. км у 2014 р. до 49,0 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 53,90%. Зменшення пасажирообігу відбулось одночасно зі зменшенням кількості перевезених пасажирів. Так за період 2014-2020 рр. кількість перевезених пасажирів зменшилась на 56,46% з 5902 млн. у 2014 р. до 2570 млн. у 2020 р. або на 3332 млн. Найбільше зменшення властиве для залізничного транспорту – на 82,52% з 389 млн. пасажирів у 2014 р. до 68 млн. у 2020 р., та автомобільного транспорту – на 62,79% з 2913 млн. у 2014 р. до 1084 млн. у 2020 р. В той же час необхідно відзначити, що рентабельність операційної діяльності транспортної галузі не характеризується стабільністю, що свідчить про наявність проблем, які деструктивно впливають на діяльність транспортних підприємств, оскільки транспортне підприємство, що досягло достатнього рівня економічної безпеки, є захищеним від впливу дестабілізуючих чинників внутрішнього та зовнішнього середовища та досягає високої ефективності своєї господарської діяльності, яка сприяє його розвитку.

5. На підставі опрацювання наукової літератури з дослідження різних підходів до оцінювання економічної безпеки підприємств було обґрунтовано та

розроблено науково-методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, який передбачає проводити оцінювання на основі розрахунку ряду моментних та інтервальних показників, що дозволяють охарактеризувати рівень безпеки у будь-який момент часу та простежити динаміку її зміни. Згідно запропонованого підходу у розрізі функціональних складових виділено показники-індикатори кількісного та якісного характеру, які доповнюючи один одного, уможливлують отримання багатокритеріальної оцінки рівня економічної безпеки в цілому по підприємству та за кожною функціональною складовою. Також запропоновано охарактеризовувати рівень безпеки за трьома рівнями: «достатній рівень безпеки», «задовільний рівень безпеки» та «низький рівень безпеки». Сформована сукупність показників-індикаторів дозволяє інтегровано здійснювати оцінювання економічної безпеки підприємства з мінімальними затратами, провести відносне оцінювання її рівня та здійснювати аналітичне обґрунтування її рівня.

6. Реалізація запропонованої методики оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств була здійснена на прикладі п'яти транспортних підприємств (ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал», ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД», ПАТ «Чорноморська транспортна компанія», ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство»), виходячи з необхідності створення на підприємстві власної системи безпеки, метою функціонування якої має стати своєчасне виявлення та запобігання небезпекам та загрозам і забезпечення досягнення ефективного функціонування підприємства. За наслідками проведеного оцінювання та графічної інтерпретації відносної оцінки рівня економічної безпеки слід відзначити про її достатність для здійснення зазначеного оцінювання.

7. На підставі оцінювання тенденцій та діагностики економічної безпеки транспортних підприємств запропоновано концептуальну модель забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової

нестабільності, яка поєднує стратегічну мету, ідею, бачення проблем, суб'єкт і об'єкт управління, завдання для досягнення цільової установки, принципи та механізми забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності. Зазначена модель була покладена в основу відповідного механізму забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства як сукупність ресурсів і способів їх взаємодії для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності. Запропонований механізм поєднує підклас зовнішніх механізмів, що включає організаційно-управлінське та фінансово-правове забезпечення економічної безпеки та підклас внутрішніх механізмів, що включає оцінювання рівня економічної безпеки, моніторинг економічної безпеки, організаційну структурування та управління ризиками.

Крім того, обґрунтовано загальний для всієї концепції забезпечення економічної безпеки механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності, який спрямований на забезпечення їх економічної безпеки та поєднує підсистему економічного потенціалу транспортних підприємств, цільову підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему забезпечення економічної безпеки, підсистему нормативно-правового забезпечення та підсистему інформаційно-аналітичного управління економічною безпекою транспортних підприємств.

Одночасно з цим обґрунтовано необхідність розробки стратегії забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства, що повинна поєднувати основні заходи, спрямовані на розвиток системи економічної безпеки, вдосконалення її матеріально-технічної бази, протидію, попередження або істотне зниження впливу факторів небезпек і загроз для успішної діяльності підприємства на ринку.

8. Враховуючи різні види внутрішніх механізмів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності окрему увагу зосереджено на організаційній структуруванні транспортних підприємств, головна ідея якої полягає у розмежуванні повноважень, завдань, обов'язків і

відповідальності між різними рівнями. Вона має на меті визначення організаційних структур існування як самої системи забезпечення економічної безпеки на транспортному підприємстві, так і організаційних форм, у яких проявлятиметься діяльність суб'єктів безпеки, а також в організації оптимального забезпечення економічної безпеки з урахуванням особливостей діяльності її суб'єктів в структурі загального управління підприємством. Саме на реалізацію цього спрямовано формування організаційної структури з позицій системного підходу, що забезпечує адекватне здійснення управлінських впливів на відповідальних за рахунок розподілу повноважень, відповідальності і наявних ресурсів згідно з цілями підприємства.

9. В умовах фінансової нестабільності ступінь забезпеченості економічної безпеки транспортних підприємств можна охарактеризувати його здатністю до протистояння загрозам та усунення збитків від впливу дестабілізуючих чинників та факторів негативного середовища. Саме з цих позицій у дисертаційному дослідженні сформовано систему ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності, а управління ризиками з метою забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності визначено як безперервний ітераційний процес, який спрямовує та координує ключові напрямки діяльності цих підприємств. Обґрунтовано механізм ризик-менеджменту, представлений методикою систематизації ризиків підприємств та логіко-імовірнісним критерієм оцінки ризиків, що в сукупності також є внутрішніми механізмами забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

Список використаних джерел

1. Сосновська І.М. Поняття та значення економічної безпеки виробничо-господарської діяльності підприємств. Доступ за посиланням: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4303>.
2. Новікова О.Ф., Покотиленко Р.В. Економічна безпека: концептуальні визначення та механізми забезпечення: монографія. Донецьк: НАН України, Ін-т економіки промисловості, 2006. 408 с.
3. Юридична енциклопедія: Редкол.: Ю.С. Шемшученко К.: Укр. енцикл., 1998. Т. 1. 672 с.
4. Lambert D. La defense de l'economie: la conjugasion des efforts de l'Etat, de l'entreprise et d'individy. Strategique. 1990. № 2. P. 83–98.
5. Завгородній А.Г., Вознюк Г.Л. Фінансово-економічний словник; 3-є вид., доп. перероб. Львів: Львівська політехніка, 2011. 844 с.
6. Nolan R.L. Mananaging the Computer Resourse: A Stage Hypothesis, Communications of ACM. 1973. № 16(7). P. 399–405.
7. Кравчук П.Я. Формування системи корпоративної безпеки: дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами». Тернопіль, 2006. 232 с.
8. Чаркіна Т.Ю. «Теоретичні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорт». Дисертація, Харків, 2021 рік.
9. Шлыков В.В. Журнал «Экономическая безопасность» 1997. № 6.
10. Шлыков В.В. Журнал «Экономическая безопасность» 2002. № 11.
11. Шемаєва Л.Г. Економічна безпека підприємств у стратегічній взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. екон. наук : 21.04.02. К., 2010. 39 с..
12. Иванов А., Шлыков В. Экономическая безопасность предприятия. М.: МАУП, 1995. 265 с.

13. Гладченко Т.Н. Индикаторы экономической безопасности предпринимательской деятельности. Менеджер. 2000. № 12. С. 111–113.
14. Коваленко К.В. Основи створення комплексної системи економічної безпеки підприємства: теоретичний аспект. URL: <http://www.nbu.gov.ua>.
15. Економічна безпека підприємства: навчальний посібник / І.П. Отенко, Г.А. Іващенко, Д.К. Воронков. Х.: ХНЕУ, 2012. 256 с.
16. Матишак Ю.І. Сутність поняття «економічна безпека» URL: <file:///C:/Users/Nout/Desktop/1107-2236-1-SM.pdf>.
17. Коваленко О.В., Лисенко Л.В. Підходи до визначення поняття економічної безпеки підприємства. Режим доступу http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_7_028.pdf
18. Маковоз О.В., Авагімов А.А. Визначення поняття економічної безпеки підприємства. URL: [file:///C:/Users/Nout/Downloads/ viznachennya-ponyattya-ekonomichnoyi-bezpeki-pidpriemstva.pdf](file:///C:/Users/Nout/Downloads/viznachennya-ponyattya-ekonomichnoyi-bezpeki-pidpriemstva.pdf).
19. Донець Л.І., Ващенко Н.В. Економічна безпека підприємства: навч. посіб. для студ. вузів. К.: ЦУЛ, 2008. 240 с.
20. Меліхова Т.О. Сутність та основні підходи до трактування економічної безпеки підприємства. Економічний розвиток держави, регіонів, підприємств і підприємництва проблеми та перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конференції
21. <https://www.buh24.com.ua/klasifikatsiya-pidpriyemstv-z-1-sichnya-2018>
22. Меліхова Т.О. Економічна безпека підприємства: формування, контроль, ефективність: монографія. Херсон 2018 рік, 632 с.
23. Меліхова Т. О., Економічна безпека промислових підприємств: аналіз фінансового стану, ймовірності банкрутства, чистого економічного ефекту від залучення інвестицій. Вісник Приазовського державного технічного університету. http://nbuv.gov.ua/UJRN/VPDTU_ek_2018_35_32
24. Бьюкенен Дж. Конституция экономической политики. Расчет согласия. Границы свободы / Дж Бьюкенен. - М.: Таурис Альфа, 1997. - 556 с
25. Musgrave R. A. Public Finance in Theory and Practice, 1973. - p.464

26. Модильяни Ф. Стоимость капитала, финансирование корпораций и теория инвестиций. Ф. Модильяни, М. Милер. - Бизнес-школа, 1958. - 364 с.
27. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизмы обеспечения / [Козаченко Г. В., Пономарьев В. П., Ляшенко А. Н., Могильный А. И.] - К.: Либра, 2003. - 280 с
28. Концепція економічної безпеки України “Логос”, 1999. - 56
29. Про стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні: Національна доповідь /Ващенко К. О., Варналій З.С., Воротін В. Є. та ін.]; під ред. К. О. Ващенко. - К., Держкомпідприємство, 2008. - 226 с
30. Закон України “Про основи національної безпеки України. Відомості Верховної Ради України” - 2003, № 39. - С. 351 (Із змінами, внесеними згідно із Законом № 3200-IV (3200-15) від 15.12.2005, ВВР. - 2006, № 14. - С. 116
31. Марценюк Л.В., Міщенко М.І., Теоретичні підходи до управління економічною безпекою транспортних підприємств в сучасних умовах, Журнал «Економіка та держава», 11/2020 рік
32. Матусевич О.В., Чаркіна Т.Ю., Сутність змін і управління змінами на підприємстві та їх необхідність на залізничному транспорті. Журнал «Ефективна економіка» , Випуск 12, 2018 рік.
33. Олейников Е. А. Основы экономической безопасности / под науч. ред. Е. А. Олейников. - М.: ЗАО “Бизнес-школа”, 1997. - 288 с
34. Раздина Е. Коммерческая информация и экономическая безопасность предприятия / Е. Раздина // Бизнес-информ. - 2001. - №24. - С. 63 - 65.
35. Соснин А. С. Менеджмент безопасности предпринимательства: учеб. пособие / П. Я. Прыгунов. - К.: Изд-во Европ. ун-та, 2004. - 357 с
36. Тамбовцев В. Л. Экономическая безопасность хозяйственных систем: структура, проблемы / В. Л. Тамбовцев // Вестник МГУ: Сер. 6. Экономика. - 1995. - № 3. - С. 3 - 14
37. Федотова К.О. Визначення сутності економічної безпеки підприємства / Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Харків : ХНАДУ. – 2010. – Вип. 16. – С. 55-62

38. Шаваев А. Г. Криминологическая безопасность негосударственных объектов экономики / А. Г. Шаваев - М.: ИНФРА-М, 1995. - 126 с
39. Шваб Л. І. Економіка підприємства: навч. посібник / Л. І. Шваб - Житомир: ЖДТУ, 2004. - 459 с
40. Ярочкин В. И. Система безопасности фирмы / В. И Ярочкин. - М.: Ось-89, 2003. - 352с
41. Проблеми управління економічною безпекою суб'єктів господарювання : монографія / [О. А. Кириченко, В. С. Сідак, С. М. Лаптев – К. : Ун-т економіки та права «КРОК», 2008. – 403 с
42. Минаев Г. А. Безопасность организации : учеб. пособие / Минаев Г. А. – М. : Логос, 2008. – 368 с. – (Новая университетская библиотека)
43. Шкарлет С. М. Економічна безпека підприємництва: інноваційний аспект : монографія / Шкарлет С. М. – вид-во Нац. авіац. ун-ту, 2007. – 436 с
44. Кім Ю. Г. Формування системи фінансової безпеки транспортно-експедиційного підприємства : монографія / Кім Ю. Г. – К. :, 2007. – 140 с
45. Камлик М. І. Економічна безпека підприємницької діяльності: економічно-правові аспекти: Київ. : Атіка, 2005. – 432 с.
46. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : наук. доп. / Власик О. С. – К. : Рада Нац. безпеки і оборони України; Нац. ін-т проблем міжнар. безпеки, 2008. – 48 с. – Бібліогр.: с. 43–46
47. Інвестиційний бізнес в Україні : навч. посібник / [укл.: О.А. Кириченко, М.П. Денисенко, С.М. Лаптев – К. :, 2008. – 248 с
48. Змістово-типологічна характеристика економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] // Українські реферати. – Режим доступу : <http://www.refine.org.ua/pageid-1330-1.html>
49. Податковий Кодекс України, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755>
50. Господарський Кодекс України, zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15
51. Олейников Е.А. Економічна і національна безпека: [підручник для вузів] / Е. А. Олейников. – К.: Іспит, 2005. – 768 с.

52. Корієнко А.В. Механізм досягнення і підтримки економічної безпеки підприємства: автореф. дис. канд. екон. наук.: 08.06.01 / А. В. Корієнко; КНЕУ. – К., 2000. – 19 с.
53. Ковалев Д. Экономическая безопасность предприятия / Д. Ковалев, Т. Сухорукова // Экономика Украины. – 1998. – № 10. – С. 48-52
54. Олейников Е.А. Економічна і національна безпека: підручник для вузів / Е. А. Олейников. – К.: Іспит, 2005. – 768 с
55. Бендиков М.А. Совершенствование диагностики финансового состояния предприятия промышленного предприятия / М.А. Бендиков, Е.В. Джамай // Менеджмент в России и за рубежом. – 2001. – № 5. – С. 80-95
56. Дубецька С.П. Економічна безпека підприємств України // Недержавна система безпеки підприємництва як суб'єкт національної безпеки України: Збірник матеріалів наук.-практ. конф., м. Київ, 16-17 травня 2001 р. – К.: Вид-во Європейського університету фінансів, інформаційних систем, менеджменту і бізнесу, 2003. – С.146-172
57. Капустин Н. П. Экономическая безопасность отрасли и фирмы / Н.П. Капустин // Бизнес-информ. – 1999. – № 11-12. – С. 45-47
58. Раздина Е.В. Экономическая безопасность (сущность и тенденции развития): дис. .. канд. экон. наук: 08.00.01 / Е. В. Раздина. – М., 1998. – 164 с
59. Барановський О.І. / Фінансова безпека / Фенікс 1999 – 338 стр
60. Економіка підприємства: [підручник] за ред. С.Ф. Покропивного. – [2-ге вид., перероб. та доп.]. – К.: КНЕУ, 2001. – 528 с
61. Ляшенко О.М. Концептуалізація управління економічної безпекою, монографія, Київ. 2015 рік 2е видання.
62. zn.ua/macrolevel/ekonomicheskaya-bezopasnost-makroekonomicheskie-ugrozy-i-fiskalnoe-izmerenie-315341.html
63. economyfund.org.ua
64. «Місія підприємства-основа ефективного стратегічного управління» Могилова А.Ю. Підручник 2013. — № 257. — С. 172-174.— укр
65. Маховікова А.О. Планування на підприємстві, Підручник, 2015 рік

66. Порохня В.М., Безземельна Т.О. Стратегічне управління. Навчальний посібник Київ, 2012 рік

67. Дехтяр С.С. Проблема визначення змісту категорії «Економічна безпека підприємства» Всеукраїнська науково-практична конференція «Сучасні технології менеджменту забезпечення сталого розвитку економіко-правових систем в умовах євроінтеграції», м. Черкаси, 2019 рік.

68. Дехтяр С.С. «Аналіз наукових підходів до визначення поняття «економічна безпека підприємства» Всеукраїнська науково-практична конференція «Економічний розвиток в умовах провадження інформаційних технологій та систем управління Київський університет ринкових відносин» 25 лютого 2019 року. м. Київ

69. Дехтяр С.С. Формування індивідуальної концепції економічної безпеки підприємства, Всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки», НМетАУ, Дніпро, 2019р

70. Дехтяр С.С. «Макрофінансові загрози та економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики Одеський національний економічний університет, 13-14 вересня 2019 року

71. Дехтяр С.С. Вплив сучасних макрофінансових ризиків на формування економічної безпеки підприємства. Світ економічної науки. Випуск 18. 2020 рік.

72. Дехтяр С.С. Економічна безпека та дестабілізуючі чинники в діяльності підприємств, "Світ економічної науки». Випуск 19. 2020 рік

73. Дехтяр С.С. Взаємодія суб'єктів економічної безпеки, «Світ економічної науки. Випуск 20. 2020 рік»

74. Дехтяр С.С. «Основні етапи процесу забезпечення економічної безпеки підприємства» «Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція «перспективи розвитку фінансів, обліку та психології в умовах глобалізаційних процесів».

75. Пойда-Носик Н. Н. Ризики і джерела загроз фінансовій безпеці акціонерних товариств у сучасних умовах [Електронний ресурс] / Н. Н. Пойда-Носик. - Режим доступу: www.teologia.org.ua

76. Мігус І.П. Необхідність розмежування понять «загроза» та «ризик» при діагностиці економічної безпеки суб'єктів господарювання <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=821>

77. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) / под ред. Е. А. Олейникова. - М. : ЗАО «Бизнес-школа «ИнтелСинтез», 1997. - 288 с

78. Королев М. И. Проблема безопасности в теории фирмы: развитие и противоречия / М. И. Королев // Вестник Волгоградского государственного университета. - 2012. - № 1 (20). - С. 53-58

79. Картузов Є. П. Вплив ризиків і загроз на стан фінансової безпеки/Є. П. Картузов / Актуальні проблеми економіки. - 2012. - № 9 (135). - С. 115-124

80. Рудніченко Є. М. Загроза, ризик, небезпека. Сутність та взаємозв'язок із системою економічної безпеки підприємства // Економіка Менеджмент Підприємництво. - 2013. - № 25 (1). - С. 188-195

81. Зубок М. І «Економічна безпека суб'єктів підприємництва» 2012р.

82. Костюк Ж. С. Поняття ризику, небезпеки та загрози як базових категорій розкриття сутності економічної безпеки підприємства // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - № 43. - С. 143-149

83. Семенютіна Т. В. Економічні ризики, небезпеки, загрози: сутність та взаємозв'язок. Економічний простір. - 2012. - №68. -С.106-113

84. Куркін М. В. Контроль та захист економічної безпеки діяльності підприємств / М. В. Куркін, В. Д. Понікаров, Д. В. Назаренко. - Х. : ФОП Павленко О.Д.; ВД «ІНЖЕК», 2010. - 388 с

85. Ілляшенко С. М. Економічний ризик : навчальний посібник - 2-ге вид., доп. і перероб. / С. М. Ілляшенко. - Центр навчальної літератури, 2004. 220 с.

86. Рудніченко Є. М. Загроза, ризик, небезпека. Сутність та взаємозв'язок із системою економічної безпеки підприємства // Економіка Менеджмент Підприємництво. - 2013. - № 25 (1). - С. 188-195
87. Сліпченко Тетяна Олександрівна, «Проблемні аспекти зміцнення економічної безпеки українських підприємств» , *Колективна монографія* Тернопіль, ТНЕУ, 2019
88. Формування механізму управління фінансовою безпекою, дис. Малик О.В. Хмельницький, 2015 рік.
89. Клапків М.С. Страхування фінансових ризиків: [монографія] - Тернопіль: Економ думка. 2002. - 570 с
90. Копитко Марта Іванівна, Дис. Комплексне забезпечення економічної безпеки підприємств, Київ 2015
91. Забродский В., Капустин Н. Теоретические основы оценки эк. безопасности фирмы / Бизнес-информ, 2009. - № 1
92. Економічна безпека підприємства / Д. Ковальов, Т. Сухорукова // Економіка України, 1998. - № 10. - С. 48-52
93. Юрків Н.Я. Економічна безпека підприємств реального сектора на посттрансформаційному етапі розвитку економіки України / Н.Я. Юрків. http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/evu/2012_19_1/Yurkiv.pdf
94. Сучасний тлумачний словник. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://uktdic.appspot.com>
95. Резолюція ООН A/RES/40/173 от 17.12.1985 року, Міжнародна економічна безпека. Доступ : <https://undocs.org/ru/A/RES/40/173>
96. Сучасний стан наукових досліджень та технологій в промисловості. 2017. № 2 (2) Н.Е. Аванесова. доктор економічних наук, доцент, Харківський національний університет будівництва та архітектури, професор кафедри фінансів та кредиту
97. Святослав Денисенко, Інститут стратегічних досліджень «Нова Україна» https://dt.ua/macrolevel/virusniy-udar-po-globalizaciyi-340009_.html

98. Романчик Т. В. «Деякі аспекти економічної безпеки промислових підприємств, конференція «Стратегічні імперативи розвитку туризму та економіки в умовах глобалізації»
99. Тижнеик ДТ <https://dt.ua/finances/rozumniy-karantin-344400.html>
100. [ru.wikipedia.org/wiki/Інформація про загальнодержавну систему обліку.](http://ru.wikipedia.org/wiki/Інформація_про_загальнодержавну_систему_обліку)
101. Консенсус прогноз від Міністерства економіки України. <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&tag=Konsensus-prognoz>
102. Економічна безпека підприємств: [навч. посібник] М.І. Небава, Ю.В. Міронов.: Вінниця, ВНТУ, 2017. – 220 с
103. Дехтяр С.С. «Оцінка та аналіз фінансово-господарської діяльності промислового підприємства». Дипломна робота. ДНУЗТ, 2006 рік
104. Bernardo V. Lopez. Upshot; Business intelligence: the Japanese model. // Business World, 17 июня 1999, с. 4 (на англ. яз.)
105. Kenneth Sawka, вице-президент компании Fuld & Company Inc. The analyst's corner: It's good be needed //Competitive Intelligence Magazine, Vol. 4, No. 2; 2001
106. Galindo-Rueda, F. and F. Verger (2016), "OECD Taxonomy of Economic Activities Based on R&D Intensity", OECD Science, Technology and Industry Working Papers, No. 2016/04, OECD Publishing, Paris.Режим доступу: https://read.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/oecd-taxonomy-of-economic-activities-based-on-r-d-ntensity_5jlv73sqqp8r-en#page10
107. Ambroziak A.A. Renaissance of the European Union's industrial policy. Yearbook of Polish European Studies.2014. Vol. 17. Warsaw: Centre for Europe, University of Warsaw. P. 45
108. Економічна безпека та фінансові розслідування: концепти, прагматика, інструментарій забезпечення : колективна монографія. / За заг. ред. д.е.н., доц. Вівчар О. І. Тернопіль: Економічна думка, 2019. 395 с.
109. Дорошук А. А., Трибуха М. В. Система регулювання рейдерства в Україні. URL: <http://economics.opu.ua/files/archive/2018/ No1/170–176.pdf>.

110. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи : навч. посіб. Суми. 2003. 278 с.
111. zn.ua/ukr/economic-security/ekonomika-autsajderiv.html
112. Звіт щодо промислового розвитку 2020 року. Industrial Development Report 2020: industrializing in the digital age. UNIDO
113. ru.wikipedia.org/wiki/Цели_устойчивого_развития#cite_note-5
114. Організаційні механізми зниження загроз економічній безпеці у зв'язку із запровадженням заходів щодо запобігання поширенню на території України захворювань на covid-19» Базилук Я.Б. Національний інститут стратегічних досліджень
115. Аналітична частина Проекту Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2027 року
116. World bank economic update spring 2020. openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33476/9781464815645.pdf
117. Path for Ukraine's economic growth: technology upgrading (Шлях України до економічного зростання: через оновлення технологій) The World Bank Group, october 2019.
118. <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home.html>
119. Звіт щодо промислового розвитку 2020 року. Industrial Development Report 2020 : industrializing in the digital age. UNIDO
120. Доповідь «Четверта промислова революція». Режим доступу: www.tadviser.ru/index.php/
121. Шарм «відкритої стратегічної автономії» ЄС, zn.ua/ukr/international/naodintsi-z-soboju.
122. Промислова політика ЄС. Огляд Доповіді Європейської комісії з промислового та економічного розвитку. Режим доступу: <https://drive.google.com/file/d/1LohFMmCjLUhSwXiCvuZOIvnI1e7YHSb1/view>
123. Постанова КМУ 711 від 11.10.2016 року "Про утворення Національного комітету з промислового розвитку"
124. <https://www.globalinnovationindex.org/Home>

125. Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня на 2017-2021 роки: постанова КМУ від 28 грудня 2016 № 1056 Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1056-2016-%D0%BF>

126. Проект Кластерної програми промислового розвитку від Міністерства економічного розвитку – Режим доступу: <http://bit.ly/2tr4sOW>
<https://www.industry4ukraine.net/#about>

127. Щодо пріоритетних напрямів здійснення реформ у промисловості України А. В. Шевченко, Відділ безпеки реального сектору економіки, Національний інститут стратегічних досліджень, жовтень 2017

128. Дехтяр С.С. «Оптимізація результатів господарської діяльності аудиторської фірми «Ініціатива». Дипломна магістерська робота. ДНУЗТ . 2009 рік

129. Заде Л. А. Основы нового подхода к анализу сложных систем и процессов принятия решений / Л. А. Заде ; пер.с. англ. // Математика сегодня. Сборник статей. – М.: Знание, 1974. – С. 5-49.

130. Методологічні засади моделювання системи забезпечення фінансово-економічної безпеки в умовах невизначеності і багатомірності ринкового середовища / П. М. Григорук, Н. А. Хрущ / Науковий вісник Мукачівського державного університету Економіка. - 2017

131. Єрошенко М.М. Фінансова складова економічної безпеки: держава і підприємство: наукова монографія: НАУ 2010

132. Пономарьов В.П. Формування механізму забезпечення економічної безпеки підприємства: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / В.П. Пономарьов; Східноукр. держ. ун-т. Луганськ, 2000. 27 с

133. Горячева К.С. Формування механізму забезпечення фінансової безпеки підприємства, 2004. Менеджер № 2(28)

134. Доктрина економічної безпеки України. Український інститут майбутнього.<https://uifuture.org/reports/doktrina-ekonomichnoyi-bezpeki-krayini/>

135. https://gmpua.com/QM/Standart/S_7799.htm

136. Валовий внутрішній продукт (у фактичних цінах) – К.: Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

137. Кількість діючих суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у розрізі регіонів у 2014-2020 роках [Електронний ресурс]. – К.: Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

138. Максимчук О. Стратегічні напрями розвитку підприємств транспортної галузі / О. Максимчук // Економіст. 2013. № 8. С. 61—63.

139. Обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у розрізі регіонів: Державна служба статистики України. <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

140. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у розрізі регіонів [Електронний ресурс]. – К.: Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

141. Транспорт і зв'язок України 2018: Статистичний збірник / за ред. І. Петренко. – К.: Державна служба статистики України, 2019. – 154 с.

142. Транспорт України 2020: Статистичний збірник / за ред. І. Петренко. – К.: Державна служба статистики України, 2021. – 116 с.

143. Міщенко С.П. Концептуальні аспекти економічної безпеки підприємства у ринковій економіці. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2011. №2. С. 190-195.

144. Ильяшенко С.Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С.Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – №3. – С. 12-19.

145. Сак Т.В. Діагностування рівня економічної безпеки підприємства в умовах обмеженості інформації / Т.В. Сак // Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. – Випуск 3. – С. 404 – 408 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/vipusk-3-2015/402-sak-t-v-diagnostuvannya-rivnya-ekonomichnoji-bezpeki-pidpriemstva-v-umovakh-obmezhenosti-informatsiji>

146. Фролова Л.В. Методичні підходи до оцінювання економічної безпеки підприємства / Л.В. Фролова, О.В. Роженко // Актуальні проблеми економіки. – 2016. – №3(177). – С.199-209.

147. Вахлакова В. В. Оцінювання фінансової та ринкової складових економічної безпеки підприємства / В. В. Вахлакова // Бізнес Інформ. – 2017. – №8. – С. 212–218 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://business-inform.net/export_pdf/business-inform-2017-8_0-pages-212_218.pdf

148. Дьяченко О.А. Економічна безпека інноваційно-орієнтованих підприємств в умовах євроінтеграції / О.А. Дьяченко, Л.П. Артеменко // Економічний вісник НТУУ «КПІ». – 2015. – №12. – С.173-180 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ela.kpi.ua/handle/123456789/13940>

149. Денисенко М.П. Зарубіжний досвід регулювання економічної безпеки / М.П. Денисенко, П.Т. Колісниченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – №6. – С.15-19 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2017/5.pdf

150. Моделирование экономической безопасности: держава, регион, предприятие/ Геець В. М., Кизим М. О., Клебанова Т. С., Черняк О. І та ін.; За ред. Гейця В. М.; Монографія. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 240 с.

151. Скриньковський Р.М. Економічна безпека підприємства: сутність, класифікація та система діагностики / Р.М. Скриньковський // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Випуск 3. – С. 414 – 418. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/vipusk-3-2015/404-skrinkovskij-r-m-ekonomichna-bezpeka-pidpriemstva-sutnist-klasifikatsiya-ta-sistema-diaagnostiki>

152. Козаченко Г. В. Оцінювання економічної безпеки підприємства: аналіз основних підходів / Г.В. Козаченко, Ю.С. Погорелов. – В кн.: Менеджмент безпеки держави, регіону, підприємства: проблеми і виклики сьогодення : [монографія]; за заг. ред. З. Б. Живко, І. Г. Бабець. – Львів: Ліга-Прес, 2015. – С. 238–251. Режим доступу: <http://reposit.pntu.edu.ua/handle/PoltNTU/1301>

153. Доценко І.О. Формування системи оцінювання рівня економічної безпеки підприємства з урахуванням впливу підприємницьких ризиків / І.О. Доценко // Вісник Одеського національного ун-ту. Серія: Економіка. – 2013. – Т. 18. – Вип. 1. – С. 69–78 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vonu_econ_2013_18_1_10.pdf.
154. . Кривов'язюк І.В. Інноваційний підхід до оцінювання безпечності функціонування промислових підприємств / І.В. Кривов'язюк // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – №3(141). – С.83-95
155. Дикань В. Л. Методика експресс-диагностики экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта / В. Л. Дикань, И. В. Воловельская // Эффективна економіка. – 2016.– №3. Режим доступу: <http://www.m.nauka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=4821>
156. Янковець Т.М. Взаємозв'язок потенціалу, економічної безпеки та розвитку економічних систем / Т. М. Янковець // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 9. http://nbuv.gov.ua/UJRN/apr_2015_9_10
157. Єфімова Г.В. Планування безпечного розвитку підприємства на основі результатів діагностики рівня його економічної безпеки / Г.В. Єфімова, С.М. Марущак // Економіка: реалії часу. – 2013. – № 3(8). С. 43-49 Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2013/ No3/43-49.pdf>.
158. Отенко І.П. Оцінювання економічної безпеки в процесах розвитку підприємства / І.П. Отенко, І.А. Яртим // Бізнес Інформ. – 2013. – № 11. – С. 255-261. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2013_11_43.
159. Пилипенко Н. М. Розвиток методичних підходів до оцінки економічної безпеки підприємства Ефективна економіка № 12, 2017
160. Советский энциклопедический словарь / Гл. ред. Прохоров А.М. М.: Советская энциклопедия, 1989. 1632 с.
161. Князь С.В., Георгіаді Н.Г., Федорчак О.Є. Метод економічного оцінювання механізмів залучення інвестицій. Вісник Університету банківської справи Національного банку України. 2014. №2 (20). С. 97-101.

162. Максименко І.О., Бокій В.І. Про деякі підходи до визначення розвитку та механізму управління підприємством. Проблеми економіки організацій та управління. Вісник КНУТД. 2007. №1. С. 121-125.
163. Економічна енциклопедія. У 3 т. Відповідальний ред. С.В. Мочерний та ін. К.: Видавничий центр «Академія»; Тернопіль: Академія народного господарства, 2000. Т. 1. 805 с.
164. Верхогляд І.М. Інвестиційний механізм підприємства: принципи побудови та особливості реалізації. <https://core.ac.uk/download/47216096.pdf>.
165. Кіпіоро І.М. Механізми активізації інноваційно-інвестиційної діяльності сільськогосподарських підприємств. Економіка АПК. 2015. №4.
166. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ, Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. 1728 с.
167. Універсальний словник-енциклопедія / гол. ред. ради чл.-кор. НАНУ М. Попович. К.: Ірина, 1999. 1551 с.
168. Лукінов І. Наслідки і перспективи перетворення в економіці України / І. Лукінов // Економіка України. – 1995. – №12. – С. 4—18.
169. Васильців Т.Г. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення : Монографія Львів, 2012р. 388 с.
170. Коптева Г.М. Економічна безпека як критерій оцінки бізнес-процесів підприємства. Держава та регіони. Випуск 2 (113). 2020. С. 133–138. DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2020-2-23>
171. Белоусова І.А. Управлінський облік – інформаційна складова системи економічної безпеки підприємства:[монографія]. Київ: Дорадо.2010. 432 с.
172. Комплексне забезпечення економічної безпеки підприємств: монографія / С.М. Лаптев, В.Г. Алькема, В.С. Сідак, М.І. Копитко; за ред. Копитко М.І. Київ: «Університет економіки та права «КРОК», 2017. 508 с.
173. Instrumental and Technological Directions to Ensure Economic Security of Enterprise. V. Astakhov, K. Astakhova, S. Demin, Ju. Sayadova, S. Mishchuk, N. Tkacheva. International Review of Management and Marketing, 2016, 6(S1) 172–178. Available at: <http://www.econjournals.com> (дата звернення: 01.07.2020).

174. Коробчинський О.Л. Методика формування системи економічної безпеки підприємства. Актуальні проблеми економіки. 2009. № 4. С. 41–45.
175. Modenov A.K.; Vlasov M.P. Organizational structure and economic security of an enterprise. Revista ESPACIOS. Vol. 39, 2018. p. 22.
176. Закон України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 р. №514-VI (зі змінами та доповненнями)
177. Закон України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2018 р. №2275-VIII (зі змінами та доповненнями)
178. Костюк Ж. С. Шляхи попередження та нейтралізації ризиків та загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. Вип. 45. С. 88-92.
179. Некрасенко Л.А. Складові управління фінансовою безпекою підприємств. Наукові праці ПДАА : збірник наукових праць. Полтава: ПДАА. 2011. Вип. 3. Т.2 Економічні науки. С. 162-167.

Динаміка показників-індикаторів економічної безпеки
ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал»

Показник	Станом на				
	31.12.2016 р.	31.12.2017 р.	31.12.2018 р.	31.12.2019 р.	31.12.2020 р.
Фінансова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт покриття	0,95	1,49	1,07	0,94	0,95
Коефіцієнт автономії	0,62	0,50	0,23	0,13	0,09
Коефіцієнт оборотності активів	1,06	1,45	1,63	1,69	2,18
Рентабельність послуг, %	3,97	6,43	8,49	-2,05	4,06
Кадрова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт обороту з прийому персоналу підприємства	0,13	0,28	0,06	0,19	0,31
Коефіцієнт обороту з вибуття персоналу підприємства	0,08	0,00	0,13	0,07	0,14
Продуктивність праці, тис. грн. / чол.	294,18	355,70	276,63	431,73	432,69
Фондоозброєність праці працівників, тис. грн. / чол.	26,92	28,76	17,95	26,45	29,50
Техніко-технологічна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,91	0,92	0,94	0,87	0,86
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,01	0,01	0,00	0,05	0,05
Фондовіддача, грн.	10,93	12,03	14,90	14,60	17,90
Рентабельність основних засобів, %	0,00	34,77	0,00	-46,23	0,00
Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях	126,15	127,57	175,33	175,83	139,40
Рентабельність оборотних коштів	2,07	1,79	0,05	-6,49	-0,07
Силова складова економічної безпеки					
Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат	0,07	0,04	0,04	0,05	0,04
Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони	0,04	0,04	0,04	0,06	0,05
Інформаційна складова економічної безпеки					
Рівень доступності інформації	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70
Рівень захисту інформації	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Ресурсна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	-0,07	0,43	0,07	-0,09	-0,08
Матеріаловіддача	4,38	2,19	1,45	1,98	1,92
Працевіддача	6,29	5,36	2,62	2,73	3,17
Політико-правова складова економічної безпеки					
Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства	1,17	1,00	1,07	1,07	1,06
Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства	0,00	0,00	3,00	2,67	2,13

Динаміка показників-індикаторів економічної безпеки
ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового
залізничного транспорту»

Показник	Станом на				
	31.12.2016 р.	31.12.2017 р.	31.12.2018 р.	31.12.2019 р.	31.12.2020 р.
Фінансова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт покриття	0,59	0,78	0,93	0,98	1,01
Коефіцієнт автономії	0,72	0,72	0,62	0,53	0,58
Коефіцієнт оборотності активів	2,24	1,35	1,71	1,74	1,53
Рентабельність послуг, %	14,62	14,28	18,04	15,30	21,68
Кадрова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт обороту з прийому персоналу підприємства	0,06	0,06	0,07	0,01	0,02
Коефіцієнт обороту з вибуття персоналу підприємства	0,04	0,04	0,04	0,06	0,07
Продуктивність праці, тис. грн. / чол.	142,47	171,50	256,58	317,24	330,96
Фондоозброєність праці працівників, тис. грн. / чол.	100,08	106,38	133,43	157,01	175,38
Техніко-технологічна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,77	0,77	0,74	0,72	0,72
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,13	0,15	0,16	0,14	0,14
Фондовіддача, грн.	1,73	2,02	2,65	2,70	2,38
Рентабельність основних засобів, %	5,98	10,30	15,46	9,31	13,27
Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях	77,03	77,66	64,71	58,28	65,21
Рентабельність оборотних коштів	14,16	28,73	43,73	23,26	38,66
Силова складова економічної безпеки					
Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Інформаційна складова економічної безпеки					
Рівень доступності інформації	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Рівень захисту інформації	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Ресурсна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	-0,29	0,17	-0,42	-1,19	-0,77
Матеріаловіддача	2,58	2,77	2,62	2,53	3,17
Працевіддача	2,65	2,72	2,92	2,83	2,67
Політико-правова складова економічної безпеки					
Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства	1,13	1,00	1,00	1,00	1,00
Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства	1,11	1,16	2,33	1,19	0,54

Динаміка показників-індикаторів економічної безпеки

ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД»

Показник	Станом на				
	31.12.2016 р.	31.12.2017 р.	31.12.2018 р.	31.12.2019 р.	31.12.2020 р.
Фінансова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт покриття	1,96	1,69	1,74	0,87	0,85
Коефіцієнт автономії	0,60	0,49	0,38	0,44	0,37
Коефіцієнт оборотності активів	3,38	3,47	2,78	2,21	2,08
Рентабельність послуг, %	12,73	7,49	3,82	0,68	3,85
Кадрова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт обороту з прийому персоналу підприємства	0,07	0,11	0,04	0,04	0,04
Коефіцієнт обороту з вибуття персоналу підприємства	0,03	0,06	0,04	0,06	0,05
Продуктивність праці, тис. грн. / чол.	481,40	514,14	557,54	507,83	479,40
Фондоозброєність праці працівників, тис. грн. / чол.	70,01	96,25	177,60	190,73	233,14
Техніко-технологічна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,79	0,74	0,61	0,65	0,62
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,12	0,11	0,09	0,12	0,11
Фондовіддача, грн.	7,12	7,84	5,04	3,38	2,82
Рентабельність основних засобів, %	0,86	9,33	8,28	0,27	0,21
Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях	60,94	52,06	54,00	55,05	45,23
Рентабельність оборотних коштів	32,49	32,62	26,09	16,15	27,30
Силова складова економічної безпеки					
Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01
Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03
Інформаційна складова економічної безпеки					
Рівень доступності інформації	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Рівень захисту інформації	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Ресурсна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	4,14	4,52	3,58	-0,99	-2,42
Матеріаловіддача	2,71	2,43	2,34	2,46	3,07
Працевіддача	7,75	5,83	5,81	4,77	3,80
Політико-правова складова економічної безпеки					
Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства	0,67	2,25	0,33	2,67	0,75

Динаміка показників-індикаторів економічної безпеки

ПАТ «Чорноморська транспортна компанія»

Показник	Станом на				
	31.12.2016 р.	31.12.2017 р.	31.12.2018 р.	31.12.2019 р.	31.12.2020 р.
Фінансова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт покриття	1,39	1,23	1,42	0,77	0,55
Коефіцієнт автономії	-0,15	-0,25	-0,38	-0,46	-0,59
Коефіцієнт оборотності активів	0,21	0,35	0,29	0,43	0,16
Рентабельність послуг, %	-12,45	0,53	24,06	56,16	10,10
Кадрова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт обороту з прийому персоналу підприємства	0,03	0,03	0,04	0,01	0,01
Коефіцієнт обороту з вибуття персоналу підприємства	0,04	0,05	0,05	0,06	0,04
Продуктивність праці, тис. грн. / чол.	55,51	92,19	71,41	99,27	30,28
Фондоозброєність праці працівників, тис. грн. / чол.	53,04	32,47	11,41	7,02	2,31
Техніко-технологічна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,42	0,68	0,79	0,89	0,99
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00
Фондовіддача, грн.	1,31	3,55	7,82	17,67	16,38
Рентабельність основних засобів, %	-46,12	-97,63	-334,49	-606,56	-1122,62
Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях	213,85	135,18	178,92	136,14	397,15
Рентабельність оборотних коштів	-59,34	-73,31	-86,06	-16,03	-62,11
Силова складова економічної безпеки					
Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат	0,04	0,03	0,02	0,02	0,03
Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони	0,01	0,02	0,01	0,00	0,00
Інформаційна складова економічної безпеки					
Рівень доступності інформації	0,40	0,40	0,40	0,30	0,30
Рівень захисту інформації	0,50	0,50	0,50	0,30	0,30
Ресурсна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	2,04	3,09	1,13	-6,31	-23,70
Матеріаловіддача	5,32	7,67	4,37	4,35	117,93
Працевіддача	2,62	3,07	2,22	2,69	1,55
Політико-правова складова економічної безпеки					
Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства	1,33	1,00	1,00	5,25	0,86

Динаміка показників-індикаторів економічної безпеки
ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство»

Показник	Станом на				
	31.12.2016 р.	31.12.2017 р.	31.12.2018 р.	31.12.2019 р.	31.12.2020 р.
Фінансова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт покриття	0,25	0,20	0,28	0,31	0,34
Коефіцієнт автономії	0,44	0,42	0,51	0,35	0,39
Коефіцієнт оборотності активів	4,55	5,93	6,89	6,83	4,15
Рентабельність послуг, %	18,89	11,42	11,68	3,66	7,08
Кадрова складова економічної безпеки					
Коефіцієнт обороту з прийому персоналу підприємства	0,07	0,07	0,14	0,13	0,07
Коефіцієнт обороту з вибуття персоналу підприємства	0,09	0,08	0,11	0,13	0,14
Продуктивність праці, тис. грн. / чол.	39,36	55,88	68,64	66,90	40,14
Фондоозброєність праці працівників, тис. грн. / чол.	56,36	10,29	10,90	10,21	9,62
Техніко-технологічна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,86	0,85	0,86	0,89	0,91
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,01	0,02	0,02	0,01	0,01
Фондовіддача, грн.	0,87	6,79	7,87	8,19	5,21
Рентабельність основних засобів, %	0,01	-2,20	9,88	-27,51	-5,66
Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях	9,62	7,64	6,54	8,77	17,73
Рентабельність оборотних коштів	0,51	-15,27	69,15	-137,83	-22,04
Силова складова економічної безпеки					
Частка витрат на охорону підприємства в структурі операційних витрат	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Коефіцієнт забезпеченості працівників підприємства службою охорони	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Інформаційна складова економічної безпеки					
Рівень доступності інформації	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Рівень захисту інформації	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Ресурсна складова економічної безпеки					
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	-18,69	-15,90	-14,71	-13,91	-17,80
Матеріаловіддача	3,67	4,68	4,56	4,25	3,93
Працевіддача	2,28	1,85	1,88	1,75	1,78
Політико-правова складова економічної безпеки					
Темп зростання рівня контролю власниками діяльності підприємства	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Темп зростання кількості судових рішень справ підприємства	1,00	1,00	0,00	—	—

Функції економічної безпеки досліджуваних транспортних підприємств

Функції безпеки	Виконавець							
	ПрАТ «Київський електротехнічний завод «Трансигнал»		ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»		ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД»		ПАТ «Чорноморська транспортна компанія»	ПрАТ «Калуське автотранспортне підприємство»
	фінансовий відділ	відділ контролю та аудиту	фінансова служба	відділ аудиту та контролю	фінансова служба	відділ контролю	бухгалтерія	бухгалтерія
Збір інформації щодо можливості виникнення загроз								
Оцінка та аналіз небезпек та ризиків підприємства								
Організація безпеки документообігу	+			+	+	+		
Формування стратегії й тактики забезпечення економічної безпеки підприємства								
Моніторинг та контроль за їх виконанням								
Прогнозування стану захищеності підприємства		+		+		+		
Планування економічної безпеки								
Контроль цілісності майна	+	+	+	+	+	+		
Фізичний захист майна		+		+		+		
Захист комерційної таємниці	+		+		+		+	+
Захист законних прав і інтересів підприємства і його співробітників		+		+	+			
Виявлення, попередження й припинення можливої протиправної й іншої негативної діяльності співробітників підприємства		+		+		+	+	+
Оцінювання контрагента								
Аналіз зовнішніх загроз								
Аналіз внутрішніх загроз								
Оцінювання ризиків господарських операцій	+		+		+			
Контроль за господарськими операціями	+	+	+	+	+	+	+	+



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, 49010. Тел. (056) 373-15-44, 793-19-00 (залізн.)
тел.: (056) 793-38-23, e-mail: udunt@diit.edu.ua, ЄДРПОУ 44165850

15.06.2022 № 413/18
на № _____

Г

7

002207

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи

ДЕХТЯРА СЕРГІЯ СЕРГІЙОВИЧА

на тему:

«Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах
фінансової нестабільності»

на здобуття ступеня доктора філософії
за спеціальністю 051 Економіка

Основні положення результатів дисертаційної роботи Дехтяра Сергія Сергійовича використовуються в Українському державному університеті науки і технологій при викладанні низки навчальних дисциплін, серед яких: «Ризикологія», «Економічний аналіз», «Економіка», «Економіка транспорту».

Використання результатів дисертаційної роботи Дехтяра Сергія Сергійовича свідчить про їх завершеність та можливість впровадження у навчальний процес вищих навчальних закладів.

Перший проректор,

д-р техн. наук, професор

Анатолій РАДКЕВИЧ



АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
ФІЛІЯ «ПАСАЖИРСЬКА КОМПАНІЯ»
ВИРОБНИЧИЙ ПІДРОЗДІЛ
ДНІПРОВСЬКЕ ПАСАЖИРСЬКЕ ВАГОННЕ ДЕПО
проспект Сергія Нігояна, 42б, м. Дніпро, 49064 тел/факс: (+380 56) 793-24-59
e-mail: p.lvchd1sekretar@dp.uz.gov.ua, код ЄДРПОУ 41022900

07.07.2022, № 31-07/22

№ _____

ДОВІДКА

про використання результатів дисертаційного дослідження
Дехтяря Сергія Сергійовича
на тему: «Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств транспорту в
умовах фінансової нестабільності)»
за спеціальністю: 051 Економіка

В дисертаційній роботі здобувачем запропоновано методичний підхід до моніторингу рівня економічної безпеки підприємств транспорту, у тому числі виокремлення показників-індикаторів економічної безпеки. Цей методичний підхід може використовуватись в управлінні ризиками на залізничному транспорті.

Результати дисертаційного дослідження Дехтяря С. С. застосовуються у діяльності ВП «Дніпровське пасажирське вагонне депо» філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця» для методичного забезпечення прийняття управлінських рішень в умовах нестабільності зовнішнього середовища.

Головний бухгалтер

Мірошник Т. Г.



СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Дехтяр С.С. «Алгоритм прийняття управлінських рішень на основі створеного механізму економічної безпеки» Колективна монографія «Інтегрований облік в ризик-орієнтованому управлінні підприємством» під загальною редакцією Бобиля В.В., Дніпро 2021р. Стр. 86-114

Праці, які опубліковані у фахових виданнях України:

2. Дехтяр С.С. «Проблеми визначення категорії економічна безпека та взаємодія її суб'єктів». «Ефективна економіка». Випуск № 2/2020 року. Режим доступу: www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7678

3. Дехтяр С.С. «Трансформація економічної безпеки промислових підприємств в умовах фінансової нестабільності». Журнал «Ефективна економіка». Випуск №7/2020 www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8076

4. Дехтяр С.С. «Економічний розвиток промислових підприємств в умовах фінансової нестабільності: європейський досвід та українські реалії». «Ефективна економіка». Випуск № 4/2021 року. Режим доступу: www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8875/

5. Дехтяр С.С. «Специфіка функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності». «Ефективна економіка» № 5/2022 року. Режим доступу: www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=10273

6. Дехтяр С.С. «Забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності». Електронний журнал «Ефективна економіка». Випуск № 7/2022 року. Режим доступу: www.nauka.com.ua/index.php/ee/article/view/147.

Праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Дехтяр С.С. «Проблема визначення змісту категорії «Економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Сучасні технології менеджменту», 18-19 квітня 2019 року, м. Черкаси.

8. Дехтяр С.С. «Аналіз наукових підходів до визначення поняття «Економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Економічний розвиток в умовах провадження інформаційних технологій та систем управління», Київський університет ринкових відносин, 25 лютого 2019 року. Стр. 117-120.

9. Дехтяр С.С. «Формування індивідуальної концепції економічної безпеки підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки», НМетАУ, Дніпро, 11-12 квітня 2019 року. Стр. 301-304.

10. Дехтяр С.С. «Макрофінансові загрози та економічна безпека підприємства». Всеукраїнська науково-практична конференція «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики», Одеський національний економічний університет, 13-14 вересня 2019 року. Стр. 291-292.

11. Дехтяр С.С. «Вплив сучасних макрофінансових ризиків на формування економічної безпеки підприємства». Міжнародна науково-практична конференція «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, фінансів, обліку та права» м. Полтава, 19 листопада 2019 року. Стр. 22-25.

12. Дехтяр С.С. «Економічна безпека та дестабілізуючі чинники в діяльності підприємства». Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 18, 28 листопада 2019 року. Режим доступу: www.economy-confer.com.ua/full-article/3241/.

13. Дехтяр С.С. «Взаємодія суб'єктів економічної безпеки» Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 20, 20.02.2020 року. Режим доступу: www.economy-confer.com.ua/full-article/3346.

14. Дехтяр С.С. «Основні етапи процесу забезпечення економічної

безпеки». Всеукраїнська наукова конференція "Перспективи розвитку фінансів, обліку та психології в умовах глобалізаційних процесів", 10.03.2020 року, м. Чортків. Стр. 108-111.

15. Дехтяр С.С. «Вплив дестабілізуючих чинників на економічну безпеку» Міжнародна наукова конференція «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» ДПТ, 23 квітня 2020 року, м. Дніпро. Стр. 10-15.

16. Дехтяр С.С. «Сучасні тенденції наукових поглядів стосовно категорії «економічної безпеки» Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 23, травень 2020 року. Режим доступу: www.economy-confer.com.ua/full-article/3439/.

17. Дехтяр С.С. «Причини негативних тенденцій української промисловості». Міжнародна наукова інтернет-конференція «Інформаційне суспільство», м. Тернопіль, 14.10.2020 року. Стр. 24-28.

18. Дехтяр С.С. «Шляхи подолання кризових тенденцій української промисловості». Міжнародна інтернет-конференція «Світ економічної науки», Випуск № 29 від 25 лютого 2021 року. Режим доступу: www.economy-confer.com.ua/full-article/3562/.