

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

**ЛЕБЕДКО СЕРГІЙ АНДРІЙОВИЧ**

**УДК 338.246:005.936]:658:656(043.3)**

**МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ  
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

**08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)**

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**дисертації на здобуття наукового ступеня**  
**кандидата економічних наук**

**Київ – 2019**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України.

**Науковий керівник:** доктор економічних наук, професор  
**Карпенко Оксана Олександрівна,**  
Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, доцент  
**Савченко Марина Василівна,**  
Донецький національний університет імені Василя Стуса Міністерства освіти і науки України,  
в.о. завідувача кафедри міжнародних економічних відносин

кандидат економічних наук  
**Бойко Марія Олександрівна,**  
Одеський національний морський університет Міністерства освіти і науки України,  
молодший науковий співробітник Науково-дослідного інституту фундаментальних і прикладних досліджень

Захист відбудеться «25» жовтня 2019 року о 13<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.05 Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, ауд. 305а.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ вул. Івана Огієнка, буд. 19.

Автореферат розісланий «24» вересня 2019 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради,  
к.е.н., професор



М. В. Ковбатьок

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Транспортний сектор – важливий сегмент економіки України, який суттєво впливає на формування валового внутрішнього продукту, валової доданої вартості та структуру експорту-імпорту послуг. Проте наявність впливу несприятливих зовнішніх та внутрішніх факторів політичного, економічного, техніко-технологічного, управлінського й соціального характеру на господарську діяльність транспортних підприємств вимагає запровадження обґрунтованого комплексу заходів, спрямованих на ефективне виконання їхньої соціальної та економічної місії щодо забезпечення національної економіки транспортними послугами у повному обсязі.

З огляду на зазначене, одним з пріоритетів управлінської системи вітчизняних транспортних підприємств має стати управління їх економічною безпекою. Саме економічна безпека підприємства може гарантувати ефективну господарську діяльність та своєчасну адаптацію до змін, що сприятиме сталому розвитку підприємства. Водночас, впроваджені в практику транспортних підприємств результати наукових досліджень з проблем управління економічною безпекою, оцінки її рівня та розробки механізму забезпечення матимуть першочергове значення для максимально ефективного використання ресурсів підприємства, зростання його виробничого потенціалу, своєчасного запобігання й успішного подолання внутрішніх і зовнішніх загроз та, як результат, стабільного функціонування.

Транспортні підприємства, що діють в умовах ризику, потребують управління системою забезпечення економічної безпеки. Гарантування її цільового рівня в діяльності транспортних підприємств є одним з основних завдань менеджменту, оскільки визначає загальну ефективність їхнього господарського функціонування. Розробка та впровадження системи оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, що є адекватною сучасним умовам господарювання, сприятиме підвищенню їхньої конкурентоспроможності в глобальному економічному середовищі.

Дослідженню теоретико-методичних основ забезпечення економічної безпеки підприємств присвячено праці таких вітчизняних та закордонних науковців, як: О.В. Ареф'єва, К. Гелбрейт, М. Дженсен, Н.В. Білошкурська, Т.Г. Васильців, І.В. Венглюк, А.М. Вергун, О.Ю. Вілкул, К.С. Горячева, Є.О. Діденко, Л.І. Донець, В.Б. Зубик, М.І. Камлик, Г.Б. Клейнер, Г.В. Козаченко, Л.О. Кошембар, П.Я. Кравчук, А. Кульман, С.М. Міщенко, Є.О. Олейніков, В.П. Пономарьов, Т.В. Поснова, Н.Й. Реверчук, М.В. Савченко, Дж. Хакер, М. Хаммер, Р. Хігот, Г.О. Швиданенко, І.Л. Шевченко, Л.Г. Шемаєва, С.М. Шкарлет, В.Т. Шлемко та інші.

Проблемам теорії і практики економічної безпеки на транспорті приділяли увагу такі дослідники, як: І.М. Аверічев, Н.І. Богомолова, О.О. Кравченко, М.О. Бойко, І.В. Голіков, В.М. Гурнак, О.О. Карпенко, В.Г. Коба, О.В. Кудрявцева, В.В. Мізюк, С.Г. Мізюк, Б.М. Мізюк, А.О. Новіков, М.М. Новікова, О.Ф. Новікова, А.В. Никітіна, М.Л. Шелухін та інші, роботи яких спрямовані на розв'язання важливих проблем розвитку систем економічної безпеки на різних видах транспорту.

Варто зазначити, що незважаючи на існування значної кількості теоретичних та практичних напрацювань з проблем економічної безпеки на різних видах транспорту, все ж залишається потреба в подальшому їхньому поглибленому дослідженні, враховуючи специфіку управління транспортними підприємствами. Таким чином, наукова та практична значущість проблем забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств у сучасних умовах господарювання зумовили вибір теми представленої дисертаційної роботи, її мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація має безпосередній зв'язок з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р, Законом України «Про національну безпеку України» від 21.06.2018 р. № 2469, Стратегією національної безпеки України, затвердженою Указом Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015 та Концепцією забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері, схваленою Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569-р. Дослідження здійснювалися за планами науково-дослідних робіт Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного Міністерства освіти і науки України та Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України. Результати, отримані в дисертації, використані при проведенні науково-дослідної роботи на тему: «Розробка методичного забезпечення формування та оцінки соціальної й економічної ефективності функціонування транспортно-логістичних кластерів» (2016-2017 рр., номер держреєстрації 0116U002514), де автором запропоновано методичні підходи щодо забезпечення економічної безпеки підприємств при формуванні транспортно-логістичного кластера.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертації є розробка теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування та розвитку механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. Для досягнення мети було визначено такі завдання дослідження:

- узагальнити теоретичні аспекти управління економічною безпекою транспортних підприємств;
- структурувати загрози економічній безпеці транспортних підприємств;
- дослідити вплив зовнішніх і внутрішніх чинників забезпечення економічної безпеки на стан транспортних підприємств України;
- проаналізувати методичні підходи до оцінки рівня економічної безпеки підприємств;
- удосконалити механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств;
- розробити систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств;
- обґрунтувати цільовий рівень економічної безпеки транспортних підприємств та інструментарій його забезпечення.

**Об'єктом дослідження** є процес забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств.

*Предметом дослідження* є теоретичні, методичні та практичні аспекти формування й розвитку механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств для підвищення ефективності їхньої діяльності.

**Методи дослідження.** Під час дослідження використано методи: аналізу і синтезу – для критичного дослідження положень економічної теорії; логічного узагальнення – для уточнення понятійного апарату теорії економічної безпеки підприємства; системного аналізу – для проведення структуризації загроз економічній безпеці транспортних підприємств; ретроспективного аналізу – для дослідження методичних підходів до оцінки рівня економічної безпеки підприємств; експертний метод – для формування інтегрального показника рівня економічної безпеки транспортних підприємств; графічний метод – для формування цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств; економіко-математичного моделювання – для обґрунтування залежності між рівнем економічної безпеки та рентабельністю транспортних підприємств; оптимізації управлінських рішень – для систематизації заходів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за видами загроз і залежно від рівня критичності; системно-структурного аналізу – для удосконалення механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств.

Інформаційною основою дослідження є нормативно-правові акти, що регламентують розрахунок рівня економічної та національної безпеки України, наукові праці вітчизняних і закордонних вчених, матеріали науково-практичних конференцій, дані фінансової звітності транспортних підприємств, офіційні інформаційні ресурси Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, Державної служби України з безпеки на транспорті, результати особистих досліджень і спостережень.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Обґрунтовані у дисертаційній роботі теоретико-методичні основи та практичні рекомендації є подальшим поглибленням процесу вирішення науково-практичного завдання забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств для підвищення ефективності їхньої діяльності. До найвагоміших наукових результатів дисертації, які представляють наукову новизну, належать такі:

***удосконалено:***

- механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, що на відміну від наявних, містить три блоки: загальнотеоретичні засади, передумови формування механізму та його практична реалізація. Удосконалений механізм є взаємопов'язаною сукупністю структурних елементів зі зворотним зв'язком, сформованою з урахуванням визначених принципів, основним серед яких є відповідальність, врахування особливостей діяльності транспортних підприємств та використання обґрунтованого комплексу організаційно-технологічних, фінансово-економічних і аналітичних інструментів. Впровадження цього механізму дозволить забезпечити цільовий рівень економічної безпеки транспортного підприємства та сприятиме досягненню стабільних фінансових результатів;

- систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств на основі розрахунку інтегрального показника за видами загроз,

що передбачає експертне визначення переліку індикаторів з метою врахування та обчислення кожного з них. Це дозволить забезпечити комплексність, прогнозованість та об'єктивність оцінки економічної безпеки транспортних підприємств, а також своєчасність управлінських впливів для досягнення цільового рівня економічної безпеки;

- сутність і зміст понять «економічна безпека підприємства» та «управління економічною безпекою підприємства». При цьому економічну безпеку підприємства слід розуміти, як такий стан внутрішніх та зовнішніх чинників впливу середовища на підприємство, за якого підприємство може забезпечити економічну стійкість і ефективну діяльність, своєчасну адаптацію до змін, що загалом сприятиме сталому розвитку підприємства в цілому. А управління економічною безпекою підприємства – це цілеспрямований вплив на соціально-економічну діяльність підприємства з метою його приведення до такого стану, за якого можливо протистояти зовнішнім та внутрішнім загрозам і реалізувати мету своєї діяльності, використовуючи наявні ресурси для забезпечення розвитку. Це дозволяє більш об'єктивно оцінювати економічну безпеку підприємств та сприяє формуванню й ефективній реалізації механізму її забезпечення;

***дістали подальшого розвитку:***

- теоретичний базис управління економічною безпекою транспортних підприємств за рахунок систематизації теоретичних підходів до управління економічною безпекою підприємства та структуризації типів економічних механізмів, серед яких виокремлено формування, управління і забезпечення цільового рівня економічної безпеки підприємств. Це дозволило визначити, що для поняття «економічна безпека підприємства» найбільш доцільно застосовувати механізми забезпечення, оскільки рівень економічної безпеки має бути достатнім, але не надмірним;

- класифікація загроз економічній безпеці транспортних підприємств шляхом її доповнення новою класифікаційною ознакою – за можливістю управління та джерелами загроз з урахуванням специфіки транспортних підприємств – з подальшою деталізацією керованих й некерованих типів загроз, що обумовлено їхнім формуванням як у внутрішньому, так і в зовнішньому середовищі підприємства. Так, виділено види керованих загроз, пов'язаних з людським фактором, системою управління, наданням транспортних послуг, екологічним фактором, результатами діяльності транспортних підприємств, та види некерованих загроз, пов'язаних з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі, партнерами, особливостями інституційного середовища, виникненням форс-мажорних обставин, сучасним станом транспортної інфраструктури. Застосування запропонованої структуризації дозволить більш повно передбачити, оцінити та зменшити наслідки загроз для транспортних підприємств;

- методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки на основі визначення спроможності менеджменту підприємства протистояти загрозам, відповідно до якого визначено джерела і причини виникнення загроз, потенційні ризики та індикатори наслідків їхньої реалізації для економічної

безпеки транспортного підприємства. Такий підхід дозволяє змістовно оцінити економічну безпеку підприємства та скорочує час на прийняття управлінського рішення при виявленні загрози;

- інструментарій досягнення та збереження цільового рівня економічної безпеки за рахунок визначення зони консенсусу між рівнем економічної безпеки й запасом фінансової міцності підприємств шляхом побудови регресійної моделі залежності між цими показниками. Це дозволяє проводити діагностику потенційних та наявних загроз економічній безпеці транспортного підприємства.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у використанні результатів дослідження в процесі управління транспортними підприємствами щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки, а також при підготовці й реалізації заходів щодо його досягнення. Результати наукового дослідження доведені до рівня методичних та практичних рекомендацій, застосування яких дозволить транспортним підприємствам зменшити час на прийняття рішень і витрати на запобігання загроз економічній безпеці. Результати дослідження використовуються в діяльності Державної фіскальної служби України (лист № 42837/10/26-15-14-05-03 від 21.12.2017 р.) та ТОВ «Д-Транс» (довідка № 0104-1 від 01.04.2019 р.). Результати дисертації також використовуються у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій при підготовці фахівців з економіки та менеджменту (акт № 01/11-897 від 27.06.2018 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати і практичні пропозиції, що містяться в роботі, отримано автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто. Обсяг особистого наукового внеску автора наведено у переліку опублікованих праць.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення та результати дисертації обговорювалися на 11 науково-практичних конференціях, з яких 6 міжнародних: «Економіко-екологічні проблеми розвитку транспортної галузі в сучасних умовах» (м. Київ, 2014 р.); «Innovative Economy: Processes, Strategies, Technologies: Conference Proceedings» (м. Кельце, Польща, 2017 р.); «Настоящи изследвания и развитие» (м. Софія, Болгарія, 2017 р.); «Інформаційні технології в соціокультурній сфері, освіті та економіці» (м. Київ, 2017 р.); «Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі» (м. Київ, 2018 р. і 2019 р.).

**Публікації.** За результатами дослідження опубліковано 19 робіт загальним обсягом 5,93 друк. арк. (з яких автору належить 5,7 друк. арк.), у тому числі 7 наукових статей у фахових виданнях (у т.ч. 5 – у виданнях, внесених до наукометричних баз даних), одна – в інших виданнях, 11 публікацій у виданнях апробаційного характеру.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 258 сторінок друкованого комп'ютерного тексту.

Основний зміст дисертаційної роботи викладено на 196 сторінках. Робота містить 31 таблицю та 24 рисунки, список використаних джерел із 221 найменування розміщено на 29 сторінках, 5 додатків – на 33 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «Теоретичні основи управління економічною безпекою транспортних підприємств» визначено зміст та складові економічної безпеки підприємства в сучасних умовах; здійснено структурування загроз економічній безпеці транспортних підприємств; досліджено теоретичні підходи до управління економічною безпекою підприємств.

Встановлено, що поняття економічної безпеки має багатоаспектне тлумачення. За результатами дослідження автором виокремлено інформаційний, ресурсний, гармонізаційний, правовий, фінансовий, стійкісний, синергетичний та захисний підходи до визначення поняття економічної безпеки підприємства. Це дозволило систематизувати наявні визначення і сформулювати власне розуміння поняття «економічна безпека підприємства» – як такий стан внутрішніх та зовнішніх чинників впливу середовища на підприємство, за якого підприємство може забезпечити економічну стійкість і ефективну діяльність, своєчасну адаптацію до змін, що загалом сприятиме сталому розвитку підприємства в цілому.

Обґрунтовано, що для транспортних підприємств існують характерні особливості системи економічної безпеки у зв'язку з просторово-мережевим характером розташування об'єктів транспортної галузі. За результатами досліджень запропоновано при формуванні системи забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства класифікувати загрози залежно від можливостей управління ними та джерелами загроз з урахуванням специфіки транспортних підприємств (рис.1).



Рис. 1. Запропонована класифікація загроз економічній безпеці транспортних підприємств

Виявлено, що управління економічною безпекою підприємства – це цілеспрямований вплив на соціально-економічну діяльність підприємства з метою його приведення до такого стану, за якого можливо протистояти зовнішнім та внутрішнім загрозам і реалізувати мету своєї діяльності, використовуючи наявні ресурси для забезпечення розвитку.

Систематизовано основні підходи до управління економічною безпекою, в результаті чого встановлено доцільність розгляду поняття управління економічною безпекою підприємства з точки зору комплексного підходу, основою якого є механізм управління, що включає сукупність принципів, методів та інструментів, спрямованих на ефективне управління економічною безпекою транспортного підприємства з метою забезпечення її цільового рівня і, як наслідок, забезпечення прибутковості діяльності й нарощування виробничого потенціалу.

У другому розділі **«Діагностика рівня економічної безпеки транспортних підприємств»** визначено вплив чинників зовнішнього середовища на сучасний стан розвитку підприємств транспортної галузі, досліджено внутрішні чинники забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств України, проаналізовано методичні підходи до оцінки рівня економічної безпеки транспортних підприємств.

Виявлено, що на рівень економічної безпеки транспортних підприємств визначальний вплив мають зовнішні фактори. Встановлено, що на розвиток підприємства негативно впливають такі чинники, як: нестабільна політична й соціально-економічна ситуація в країні, міжнаціональні, регіональні, територіальні конфлікти, недосконалість законодавства, криміналізація суспільства, шахрайство, корупція та багато інших. Динаміка обсягів перевезень, показників пасажиро- та вантажообороту показує, що вони цілком залежні від економічної ситуації. Так, обсяг вантажних перевезень у 1995 р. складав приблизно третину від значення цього показника у 1990 р., а у 2018 р. загальний обсяг вантажних перевезень скоротився на 74% порівняно з 1990 р., у тому числі, обсяг перевезень авіаційним транспортом – на 40%, трубопровідним – на 63%, залізничним – на 67%, автомобільним – на 75%, водним – на 95%. При аналізі динаміки перевезення пасажирів виявлено, що у порівнянні з 1995 р., обсяги перевезення пасажирів у 2018 р. скоротились на 34%, у тому числі, на морському – на 99%, річковому – на 45%, залізничному транспорті – на 63%.

Світова фінансова криза, яка розпочалась у 2008 р., негативно вплинула на обсяги перевезень, інвестиційні процеси та фінансовий стан транспортних підприємств. Проте найбільшого руйнівного впливу транспортна галузь зазнала у 2014 р. та особливо у 2015 р. Розірвання господарських зв'язків, обмеження виробництва, унеможливлення обслуговування анексованої території й зони АТО призвели до різкого скорочення перевезень та збитковості транспортної галузі. Було припинено іноземні інвестиційні проекти, відкладено виконання програм розвитку та розбудови транспортної галузі.

Проведений аналіз внутрішніх факторів впливу на економічну безпеку транспортних підприємств показав, що транспортна галузь є переважно

збитковою, з низьким рівнем платоспроможності та можливостей до самофінансування розвитку. У 2016 р. було досягнуто певних позитивних результатів у забезпеченні рентабельності за рахунок чистого прибутку у 7408,7 млн грн і зростання чистого доходу від реалізації на 22,0% (рис. 2).

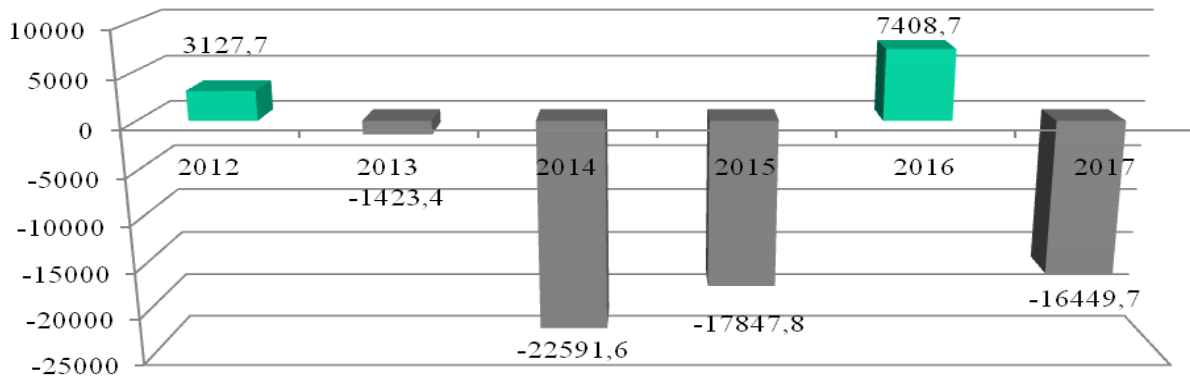


Рис. 2. Чистий прибуток (збиток) транспортних підприємств за 2012-2017 рр., млн грн

І хоча 2017 р. був збитковим для транспортної галузі загалом, встановлено, що позитивні фінансові результати спостерігалися на підприємствах водного транспорту, складського господарства і допоміжної діяльності у сфері транспорту. Проте показники їхньої ліквідності та фінансової стійкості були нижче оптимальних значень. Таким чином, існує необхідність у розробці й реалізації комплексу заходів для забезпечення економічної безпеки, що сприятиме покращенню фінансово-економічного стану транспортних підприємств.

Для цього у дисертаційній роботі було проаналізовано різні підходи та виокремлено дві групи методичних підходів до оцінки рівня економічної безпеки транспортних підприємств: а) за показниками фінансового стану підприємства та б) за ймовірністю настання несприятливих подій. Загалом обидва підходи оцінюють наслідки реалізації ризиків. У роботі запропоновано використовувати методичний підхід до оцінки економічної безпеки на основі визначення здатності протистояти загрозам. Ця систематизація пов'язана з фактором часу, тобто знаходженням події в минулому чи майбутньому щодо моменту оцінки (рис. 3).

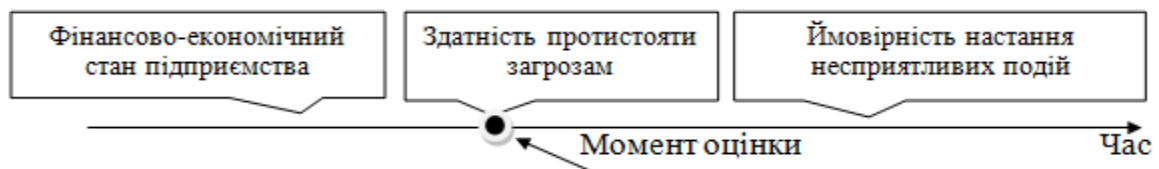


Рис. 3. Систематизація підходів до оцінки економічної безпеки за фактором часу

Відповідно до запропонованого методичного підходу для оцінювання рівня економічної безпеки підприємства визначено джерела та причини загроз, потенційні ризики й індикатори наслідків реалізованих ризиків для економічної безпеки транспортного підприємства. Такий підхід дозволяє змістовно визначити рівень економічної безпеки підприємства і зблизити момент оцінки й

момент прийняття управлінського рішення та його реалізації.

У третьому розділі «**Розвиток механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств**» обґрунтовано складові механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, запропоновано систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств та розроблено інструментарій забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств.

У процесі досліджень розвинуто механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств (рис. 4), найважливішими завданнями якого є: ідентифікація чинників впливу на економічну безпеку транспортного підприємства, моніторинг її рівня, обґрунтування та реалізація заходів щодо забезпечення цільового рівня безпеки, визначення ефективності заходів з метою коригування управлінських дій. Запропонований механізм є відкритою, динамічною системою, що враховує сукупність внутрішніх і зовнішніх чинників впливу на економічну безпеку.

З метою практичної реалізації механізму та прийняття обґрунтованих управлінських рішень запропоновано здійснити інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз за етапами:

*Етап 1. Визначення переліку загроз економічній безпеці транспортного підприємства (див. рис.1).* Некеровані загрози формуються у зовнішньому середовищі підприємства і ступінь їхнього прояву не є підсумком розвитку всієї економічної системи та природних змін. Прояв же керованих загроз безпосередньо пов'язаний з діяльністю підприємства.

*Етап 2. Визначення переліку індикаторів для оцінювання кожного виду загроз.* Для кожного виду загроз з використанням монографічного та логіко-аналітичного методів було визначено індикатори оцінювання. Всього виокремлено 30 індикаторів оцінювання, які згруповані у 10 груп, з яких 5 груп відносяться до керованих загроз та 5 – до некерованих.

*Етап 3. Експертне опитування щодо визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику економічної безпеки.* Неможливість визначення ступеню впливу окремих загроз точними методами обумовлює необхідність залучення фахівців з економічної безпеки транспортних підприємств для визначення рівня та напряму впливу визначальних факторів зовнішнього й внутрішнього середовища. Узгодженість думок експертів була перевірена за коефіцієнтом конкордації ( $W=0,797$ ). За результатами проведеного експертного опитування було визначено вплив окремих загроз на рівень економічної безпеки транспортних підприємств.

*Етап 4. Визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику рівня економічної безпеки.* Для переведення значень індикаторів в єдину метричну систему запропоновано методичний підхід до визначення ймовірності реалізації загроз. Він передбачає визначення величини кожного індикатора оцінювання за поточний звітний та попередній періоди за даними комерційної, бухгалтерської звітності, аналітичного обліку тощо; розрахунок динаміки кожного індикатора оцінювання (розраховується як ланцюговий темп росту); переведення темпів росту індикаторів оцінювання в бали за

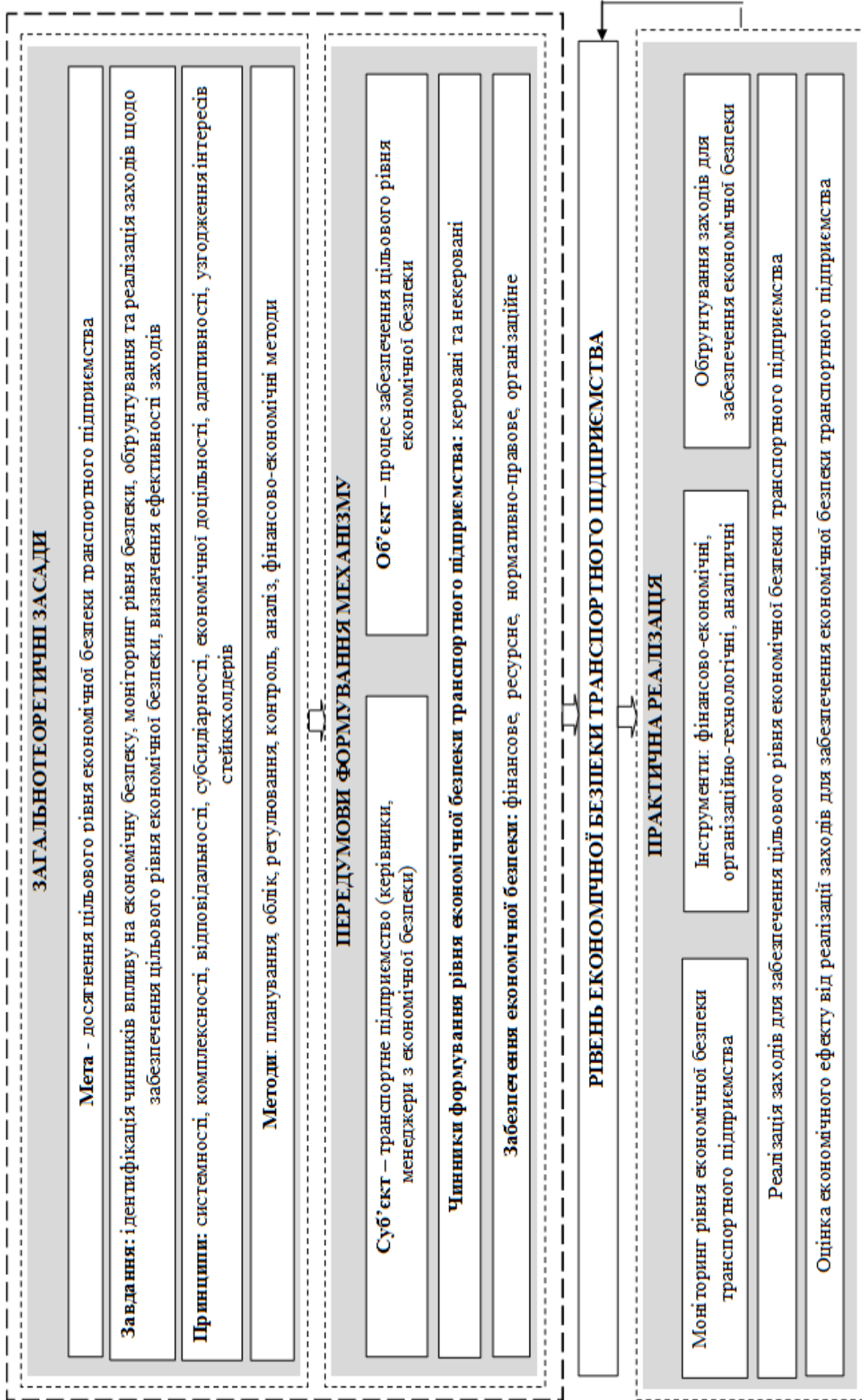


Рис. 4. Механізм забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства

розробленою шкалою з урахуванням напряму позитивної динаміки, тобто необхідності їхнього зростання або зниження; визначення середньоарифметичного значення балів для індикаторів оцінювання за кожним видом загроз. Розрахунок імовірності реалізації загроз економічній безпеці проведено на основі даних трьох транспортних підприємств, за рішенням керівництва яких назви були змінені (ТОВ «Logtrans» (підприємство 1), ТОВ «GOOD Експрес» (підприємство 2), ТОВ «Імпекс&Транзит» (підприємство 3)).

*Етап 5. Оцінювання вкладу окремих загроз у розмір інтегрального показника рівня економічної безпеки.* Розрахунок вагомості окремих загроз у розмірі інтегрального показника запропоновано визначати як питому вагу кількості балів за кожною загрозою, що отримані за відповідями всіх експертів, у загальній кількості експертів.

*Етап 6. Розрахунок інтегрального показника рівня економічної безпеки за видами загроз.* Визначено, що інтегральний показник рівня економічної безпеки для транспортних підприємств ( $I_{ЕБТП}$ ) має вигляд:

$$I_{ЕБТП} = 0,146 \cdot x_1 + 0,095 \cdot x_2 + 0,139 \cdot x_3 + 0,048 \cdot x_4 + 0,128 \cdot x_5 + 0,111 \cdot x_6 + 0,103 \cdot x_7 + 0,082 \cdot x_8 + 0,073 \cdot x_9 + 0,074 \cdot x_{10}; \quad (1)$$

де  $x_1, x_2, x_3, x_4, x_5, x_6, x_7, x_8, x_9, x_{10}$  – імовірність реалізації загроз, пов'язаних з людським фактором, системою управління, наданням транспортних послуг, екологічним фактором, результатами діяльності транспортних підприємств, функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі, партнерами, особливостями інституційного середовища, виникненням форс-мажорних обставин, сучасним станом транспортної інфраструктури відповідно.

Позитивною тенденцією вважається збільшення інтегрального показника, що свідчить про зростання рівня економічної безпеки. Результати розрахунку інтегрального показника рівня економічної безпеки досліджуваних транспортних підприємств наведено в табл. 1.

*Етап 7. Аналіз рівня економічної безпеки транспортного підприємства.* Результати розрахунку інтегрального показника можуть використовуватися для моніторингу поточного рівня економічної безпеки, а також як критерій для прийняття рішень щодо визначення переліку заходів та терміновості їхнього впровадження для забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств. Виконані розрахунки показали, що найвищий рівень економічної безпеки має ТОВ «Імпекс&Транзит» (2,732), ненабагато нижчим є рівень безпеки у ТОВ «Logtrans» (2,646). ТОВ «GOOD Експрес» має надзвичайно низький рівень економічної безпеки (0,733), що може призвести до значних втрат як у поточному періоді, так і в майбутньому, а в найгіршому випадку – до банкрутства підприємства.

Таким чином, проблема забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств є актуальною, оскільки саме від її успішного вирішення значною мірою залежить забезпечення стабільної виробничої та фінансово-економічної діяльності, зміцнення ринкових позицій тощо. Результати розрахунків можуть бути використані для моніторингу рівня економічної безпеки, а також як критерій прийняття рішень щодо визначення переліку необхідних заходів забезпечення економічної безпеки.

## Інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортних підприємств

Загрози	Вага	Імовірність реалізації загроз на підприємствах			Складові інтегрального показника для транспортних підприємств		
		1	2	3	1	2	3
<b>1</b>	0,146	2,67	0,00	1,67	0,391	0,000	0,245
<b>2</b>	0,095	0,33	0,33	1,67	0,031	0,031	0,158
<b>3</b>	0,139	1,67	0,67	2,00	0,232	0,093	0,278
<b>4</b>	0,048	3,33	1,00	2,33	0,159	0,048	0,111
<b>5</b>	0,128	1,00	1,33	5,00	0,128	0,170	0,639
<b>6</b>	0,111	4,33	1,67	1,33	0,483	0,186	0,148
<b>7</b>	0,103	3,00	0,33	3,67	0,310	0,034	0,380
<b>8</b>	0,082	9,00	0,00	4,33	0,741	0,000	0,356
<b>9</b>	0,073	2,33	2,00	3,00	0,171	0,147	0,220
<b>10</b>	0,074	0,00	0,33	2,67	0,000	0,024	0,197
<b><i>I</i> ЕБП</b>	<b>1,000</b>	<b>27,660</b>	<b>7,660</b>	<b>27,670</b>	<b>2,646</b>	<b>0,733</b>	<b>2,732</b>

Обґрунтовано, що особливе значення має знаходження консенсусу між величиною витрат і рівнем економічної безпеки, оскільки він забезпечує певний рівень фінансової міцності підприємства. Аналітично визначити цільовий рівень економічної безпеки запропоновано за результатами дослідження кількісної залежності між рівнем економічної безпеки (ЕБ), що характеризується сформованим інтегральним показником рівня економічної безпеки, та запасом фінансової міцності підприємств (ЗФМ), як одного з найбільш інформативних індикаторів економічного й фінансового стану підприємства, оскільки не залежить від фактичних витрат, а лише від величини вхідного грошового потоку (рис. 5). Забезпечення достатнього обсягу запасу фінансової міцності досягається всім комплексом традиційних заходів щодо забезпечення та підвищення ефективності діяльності (логістика, управління запасами, кадрова політика, нові послуги і клієнти тощо).

Для визначення залежності між рівнем економічної безпеки підприємства та запасом фінансової міцності було розраховано величину зазначених показників для досліджуваних підприємств за 2017-2018 рр. за кварталами. Побудовано аналітичну регресійну залежність між рівнем економічної безпеки транспортних підприємств (факторна ознака) та рентабельністю діяльності підприємства (результативна):

$$Y(x) = -2,8368x^2 + 15,123x - 3,7182 \quad (R^2=0,85). \quad (2)$$

З моделі (2) видно, що рівень економічної безпеки прямо впливає на рентабельність транспортних підприємств. Так, при зростанні інтегрального показника рівня економічної безпеки транспортних підприємств на 1 рентабельність зростатиме на 15,123%. Однак цей процес супроводжується уповільненням динаміки (на 2,8368%). Виявлена закономірність повністю відповідає специфіці динаміки зростання рентабельності діяльності підприємств, у тому числі й транспортних.

Модель (2) також може використовуватися для проведення діагностики формування потенційних або вже наявних загроз економічній безпеці

транспортного підприємства.

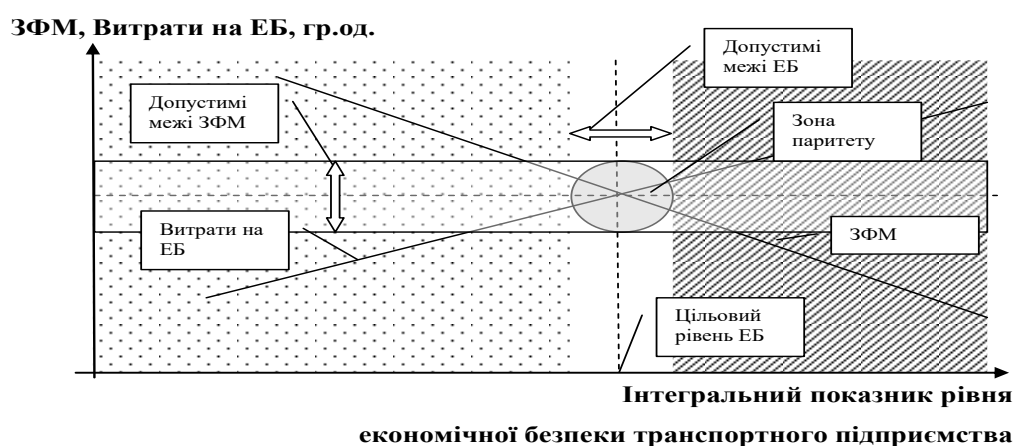


Рис. 5. Формування цільового рівня економічної безпеки транспортного підприємства

Цю діагностику запропоновано здійснювати у такій послідовності:

1) визначити приріст (зменшення) рівня рентабельності підприємства ( $\Delta Y(x)$ ):

$$\Delta Y(x) = Y(x)_t - Y(x)_{t-1}, \quad (3)$$

де  $Y(x)_t$ ,  $Y(x)_{t-1}$  – рентабельність діяльності підприємства в поточному та попередньому періодах.

2) отриманий рівень рентабельності порівняти з нормативним. У якості такого нормативного значення можна прийняти величину дисперсії показника, а саме  $\sigma$  та  $2\sigma$ . Тоді терміновість впровадження та перелік заходів щодо збереження досягнутого або покращення наявного рівня економічної безпеки пропонується визначати на базі таких співвідношень:  $|\Delta Y(x)| < \sigma$  – підприємство може обмежитися моніторингом змін в його внутрішньому та зовнішньому середовищі і впроваджувати комплекс превентивних заходів;  $\sigma < |\Delta Y(x)| < 2\sigma$  – підприємству слід терміново проводити діагностику загроз економічній безпеці, визначати перелік загроз, які вже сформувалися, та впроваджувати відповідний комплекс реактивних заходів для нівелювання або зменшення цих загроз.

За результатами досліджень було обґрунтовано та систематизовано заходи із забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за видами загроз і залежно від рівня критичності розділено на дві групи: превентивні та реактивні. Фінансування превентивних заходів має бути пріоритетним.

Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки для досліджуваних транспортних підприємств дозволили визначити перелік першочергових заходів щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки: для ТОВ «Logtrans» – розробка регламентів охорони праці та покращення умов праці персоналу; для ТОВ «GOOD Експрес» – розробка ефективної кредитної політики, для ТОВ «Імпекс&Транзит» – оновлення рухомого складу. Розрахунок потенційного економічного ефекту від реалізації запропонованих заходів наведено в табл. 2.

Таблиця 2

## Економічний ефект від реалізації запропонованих заходів

Підприємство	Фактичне значення		Прогнозне значення		Прогнозний приріст	
	ІЕБ тп	ЗФМ, %	ІЕБ тп	ЗФМ, %	ІЕБ тп	ЗФМ, %
ТОВ «Logtrans»	2,65	8,6	3,12	11,3	0,47	2,7
ТОВ «GOOD Експрес»	0,73	10,2	2,43	13,8	1,7	3,6
ТОВ «Імпекс&Транзит»	2,73	7,1	4,02	10,6	1,29	3,5

Проведені розрахунки засвідчили, що імплементація запропонованих заходів із забезпечення економічної безпеки сприятиме отриманню транспортними підприємствами позитивного економічного ефекту і підвищенню ефективності їхнього функціонування.

### ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичні узагальнення та запропоновано авторський підхід до розв'язання наукового завдання щодо забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств для підвищення ефективності їхньої діяльності. Основні науково-практичні висновки полягають у такому:

1. Поглиблено теоретичний базис управління економічною безпекою транспортних підприємств. Удосконалено сутність і зміст понять «економічна безпека підприємства» та «управління економічною безпекою підприємства», завдяки чому обґрунтовано, що управління економічною безпекою повинно стати одним з пріоритетів діяльності вітчизняних транспортних підприємств. Встановлено доцільність розгляду поняття «управління економічною безпекою підприємства» з точки зору комплексного підходу, основою якого є механізм управління, що включає сукупність принципів, методів та підходів, спрямованих на ефективне управління економічною безпекою транспортного підприємства з метою забезпечення її цільового рівня і, як наслідок, забезпечення прибутковості діяльності й нарощування виробничого потенціалу.

2. Проведено структурування загроз економічній безпеці транспортних підприємств шляхом доповнення нової класифікаційної ознаки – за можливістю управління та джерелами загроз з урахуванням специфіки транспортних підприємств – з подальшою деталізацією керованих (пов'язаних з людським фактором, системою управління, наданням транспортних послуг, екологічним фактором, результатами діяльності транспортних підприємств) й некерованих (пов'язаних з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі, партнерами, особливостями інституційного середовища, виникненням форс-мажорних обставин, сучасним станом транспортної інфраструктури) типів загроз. Застосування запропонованої структурування дозволить більш повно передбачити, оцінити та зменшити наслідки загроз для транспортних підприємств.

3. Визначено, що рівень економічної безпеки транспортних підприємств залежить від зовнішніх чинників (загальна економічна і політична ситуація в

країні, стан шляхів сполучення, рівень розвитку транспортної інфраструктури й транспортно-логістичних технологій, податкове навантаження, рівень регуляції бізнесу, рівень конкуренції на відповідному ринку транспортних послуг тощо) та чинників внутрішнього середовища (стан матеріально-технічної бази, рівень зносу рухомого складу і виробничого обладнання, стан інфраструктурних об'єктів, фаховість та вмотивованість кадрового потенціалу, фінансовий стан підприємства тощо). На підставі аналізу обсягів й структури перевезень пасажирів і вантажів за видами транспорту в динаміці за 1995-2019 рр. виявлено, що на тлі макроекономічних деформацій, загострення політичної ситуації, уповільненого економічного розвитку, неналежного використання наявного інфраструктурного потенціалу транспортні підприємства найчастіше демонструють зменшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів, у тому числі, імпортно-експортних та транзитних, що в сукупності негативно впливає на рівень економічної безпеки транспортних підприємств, галузі, економіки в цілому.

4. Запропоновано методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки підприємств на основі врахування фактору часу, тобто знаходженням події в минулому чи майбутньому щодо моменту оцінки. Такий підхід базується на оцінюванні спроможності протистояти загрозам на відміну від наявних, які оцінюють наслідки реалізації ризиків. Це дозволяє змістовно визначити економічну безпеку підприємства і максимально наближає момент оцінки до моменту прийняття управлінського рішення за його результатами.

5. Удосконалено механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, який включає три взаємопов'язані блоки, системна взаємодія яких дозволяє розробити теоретичні засади, визначити передумови формування механізму та здійснити його практичну реалізацію. У процесі реалізації механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств використовується обґрунтований комплекс організаційно-технологічних, фінансово-економічних і аналітичних інструментів. Впровадження удосконаленого механізму дозволить забезпечити цільовий рівень економічної безпеки транспортних підприємств, що сприятиме підвищенню ефективності їхньої діяльності за рахунок спрямованого впливу на джерела загроз.

6. Розроблено систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств на основі розрахунку інтегрального показника. Удосконалено порядок розрахунку рівня економічної безпеки транспортних підприємств. Визначено перелік індикаторів з метою оцінювання кожного виду загроз. Для визначення ймовірності реалізації окремих загроз економічній безпеці транспортних підприємств та їхньої вагомості у розмірі інтегрального показника було застосовано бальні оцінки експертів – науковців і висококваліфікованих фахівців транспортних підприємств. Результати розрахунку інтегрального показника є необхідними для моніторингу поточного рівня економічної безпеки, а також для прийняття рішень щодо заходів для забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств у перспективі. Апробація розробленої системи була здійснена на основі даних трьох реально працюючих транспортних підприємств.

7. Запропоновано визначати цільовий рівень економічної безпеки транспортного підприємства на базі дослідження залежності між величиною сформованого інтегрального показника рівня економічної безпеки та запасом фінансової міцності підприємства. Побудовано регресійну модель залежності між рівнем економічної безпеки транспортних підприємств і рентабельністю їхньої діяльності. На базі отриманої регресійної моделі запропоновано проводити діагностику формування потенційних або вже наявних загроз економічній безпеці транспортного підприємства й визначати першочергові заходи щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки. Визначено, що рівень економічної безпеки прямо впливає на рівень рентабельності транспортних підприємств. Так, при зростанні інтегрального показника рівня економічної безпеки транспортних підприємств на 1 рентабельність зростатиме на 15,123%. Однак цей процес супроводжується уповільненням динаміки (на 2,8368%). Виявлена закономірність повністю відповідає специфіці динаміки зростання рентабельності діяльності транспортних підприємств. Використовуючи цю модель, здійснено прогностичну оцінку приросту запасу фінансової міцності досліджуваних підприємств внаслідок проведення заходів із забезпечення економічної безпеки.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності й змісту економічної безпеки транспортних підприємств, а також удосконаленні механізму її забезпечення, що дає підстави стверджувати про виконання в ході дослідження важливого завдання для економічної та транспортної науки.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:*

1. Лебедко С.А. Інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств. *Бізнес Інформ*. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2019. № 2. С. 259-266. [*Фахове видання України, НМБД Index Copernicus*]. (0,44 друк.арк.).
2. Лебедко С.А. Обґрунтування цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств та інструментарій його забезпечення. *Бізнес Інформ*. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2017. № 10. С. 183-190. [*Фахове видання України, НМБД Index Copernicus*]. (0,63 друк.арк.).
3. Лебедко С.А. Аналіз аварійності на транспорті як джерела зовнішніх загроз економічній безпеці транспортних підприємств України. *Інвестиції: практика та досвід*: міжнар. наук.-практ. журн.; Чорномор. держ. ун-т імені Петра Могили. Київ: Вид-во ТОВ «ДКС Центр», 2017. № 16. С. 61-66. [*Фахове видання України, НМБД Index Copernicus*]. (0,56 друк.арк.).
4. Лебедко С.А. Формування механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. *Економіка і держава*: міжнар. наук.-практ. журн.; Ін-т підготовки кадрів держ. служби зайнятості України. Київ: ТОВ «Редакція

журналу «Економіка та держава», 2017. № 8. С. 89-94. [Фахове видання України, НМБД *Index Copernicus*]. (0,69 друк.арк.).

5. Лебедко С.А. Структуризація загроз економічній безпеці транспортних підприємств. *Причорноморські економічні студії*: наук. журн.; Причорномор. н.-д. ін-т екон. та інновацій. Одеса, 2016. № 12-1. С. 148-152. [Фахове видання України, НМБД *Index Copernicus*]. (0,52 друк.арк.).

6. Лебедко С.А., Карпенко О.О. Формування методичного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства. *Схід: аналіт.-інформ. журн.*; Київськ. ун-т імені Бориса Грінченка. Київ, 2016. № 6. С. 20-26. [Фахове видання України]. (0,46 друк.арк.). *Особистий внесок здобувача: обґрунтовано методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства.* [Фахове видання України]. (0,23 друк.арк.).

7. Лебедко С.А. Систематизація теоретичних підходів до визначення поняття «економічна безпека підприємства». *Ефективна економіка*: електрон. наук. фахове вид., 2015. № 11. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4512>. [Фахове видання України]. (0,46 друк.арк.).

8. Лебедко С.А. Економічна безпека підприємства у контексті сталого розвитку. *Водний транспорт*: зб. наук. пр. Київської держ. акад. водн. трансп. імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Видавн. центр Київської держ. акад. водн. трансп. імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, 2015. № 2 (23). С. 147-154. [НМБД *Index Copernicus*]. (0,57 друк.арк.).

*Опубліковані праці апробаційного характеру:*

9. Лебедко С.А. Теоретичні аспекти формування цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 18-19 квітня 2019 р.). Київ: Видавн. центр Київського нац. ун-ту культури і мистецтв, 2019. Ч. 2. С. 72–74. (0,17 друк.арк.).

10. Лебедко С.А. Аналіз чинників впливу на економічну безпеку транспортних підприємств України. Збірник тез Наук.-практ. конф. викладачів, аспірантів та студентів Державного ун-ту інфраструктури та технологій (Київ, 27-29 березня 2019 р.). Київ, 2019. С. 129-131. (0,16 друк.арк.).

11. Лебедко С.А. Підходи до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та праві*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 19-20 квітня 2018 р.). Київ: Видавн. центр Київського нац. ун-ту культури і мистецтв, 2018. С. 205-207. (0,16 друк.арк.).

12. Лебедко С.А. Відмінності забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. Збірник тез Наук.-метод. конф. викладачів, аспірантів та студентів Державного ун-ту інфраструктури та технологій (Київ, 26-29 березня 2018 р.). Київ, 2018. Ч. 1. С. 34-35. (0,14 друк.арк.).

13. Лебедко С.А. Сучасні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємства. *Інформаційні технології в соціокультурній сфері, освіті та*

*економіці*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. студентів і молодих учених (Київ, 18-19 квітня 2017 р.). Київ: Видавн. центр Київського нац. ун-ту культури і мистецтв, 2017. С. 198–199. (0,15 друк.арк.).

14. Лебедко С.А. Аналіз сучасного стану безпеки на водному транспорті в Україні. Збірник тез 21-ої Наук.-метод. конф. викладачів, аспірантів та студентів Київської держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (Київ, 27-29 березня 2017 р.). Київ, 2017. Ч. 1. С. 9-10. (0,12 друк.арк.).

15. Лебедко С.А. Загрози економічній безпеці транспортного підприємства та їх класифікація. *Innovative Economy: Processes, Strategies, Technologies: International Scientific Conf. Proceedings.* (Kielce, Poland, 27 January 2017). Kielce: Baltija Publishing, 2017. Part I. P. 156-158. (0,18 друк. арк.).

16. Лебедко С.А. Оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства. *Настоящи изследвания и развитие - 2017*: матеріали за 13-а міжнародна научна практична конференція. Економіки. (Софія, Бґларія, 17-25 януари 2017 г.). Софія: ООД «Бял ГРАД-БГ», 2017. Т. 1. С. 79-81. (0,2 друк. арк.).

17. Лебедко С.А. Методичні підходи до оцінки рівня економічної безпеки підприємства. Збірник тез 20-ої Наук.-метод. конф. викладачів, аспірантів та студентів Київської держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (Київ, 29-31 березня 2016 р.). Київ, 2016. Ч. 1. С. 20-21. (0,1 друк.арк.).

18. Лебедко С.А. Актуальність управління економічною безпекою підприємства. Збірник тез 19-ої Наук.-метод. конф. викладачів, аспірантів та студентів Київської держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (Київ, 23-27 березня 2015 р.). Київ, 2015. Ч. 2. С. 119-120. (0,08 друк.арк.).

19. Лебедко С.А. Складові економічної безпеки підприємства. *Економіко-екологічні проблеми розвитку транспортної галузі в сучасних умовах*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. Київської держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (Київ, 27-28 листопада 2014 р.). Київ, 2014. С. 120-122. (0,14 друк. арк.).

## АНОТАЦІЯ

*Лебедко С.А.* Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний університет інфраструктури та технологій, МОН України, Київ, 2019.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування та розвитку механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств для підвищення ефективності їхньої діяльності.

Поглиблено теоретичний базис управління економічною безпекою.

Проведено аналіз загроз економічній безпеці транспортних підприємств, на підставі чого ідентифіковано керовані та некеровані загрози. Обґрунтовано доцільність розгляду питання управління економічною безпекою підприємства із застосуванням комплексного підходу, основою якого є механізм управління.

Удосконалено механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за рахунок спрямованого впливу на джерела загроз. Розроблено систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, що базується на розрахунку інтегрального показника. Апробація запропонованого підходу була здійснена на основі даних трьох реально працюючих транспортних підприємств.

Розроблено регресійну модель залежності між рівнем економічної безпеки транспортних підприємств та рентабельністю їхньої діяльності для діагностики формування потенційних та/або наявних загроз економічній безпеці транспортного підприємства і визначення заходів щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки.

**Ключові слова:** економічна безпека, механізм забезпечення економічної безпеки, транспортні підприємства, інтегральний показник, методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки.

## АННОТАЦИЯ

*Лебедко С.А.* Механизм обеспечения экономической безопасности транспортных предприятий. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Государственный университет инфраструктуры и технологий МОН Украины, Киев, 2019.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методических положений и практических рекомендаций по формированию и развитию механизма обеспечения экономической безопасности транспортных предприятий для повышения эффективности их деятельности.

Углублен теоретический базис управления экономической безопасностью. Проведен анализ угроз экономической безопасности транспортных предприятий, на основании чего идентифицированы управляемые и неуправляемые угрозы. Обоснована целесообразность рассмотрения вопроса управления экономической безопасностью предприятия с применением комплексного подхода, основой которого является механизм управления.

Усовершенствован механизм обеспечения экономической безопасности транспортных предприятий за счет направленного воздействия на источники угроз. Разработана система оценки уровня экономической безопасности транспортных предприятий, базирующаяся на расчёте интегрального показателя. Апробация предложенного подхода была осуществлена на основании данных трёх реально работающих транспортных предприятий.

Разработана регрессионная модель зависимости между уровнем экономической безопасности транспортных предприятий и рентабельностью их

деятельности для диагностики формирования потенциальных и/или имеющихся угроз экономической безопасности транспортного предприятия и определения мер по обеспечению целевого уровня экономической безопасности.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, механизм обеспечения экономической безопасности, транспортные предприятия, интегральный показатель, методический подход к оценке уровня экономической безопасности.

### ABSTRACT

*Lebedko S.A.* Mechanism of the economic security ensuring of transport enterprises. – Qualified research as the manuscript copyright.

Thesis for candidate's degree in Economics, specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (according to the types of economic activities). – State University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kiev, 2019.

The thesis provides theoretical and methodical regulations and guidelines to form and develop mechanism of the economic security ensuring of transport enterprises in order to increase the efficiency of their activity.

The theoretical background of economic security management is deepened. It carries out the analysis of the threats to the economic security of transport enterprises. According to this analysis the controlled (related to human factor, management system, providing transport services, environmental factor, the results of transport enterprises activities) and out-of-control (related to the functioning of transport enterprises in a competitive environment, partners, the specific features of the institutional environment, emergencies, the current state of transport infrastructure) threats to the economic security of transport enterprises are identified. The expediency of considering the issue of managing the economic security of the enterprise using a complex management-based approach is substantiated.

The mechanism for ensuring the economic security of transport enterprises has been improved due to the direct impact on the sources of threats, the task of which is to identify factors affecting the economic security of the transport enterprises, monitor the level of security, rationalize and take measures to ensure the target level of security that determines the effectiveness of measures to adjust managerial actions. The system of estimation the economic security level of transport enterprises according to calculation of integral index is developed. The testing of the suggested approach was carried out based on data from three really functioning transport companies. The regression model has been developed for the relationship between the level of economic security of transport enterprises and the profitability of their activities in order to identify potential and / or existing threats to the economic security of the transport enterprises and determine measures to ensure the target level of economic security. Using the model developed, the enterprises under research estimated the increase of profit due to the application of economic security measures.

**Keywords:** economic security, mechanism of the economic security ensuring, transport enterprises, integral index, methodical approach to assess the economic security level.