

Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерство освіти і науки України
Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ЛЕБЕДКО СЕРГІЙ АНДРІЙОВИЧ

УДК 338.246:005.936]:658:656(043.3)

ДИСЕРТАЦІЯ
МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

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

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

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

_____ С.А. Лебедко

Науковий керівник: **Карпенко Оксана Олександрівна,**
доктор економічних наук, професор

Київ-2019

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. Сформульовано 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.

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 структуризації дозволить більш повно передбачити, оцінити та зменшити наслідки загроз для транспортних підприємств.

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

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.

Виявлено, що на рівень економічної безпеки транспортних підприємств визначальний вплив мають зовнішні чинники. 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.

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%. 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 нагальна необхідність у розробці та реалізації комплексу заходів для забезпечення економічної безпеки, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності транспортних підприємств.

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 по відношенню до моменту оцінки. 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.

Удосконалено механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за рахунок спрямованого впливу на джерела загроз, завданнями механізму якого є ідентифікація чинників впливу на економічну безпеку транспортного підприємства, моніторинг її рівня, обґрунтування та реалізація заходів щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки, визначення ефективності заходів з метою коригування управлінських дій.

З метою практичної реалізації механізму та прийняття обґрунтованих управлінських рішень запропоновано систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за такими етапами: визначення переліку загроз економічній безпеці транспортного підприємства; визначення переліку індикаторів для оцінювання кожного виду загроз; експертне опитування

щодо визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику економічної безпеки; визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику рівня економічної безпеки; оцінювання вкладу окремих загроз у розмір інтегрального показника рівня економічної безпеки; розрахунок інтегрального показника рівня економічної безпеки за видами загроз; аналіз рівня економічної безпеки транспортного підприємства.

Апробація запропонованого підходу була здійснена на основі даних трьох реально працюючих транспортних підприємств, за рішенням керівництва яких назви були змінені (ТОВ «Logtrans», ТОВ «GOOD Експрес», ТОВ «Імпекс&Транзит»). 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.

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, що характеризується сформованим інтегральним показником рівня економічної безпеки, та запасом фінансової міцності підприємств, як одного з найбільш

інформативних індикаторів економічного й фінансового стану підприємства, оскільки не залежить від фактичних витрат, а лише від величини вхідного грошового потоку.

Забезпечення достатнього обсягу запасу фінансової міцності досягається всім комплексом традиційних заходів щодо забезпечення та підвищення ефективності діяльності (логістика, управління запасами, кадрова політика, нові послуги та клієнти тощо).

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. Використовуючи розроблену модель, досліджуваними підприємствами здійснено прогностичну оцінку приросту запасу фінансової міцності внаслідок проведення заходів із забезпечення економічної безпеки.

З розробленої моделі 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.

За результатами досліджень було обґрунтовано та систематизовано заходи із забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за видами загроз, які 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. У роботі розраховано потенційний економічний ефект від реалізації запропонованих заходів.

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

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

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. The own understanding of the concept of "economic security of the enterprise" is formulated – as such a state of internal and external factors of influence of the environment on the enterprise, under which the enterprise can provide economic stability and effective activity, timely adaptation to changes, which will generally contribute to the sustainable development of the enterprise as a whole.

Structuring of threats to the economic security of transport enterprises is carried out by supplementing the new classification attribute – with the possibility of management and sources of threats, considering the specifics of transport enterprises. According to this structuring 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 application of the proposed structuring will allow more fully to anticipate, evaluate and reduce the impact of threats to transport enterprises.

It is revealed that the economic security management of the enterprises is a deliberate impact on the socio-economic activity of the enterprises in order to bring the enterprises to a state in which it is possible to withstand external and internal threats and to realize the purpose of its activity, using the available resources for development.

The expediency of considering the concept "enterprise economic security management" using a complex management-based approach is substantiated. The basis of which it is the management mechanism, includes a set of principles, methods and approaches aimed at the effective management of the economic security of the transport enterprises in order to ensure its target level and, therefore, to ensure profitability and capacity building.

It is revealed that external factors have a decisive influence on the economic security level of transport enterprises. It has been found that factors such as unstable political and socio-economic situation in the country, interethnic, regional, territorial conflicts, imperfection of legislation, criminalization of society, fraud, corruption and many others are negatively affected by the development of the enterprises. The dynamics of transport volumes, passenger traffic and freight turnover indicators show that they are completely dependent on the economic situation.

The analysis of the internal factors influencing the economic security of transport enterprises showed that the transport industry is mostly unprofitable, with low solvency and capacity for self-financing of development. In 2016, certain positive results were achieved in ensuring profitability at the expense of net profit of UAH 7408.7 million and growth of net sales income by 22.0%. Although 2017 was unprofitable for the transport industry, it was found that positive financial results were observed in water transport, storage and ancillary transport activities. However, their indicators of liquidity and financial sustainability were below optimal values. Thus, there is an urgent need for the development and implementation of a set of measures to ensure economic security, which will improve the efficiency of transport enterprises.

It is proposed to use a methodological approach to assessing economic security based on determining the ability to withstand threats. This systematization is related to the factor of time, that is, the occurrence of an event in the past or in the future at the time of the assessment. According to the proposed methodical approach to assessing the economic security level of the enterprises, the sources and causes of threats, potential risks and indicators of the consequences of realized risks to the economic security of the transport enterprise are identified. This approach allows to determine in a meaningful way the economic security level of the enterprises and to approximate the moment of assessment and the moment of management decision and its implementation.

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 economic security level, rationalize and take measures to ensure the target economic security level that determines the effectiveness of measures to adjust managerial actions.

For the purpose of practical implementation of the mechanism and making informed management decisions, the system for assessing the economic security level of a transport enterprises is proposed in the following stages: determining a list of threats to the economic security of a transport enterprises; determining the list of threats to the economic security of the transport enterprises; defining the list of indicators for assessing each type of threats; expert survey on determining the significance of individual threats in the integral index of economic security; determining the significance of individual threats in the integral index of the economic security level; assessing the contribution of individual threats to the size of an integral index of the economic security level; calculating the integral index of the economic security level by types of threats; analysis of the economic security level of the transport enterprises.

The testing of the suggested approach was carried out based on data from three really functioning transport enterprises, by decision of the management of

which the names were changed (Logtrans LLC, GOOD Express LLC, Impex & Transit LLC). The calculations showed that Impex & Transit LLC (2,732) has the highest economic security level, while Logtrans LLC (2,646) has a slightly lower economic security level. GOOD Express LLC has an extremely low economic security level (0,733), which can lead to significant losses both in the current period and in the future, and in the worst case – to bankruptcy of the enterprise.

Thus, the problem of ensuring the target economic security level of transport enterprises is urgent, since it is precisely its successful solution that largely depends on ensuring stable production, financial and economic activity, strengthening market positions, etc. The results of the calculations can be used to monitor the economic security level, as well as a criterion for decision making to determine the list of necessary measures to ensure economic security.

It is substantiated that finding a consensus between the amount of costs and the economic security level is of importance because it provides a certain level of financial strength for the enterprises. It is proposed to determine analytically the target economic security level based on the results of the study of the quantitative relationship between the level of economic security, characterized by the formed integral indicator of the economic security level, and the financial strength of enterprises, as one of the most informative indicators of economic and financial condition of the enterprises, since depends on actual expenses, but only on the value of the cash flow.

Ensuring enough financial strength is achieved through the full range of traditional activities to ensure and improve efficiency (logistics, inventory management, personnel policy, new services and clients, etc.).

The regression model has been developed for the relationship between the economic security level 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 economic security level. Using the model developed, the enterprises under research

estimated the increase of profit due to the application of economic security measures.

The developed model shows that the economic security level directly affects the profitability of transport enterprises. Thus, with the growth of the integral index of the economic security level of transport enterprises by 1 point, the profitability will increase by 15,123%. However, this process is accompanied by a slowdown in the dynamics (by 2.8368%). The revealed pattern completely corresponds to the specifics of profitability growth dynamics of enterprises activity, including transport.

According to the research, the measures for ensuring the economic security of transport enterprises by types of threats are substantiated and systematized and, depending on their criticality, are divided into two groups: preventive and reactive. Preventive measures should be prioritized.

The results of the calculation of the integral index of economic security for the investigated transport enterprises made it possible to determine the list of priority measures to ensure the target economic security level: for Logtrans LLC is development of labour safety regulations and improvement of working conditions of personnel; for GOOD Express LLC is development of effective credit policy, for Impeks & Transit LLC is rolling stock upgrade. The potential economic effect of the implementation of the proposed measures is calculated.

The calculations showed that the implementation of the proposed measures to ensure economic security will help to obtain a positive economic effect of transport enterprises and increase their efficiency.

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

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.nayka.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 IndexCopernicus*]. (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. Икономики. (Софія, Бългaрия, 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.).

ЗМІСТ

ВСТУП.....	19
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	27
1.1 Зміст та складові економічної безпеки підприємства в сучасних умовах.....	27
1.2 Структуризація загроз економічній безпеці транспортних підприємств.....	44
1.3 Теоретичні підходи до управління економічною безпекою підприємств.....	53
Висновки до розділу 1.....	66
РОЗДІЛ 2 ДІАГНОСТИКА РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	69
2.1 Вплив чинників зовнішнього середовища на сучасний стан розвитку підприємств транспортної галузі.....	69
2.2 Дослідження внутрішніх чинників забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств України.....	103
2.3 Аналіз методичних підходів до оцінки рівня економічної безпеки підприємств.....	124
Висновки до розділу 2.....	147
РОЗДІЛ 3 РОЗВИТОК МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	149
3.1 Обґрунтування складових механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств.....	149
3.2 Система оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств.....	161
3.3 Інструментарій забезпечення цільового рівня економічної безпеки	

	18
транспортних підприємств	181
Висновки до розділу 3.....	190
ВИСНОВКИ.....	193
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	197
ДОДАТКИ.....	226

ВСТУП

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. Богомоллова, 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. Нікітіна, 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.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1 Зміст та складові економічної безпеки підприємства в сучасних умовах

Економічна ситуація в Україні відрізняється високим рівнем нестабільності та низьким рівнем прогнозованості, тобто сучасне середовище функціонування підприємств має підвищену ризикованість. Тому в ринкових умовах господарювання особливо важливого значення набуває питання економічної безпеки всіх суб'єктів підприємницької та інших видів діяльності. Адже надійність системи захисту економічних інтересів забезпечує зростання економічного потенціалу підприємства, його стабільне функціонування та розвиток в умовах ринкових відносин.

Отже, нестійкість середовища функціонування будь-якого суб'єкта господарювання, а також необхідність своєчасного реагування на зміни, які відбуваються в навколишньому середовищі й плануються до реалізації самим суб'єктом господарювання, визначають забезпечення економічної безпеки одним з головних завдань управлінської системи підприємства. Сьогодні, в умовах нестабільності, суперечливості реформаційних процесів питання щодо забезпечення безпечних умов економічного зростання та функціонування вітчизняного підприємства виходять на перший план [51; 194; 216].

На сучасному етапі розвитку економіки створення та функціонування вітчизняних підприємств супроводжується безліччю явних і непередбачуваних загроз та ризиків. На розвиток підприємства негативно впливають такі чинники, як: нестабільна політична і соціально-економічна ситуація в країні, міжнаціональні, регіональні, територіальні конфлікти,

недосконалість законодавства, криміналізація суспільства, шахрайство, корупція та багато інших. Все вищезазначене актуалізує проблему забезпечення економічної безпеки підприємства.

Предметом наукових досліджень економічна безпека стала в 30-ті роки в США як реакція на світову економічну кризу. У розвинених країнах у 70-ті роки XX сторіччя економічна безпека розглядалася в якості однієї з найважливіших складових національної безпеки. В колишньому СРСР питання економічної безпеки знаходилися виключно в компетенції держави. Тому до середини 90-х років вона не була об'єктом широкого наукового обговорення. Також варто зазначити, що до середини 90-х років безпека підприємств забезпечувалася спеціальними державними органами та структурами. Основні методи були спрямовані на забезпечення тотальної секретності, виховання пильності всього населення, підтримання високої свідомої дисципліни [138]. Економічна безпека як економічна наука почала зароджуватися в колишньому радянському союзі в 70-х роках XX століття.

В Україні поняття економічної безпеки офіційно визначено в Декларації про державний суверенітет України. У 1998 р. була розроблена Національна програма забезпечення економічної безпеки України до 2005 р., а у 1999 р. прийнята Концепція економічної безпеки України [83]. У 2015 р. Указом Президента України затверджено Стратегію національної безпеки України [175]. У 2018 р. було прийнято Закон України «Про національну безпеку України» [153], також у цьому році схвалена Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. [154], одним з завдань виконання якої є забезпечення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, залучення інвестицій, що неможливо без реалізації економічної безпеки транспортних підприємств.

Сьогодні на будь-якому етапі виробничо-господарської діяльності можуть виникати ситуації, які мають безпосередній вплив на стан виробництва. Тому незалежно від суб'єктів господарювання економічна безпека має багатоаспектне тлумачення.

Як стверджує Л.Г. Шемаєва, зміст економічної безпеки підприємств розкривається через забезпечення реалізації стратегічних інтересів підприємства на основі використання можливостей зовнішнього середовища із застосуванням продуктивної взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища [202].

На думку автора дисертації найбільш повне визначення економічної безпеки сформулював Т.Г. Васильців [24], який визначає, що стан «економічної безпеки є такий стан функціонування, за якого підприємство і його продукція є конкурентоспроможними на ринку та одночасно гарантується: найбільш ефективне використання ресурсів, інтелектуального та кадрового потенціалу; стабільність функціонування, стійкість та прогресивність розвитку; можливість протидіяти негативним впливам зовнішнього і внутрішнього середовища його функціонування».

У науковому середовищі в теперішній час існує багато думок щодо формування та пояснення сутності економічної безпеки підприємства. Поняття економічної безпеки підприємства можна визначити з різних точок зору: філософської, соціальної, функціональної, системної, математичної та інших. Кожна з них має свою специфіку, логічно пояснює сутність економічної безпеки, є самодостатньою, але, водночас, не виключає інших, а, навпаки, доповнює, що дозволяє всебічно дослідити та виявити основні складові економічної безпеки підприємства.

Провідні науковці використовують при формуванні своїх визначень щодо економічної безпеки підприємства такі два основні вектори. Перший – це зосередження на використанні понять загрози і захищеності від загроз при функціонуванні підприємства. Другий, уникаючи вживання поняття загрози при визначенні безпеки, базується на зосередженні уваги управлінських або економічних інструментів: ефективність, результативність, досягнення мети, функціонування, розвиток. Існують також визначення, що консолідують обидва вектори.

При цьому, загальної думки щодо ключових положень та цілей забезпечення економічної безпеки підприємства серед науковців на теперішній час поки не існує. Деякі науковці [195] ототожнюють поняття «економічна безпека» та «забезпечення економічної безпеки», що є некоректним на думку автора даного дослідження. Оскільки «забезпечення» припускає в своїй суті дію, а в понятті економічної безпеки підприємства закладено статичний стан підприємства або набір інструментів або систему.

Враховуючи значну кількість підходів щодо визначення економічної безпеки підприємства, є потреба щодо їх систематизації. За результатами дослідження виокремлено такі підходи до визначення поняття економічної безпеки: інформаційний, ресурсний, гармонізаційний, правовий, фінансовий, стійкісний, синергетичний, захисний.

Інформаційний підхід базується на припущенні, що джерелом економічної безпеки підприємства є різні види аналітичних досліджень та моніторингу діяльності підприємства за рахунок систематизації інформації для нейтралізації негативних наслідків.

Ресурсний підхід зустрічається майже в третині визначень економічної безпеки підприємства і передбачає використання всіх можливих ресурсів підприємства з метою уникнення внутрішніх та зовнішніх загроз для стабільного функціонування.

Гармонізаційний підхід передбачає, що керівництво має урівноважити пріоритети, виявлені інтереси підприємства з суб'єктами зовнішнього середовища і вибрати такі форми та способи їх узгодження, щоб результати взаємодії забезпечили підприємству прибуток.

Наступний підхід щодо формування поняття «економічної безпеки підприємства» – правовий, за яким економічна безпека підприємства розглядається з точки зору врівноваження правих аспектів діяльності підприємства, що забезпечує захищеність законних та життєво важливих інтересів цього ж підприємства.

Фінансовий підхід до формування поняття «економічна безпека

підприємства» передбачає стабільність фінансових показників незалежно від стану зовнішніх та внутрішніх загроз, які не пов'язані з форс-мажорними обставинами.

Стійкісний підхід розглядає поняття «економічна безпека підприємства» з точки зору спроможності підприємства до збалансованості та стійкості в умовах дестабілізуючих загроз.

Синергетичний підхід щодо визначення сутності поняття «економічна безпека підприємства» визначає, що ефект синергії досягається завдяки формуванню стану захищеності бізнес-процесів від впливу загроз.

Захисний підхід формує поняття «економічна безпека підприємства» з точки зору захищеності підприємства від негативних впливів та загроз зовнішнього і внутрішнього середовища. Систематизація визначень поняття «економічна безпека підприємства» в межах даних підходів наведена в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Систематизація визначень поняття «економічна безпека підприємства»

Назва підходу	Автор	Визначення
1	2	3
Інформаційний	Пухальська Г.В., Христич Г.О. [156, с.198]	Комплексне поняття, яке включає відповідні системи інформаційно-аналітичного моніторингу, попереджувальних, профілактичних, поточних і прогнозованих заходів щодо впливу на можливості загрози і має на меті нейтралізацію негативних наслідків.
	Пічугіна М.А., Матвійчук О.В. [145]	Система економічної безпеки виступає однією з передумов успішного функціонування підприємства, завданнями якої є прогнозування значущих подій, реагування та попередження загроз.
Ресурсний	Покропивний С.Ф. [147, с.334]	Певний стан корпоративних ресурсів (ресурсів капіталу, персоналу, інформації, технології, техніки та устаткування) і підприємницьких можливостей, за якого гарантується найбільш ефективне їхнє використання для стабільного функціонування, динамічного науково-технічного й соціального розвитку, запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам).
	Судоплатов А.П., Лекарев С.В. [176, с.3]	Стан правових, економічних та виробничих відносин, а також матеріальних, інтелектуальних та інформаційних ресурсів, що виражає здатність підприємства до стабільного функціонування.

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Ресурсний	Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. [10, с.18]	Стан ефективного використання ресурсів підприємства та наявних ринкових можливостей для запобігання внутрішнім і зовнішнім загрозам, і забезпечення тривалого виживання та стійкого розвитку на ринку відповідно до обраної господарюючим суб'єктом місії.
	Поснова Т.В. [150, с.5; 151]	Стан, за якого підприємство здатне створювати матеріальні та фінансові ресурси, що є достатнім для життя та розвитку особистості, соціальної, воєнно-політичної стабільності суспільства, а також створює умови для економічного зростання.
	Мізюк В.В., Мізюк С.Г. [127, с.149]	Економічну безпеку підприємства можна розглядати, як систему функціональних складових, які для кожного конкретного підприємства можуть мати різні пріоритети залежно від існуючих загроз.
	Бланк І.А. [18]	Стан найбільш ефективного використання ресурсів для запобігання загрозам і забезпечення стабільного функціонування підприємства на теперішній час і в майбутньому.
	Грунін О.А. [42, с.37-38]	Такий стан суб'єкта господарювання, за якого він при найбільш ефективному використанні корпоративних ресурсів досягає запобігання, послаблення чи захисту від існуючих небезпек та загроз чи інших непередбачуваних обставин та в основному забезпечує досягнення цілей бізнесу в умовах конкуренції та господарського ризику.
Гармонізаційний	Козаченко Г.В. [81, с.87]	Гармонізація в часі і просторі економічних інтересів підприємства з інтересами пов'язаних з ним суб'єктів зовнішнього середовища, що діють поза межами підприємства
	Соколенко Т.М. [164]	Стан, за якого стратегічний потенціал фірми знаходиться поблизу границь адаптивності, а загроза втрати економічної безпеки нарастає в міру наближення ступеня адаптивності стратегічного потенціалу до граничної зони.
	Філіппова С.В., Волощук Л.О., Черкасова С.О. [183, с.51]	Економічна безпека підприємства – універсальне та комплексне поняття, в основі якого закладено систему забезпечення та захисту економічних інтересів підприємства від впливу зовнішніх та внутрішніх загроз, досягання захищеності його потенціалу розвитку від негативного впливу загроз та небезпек, створення відповідних умов щодо набуття здатності відновлюватись та постійно розвиватись в умовах високо динамічних змін ринкового середовища.
	Зацеркляний М.М., Мельников О.Ф. [64, с.6]	Стан функціонуючого підприємства, за якого потенційні економічні загрози урівноважені адекватною системою заходів протидії (діючою на підприємстві системою економічної безпеки).

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Правовий	Зубік В.Б., Зубік Д.В. [67, с.132]	Стан виробничих відносин і організації інформаційно-правових зв'язків матеріальних, фінансових і інтелектуальних ресурсів, при якому гарантується стабільність функціонування, фінансово-комерційний успіх, прогресивне використання науково-технічних досягнень і соціальний розвиток об'єктів господарювання.
	Соснін О.С., Пригунов П.Я. [165, с.17]	Стан захищеності законних та життєво важливих інтересів підприємства від внутрішніх і зовнішніх негативних факторів, і як наслідок, забезпечення стабільного розвитку відповідно до поставлених цілей.
Фінансовий	Реверчук Н.Й. [158, с.21]	Система активного захисту від можливих матеріальних, людських і фінансових втрат, у якій наявні чи можливі збитки менші, ніж встановлені норми.
	Андрушків Б.М., Малюта Л.Я. [7, с.23]	Економічний стан підприємства, сталий до внутрішніх і зовнішніх змін фінансово-господарської діяльності, не пов'язаний з форс-мажорними обставинами; створення таких умов його діяльності, за яких забезпечується надійний захист економічних інтересів від різних загроз.
	Рудницька О.В. [159]	Комплекс заходів, які сприяють підвищенню фінансової стійкості господарчих суб'єктів за умов ринкової економіки, які захищають їх комерційні інтереси від впливу негативних ринкових процесів
Стійкісний	Камлик М.І. [75, с.39]	Стан розвитку господарюючого суб'єкта, який характеризується стабільністю економічного розвитку, ефективністю нейтралізації негативних факторів та протидії їх впливу на всіх стадіях його діяльності.
	Кошембар Л.О. [85, с.5]	Стан розвитку підприємства, який характеризується стабільністю економічного й фінансового розвитку, ефективністю нейтралізації негативних факторів та протидії їх впливу на всіх стадіях його діяльності.
	Яценко Н.М., Михайлюк С.О. [208]	Підсистема національної економічної безпеки. Економічний стан підприємства, сталий по відношенню до внутрішніх і зовнішніх змін фінансово-господарської діяльності, не пов'язаної з форс-мажорними обставинами.
	Шевченко І.Л. [199]	Сукупність чинників, які забезпечують незалежність, стійкість, здатність до прогресу в умовах дестабілізуючих факторів
	Федоренко Р.М. [182, с.224]	Сукупний динамічний стан підприємства, який дозволяє формувати та здійснювати власну стратегію розвитку.
Синергетичний	Іванюта Т.М., Заїчковський А.О. [69, с.9]	Система створення механізму мобілізації й найбільш оптимального управління корпоративними ресурсами підприємства з метою найбільш ефективного їх використання і забезпечення стійкого функціонування, його активної протидії будь-яким негативним чинникам впливу.
	Шемаєва Л.Г. [202, с.12]	Забезпечення реалізації стратегічних інтересів підприємства на основі використання можливостей зовнішнього середовища з застосуванням продуктивної взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища.

Закінчення таблиці 1.1

1	2	3
Захисний	Кристияк М.Б. [90]	Економічна безпека – комплексний стан захищеності підприємства від будь-якого негативного впливу зовнішніх та внутрішніх загроз, при якому підприємство здатне максимально досягнути своїх комерційних інтересів.
	Мішин О.Ю., Мішина С.В. [128, с.89]	Стан захищеності бізнес-процесів та їх ресурсного забезпечення, що сприяє уникненню або попередженню внутрішніх і зовнішніх загроз, і дозволяє забезпечити стабільне функціонування та розширене відтворення з мінімальними втратами для підприємства.
	Білошкурська Н.В., Білошкурський М.В. [16]	Стан захищеності від негативного впливу чинників зовнішнього і внутрішнього походження, що досягається шляхом ефективного використання виробничих ресурсів, адаптації до змін, розробки та реалізації стратегічних напрямів розвитку для забезпечення стійкого функціонування та гармонізації власних інтересів з інтересами суб'єктів зовнішнього середовища.
	Новікова О.Ф., Покотиленко Р.В. [137]	Стан захищеності економічних інтересів особи, суспільства, держави від економічних загроз та інших загроз національній безпеці, які на них впливають.
	Ортинський В.Л., Керницький І.С., Живко З.Б. [142, с.11]	Захищеність потенціалу підприємства (виробничого, організаційно-технічного, фінансово-економічного, соціального) від негативної дії зовнішніх і внутрішніх чинників, прямих або непрямих економічних загроз, а також здатність суб'єкта до відтворення.

Джерело: сформовано автором на основі опрацювання літератури

Найбільш комплексний підхід до визначення економічної безпеки підприємства запропонували О.В. Ставицький, А.А. Ткаченко [166, с.364], поєднуючи такі елементи, як організацію ефективного управління установою; ефективність фінансової системи на підприємстві; стійкість та незалежність функціонування; гарантування безпеки робітників, збереження їх професійних інтересів, майна; сувора кадрова політика; дієвий механізм правового регулювання, що стосується всіх напрямів діяльності підприємства; забезпечення захисту інформації на підприємстві; відповідність стандартам екологічної безпеки.

Більшість авторів визначають економічну безпеку як певну стійку економічну систему, здатну протистояти впливу зовнішніх та внутрішніх чинників. Так, З.В. Гбур виокремлює підходи до тлумачення поняття

економічної безпеки на основі таких характеристик, як: стійкість та стабільність, економічна незалежність, самовідтворення та саморозвиток, національні інтереси [34, с.98].

У складі елементів економічної безпеки підприємства А.О. Касич і Г.С. Медвідь виділяють кадрову безпеку, яка спрямована на запобігання та усунення загроз і ризиків, що пов'язані із діяльністю персоналу та визначає можливості підприємства у повній мірі забезпечувати власні потреби у трудових ресурсах, які характеризують певними кількісними та якісними характеристиками, що відповідають сучасному етапу розвитку освіти, технології [77].

Економічну безпеку Гелбрейт Джеймс К., Дж. Брауер, Л. Вебстер поєднують з особистою (людською) та державною безпекою, підкреслюючи, на скільки важливий баланс між мирним стабільним розвитком та глобалізаційними процесами загострення конкуренції в умовах технологічно-інноваційного прогресу [210; 214]. Економічна безпека підприємства залежить, а також в свою чергу впливає на національну економічну безпеку, оскільки навіть держави розглядаються як стратегічні конкуренти [217], тому поняття забезпечення економічної безпеки компанії має визначатись в глобальному вимірі.

Закордонні автори економічну безпеку підприємства розглядають крізь призму особистісних потреб людини, її мотивації, продуктивності, як базової основи побудови фінансово-економічної безпеки для комерційних компаній, держав та регіонів [211; 212]. Також економічну безпеку пов'язують з показниками фінансової стійкості та незалежності, зокрема, оцінюючи грошові потоки [213] та інвестиційні спрямування за індикаторами їх ефективності й ризикованості [218; 220].

Цікавої точки зору дотримуються А.В. Череп, О.В. Лясковець [189, с.31], розглядаючи економічну безпеку як механізм впливу, захищеності і контролю за процесом розвитку та процвітанню всіх сфер діяльності з метою фінансового, соціального розвитку не лише підприємства, але й

регіону в цілому. На думку М.Г.Грещак, В.М.Колот, А.П.Наливайко, С.Ф.Покропивного [40], економічна безпека підприємства представляє собою стан корпоративних ресурсів і підприємницьких можливостей, за якого гарантується найбільш ефективно їх використання для стабільного функціонування й динамічного розвитку підприємства, запобігання внутрішнім і зовнішнім загрозам.

Економічну безпеку підприємства Г. Лянной [120, с.17] безпосередньо пов'язує із загрозами і визначає, що «... це стан його захищеності від негативного впливу зовнішніх і внутрішніх загроз, дестабілізаційних чинників».

Автори Н.І.Богомолова, О.О.Кравченко, О.В.Андрєєва, Е.О.Соколова, Є.В.Талавіра, С.С.Пінчук, Г.П.Савіцька [19] визначають економічну безпеку як базис функціонування підприємства, що характеризує стан захисту економічних інтересів і відносин, всіх видів виробничих ресурсів і результатів діяльності підприємства та створює можливість системно протидіяти загрозам і ризикам, які їх супроводжують. Така захищеність ґрунтується на адаптації до змін зовнішнього середовища та сприяє досягненню підприємством цілей стратегічного розвитку, що призводить до підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку. Фінансова безпека при цьому означає досягнення такого рівня фінансової стійкості, який буде сприяти одночасній підтримці фінансової рівноваги та забезпечувати цільовий приріст у відповідність зі стратегією розвитку [209].

Аналіз розглянутих визначень сутності економічної безпеки підприємства та їх узагальнення дає можливість зробити висновок, що жодне з наведених визначень комплексно не визначає поняття економічної безпеки підприємства. При цьому кожен підхід має певні переваги та недоліки. Можливість застосування будь-якого з розглянутих підходів або їх консолідації залежить безпосередньо від інтересів власників, мети функціонування підприємства та стратегії його розвитку тощо.

Проведений аналіз теоретичних підходів до трактування категорії «економічна безпека підприємства» дозволив систематизувати існуючі визначення та сформулювати власне визначення даного поняття, за яким «економічна безпека підприємства» – це такий стан внутрішніх та зовнішніх чинників впливу середовища на підприємство, за якого підприємство може забезпечити економічну стійкість та ефективну діяльність, своєчасну адаптацію до змін, що загалом сприятиме сталому розвитку підприємства.

Зважаючи на агрегованість поняття «економічна безпека», науковці та практики до низки основних завдань економічної безпеки підприємства відносять наступні [49]:

- забезпечення та захист законних прав, інтересів підприємства і його працівників;
- збирання, обробка, аналіз показників фактичної діяльності;
- оцінка впливу середовища та прогнозування його зміни;
- вивчення партнерів, клієнтів, конкурентів, підбір персоналу;
- своєчасне виявлення можливих загроз з боку недобросовісних конкурентів та персоналу;
- недопущення промислового шпionaжу, проникнення на підприємство структур економічної розвідки конкурентів, організованої злочинності й окремих осіб із протиправними намірами;
- виявлення, попередження й припинення можливої протиправної й іншої негативної діяльності співробітників підприємства на шкоду його безпеки;
- захист співробітників підприємства від насильницьких зазіхань;
- забезпечення схоронності матеріальних цінностей і відомостей, що становлять комерційну таємницю підприємства;
- пошук необхідної інформації для прийняття оптимальних управлінських рішень з питань стратегії й тактики економічної діяльності;

- фізична й технічна охорона будинків, споруджень, території й транспортних засобів;
- формування позитивного іміджу серед населення і ділових партнерів, посилення ролі бренду;
- відшкодування матеріального й морального збитку, завданого в результаті неправомірних дій організацій і окремих осіб;
- контроль за ефективністю функціонування системи безпеки, удосконалення її елементів.

Цікавим є поняття «безпекова діяльність», яке введено у [184], тобто діяльність підприємства у співпраці із зовнішніми суб'єктами безпеки за для забезпечення власної динамічної стійкості функціонування та формування безпечних умов розвитку через захищеність від дії зовнішніх й внутрішніх загроз та мінімізацію ризиків.

Автор В.І. Чобіток [193, с.362] серед загроз економічній безпеці виділяє скорочення науково-технічного потенціалу, ослаблення керованості на всіх рівнях, скорочення виробництва, плинність кадрів, криміналізацію, зниження рівня паливно-сировинної незалежності, що особливо актуально для транспортних підприємств.

Перелік загроз економічній безпеці підприємства, які найчастіше виокремлюють науковці, систематизовано на рис. 1.1.

Аналіз літературних джерел показав, що переважна кількість науковців традиційно виділяють такі складові економічної безпеки: фінансова, інтелектуально-кадрова, інформаційна, техніко-технологічна, управлінська, правова.

Однак, враховуючи те, що економічна безпека – поняття широке та багатогранне, на сьогоднішньому етапі розвитку суспільства її обов'язковими складовими стають складові, що забезпечують сталий розвиток. Тому, на думку автора, сьогодні слід окремо виділяти складову сталого розвитку підприємства.



Рис. 1.1. Зовнішні та внутрішні чинники, які негативно впливають на економічну безпеку підприємства

Джерело: складено автором на основі [50, с. 116]

Запропонований підхід включає компонент соціальної відповідальності та екологічну складову. Від її рівня залежить лояльність споживачів, імідж компанії, її сприйняття усіма зацікавленими сторонами (стейкхолдерами), що, в свою чергу, впливає на фінансово-економічні показники діяльності підприємства.

Тому розглянемо поняття економічної безпеки підприємств з позиції стейкхолдерів, які взаємодіють з підприємством, тобто з позиції зацікавлених сторін, серед яких: державні органи, конкуренти, кредитори, партнери, співробітники, споживачі, громада тощо. В цьому сенсі можна визначити, що економічна безпека підприємства є комплексним відображенням ступеня

надійності підприємства у виробничих, фінансових, комерційних та інших економічних відносинах за певний проміжок часу.

З позиції зацікавлених сторін економічна безпека більшою мірою пов'язана з теорією сталого розвитку та соціальної відповідальності господарських організацій. У цьому випадку оцінка діяльності підприємства та проблеми його подальшого розвитку пов'язуються не тільки з фінансовим станом, але також з екологічною та соціальною стійкістю організації, що передбачає певні зміни спрямованості діяльності підприємства. Зокрема, коли мова йде про соціальну стійкість підприємства, в центрі уваги повинні бути поставлені питання роботи з кадровими співробітниками, з підготовкою тих категорій робітників і службовців, які можуть забезпечити досягнення поставлених завдань.

Реалізується соціальна стійкість підприємства шляхом формування відповідної соціальної політики підприємства, під якою розуміють систему цілеспрямованих і послідовних дій власника й менеджменту, спрямованих на задоволення і розвиток матеріальних та духовних потреб працівників організації з метою розвитку соціальних чинників виробництва, сприяння розширенню і посиленню їх дії на підвищення ефективності економічної діяльності [96, с.121].

Відомо, що завдання соціальної політики підприємства розділені на три складові: соціальний розвиток, соціальне партнерство та соціальна відповідальність. Ці задачі являються рушійними факторами її формування й реалізації. Їх вирішення несе обопільну вигоду безпосередньо підприємствам та їх працівникам, які є об'єктами соціальної політики [28].

Для ефективного використання потенціалу робітників необхідно створити систему економічних стимулів для більш ефективного залучення робітників у виробництві, оскільки соціальними ресурсами економічного зростання є заповзятливість та ініціатива. Тому ми погоджуємося з думкою, що мобілізація трудової активності працівників – основна задача соціальної політики підприємства [28]. Так, створення кодексів етичної поведінки для

працівника та партнерів (наприклад, постачальників) дозволяє попередити можливість розповсюдження інформації, що класифікується як «комерційна таємниця».

В умовах збільшення забруднення навколишнього середовища однією з найбільш складних проблем є забезпечення екологічної стійкості, що також пов'язано з економічною безпекою, адже може чинити прямий вплив на ефективність діяльності підприємства. Наприклад, якщо мова йде про видобувні галузі промисловості, то екологічна безпека найбільшою мірою пов'язана з першими етапами розвитку виробничого циклу цих галузей, зокрема, з геологорозвідкою, визначенням черговості розробки окремих родовищ у різних регіонах, вибором методу розробки тощо. Водночас, вона має й опосередкований вплив на стійкість підприємства, що пов'язано з екологічною безпекою окремих бізнес-процесів. У цьому випадку екологічна безпека повинна бути забезпечена або через суттєві капітальні вкладення в природоохоронні заходи, або у розробку інноваційних технологій, що забезпечують безвідходне виробництво, використання технологій рециклінгу, енергозбереження тощо.

Проблема забезпечення екологічної безпеки може бути вирішена тільки шляхом розробки й дотримання національних і міжнародних норм максимально допустимих кількостей шкідливих речовин, що потрапляють у навколишнє середовище, а також екологічних параметрів продукції. Підприємства-продуценти добровільно не будуть здійснювати заходи щодо забезпечення екологічного контролю за виробничими процесами та продукцією, що випускається, оскільки це пов'язано з додатковими витратами на очисні споруди та екологічно чисті технології. Єдиним чинником, що спонукає підприємства до належної екологізації виробництва, є застосування штрафів та санкцій у разі порушення національного або міжнародного екологічного законодавства.

Реалізація екологічної складової економічної безпеки може бути забезпечена шляхом впровадження повноцінного екологічного менеджменту

підприємства. Сукупність заходів впливу з урахуванням екологічних аспектів на всіх етапах діяльності суб'єкта господарювання [53] складає механізм екологічного менеджменту. Автор погоджується з думкою, що екологічний менеджмент — це ініціативна й результативна діяльність економічних суб'єктів, спрямована на досягнення їхніх власних екологічних цілей, проектів та програм, розроблених на основі принципів екоефективності й екосправедливості. Виділяють такі завдання екологічного менеджменту [123]:

- налагодження екологічно безпечних виробничих процесів (таких, що передбачають відсутність забруднювальних речовин, ефективність ресурсоспоживання, низькі показники енергоємності тощо);
- забезпечення екологічного сумісництва всіх підрозділів підприємства;
- досягнення оптимальних еколого-економічних співвідношень (мінімальна собівартість чи максимальний обсяг випуску продукції за найменшої шкоди для навколишнього середовища);
- попередження негативної антропогенної дії на природу в процесі виробництва, споживання чи утилізації продукції, яка виготовляється;
- перетворення екологічних обмежень на нові можливості зростання виробничої діяльності (утилізація відходів, упровадження маловідходних технологій тощо);
- оновлення продукції відповідно до соціальної відповідальності перед споживачами та створення привабливого іміджу;
- створення «зеленого» іміджу в очах громадськості (вибір постачальників з урахуванням їхнього ставлення до навколишнього середовища, передбачуваність щодо ресурсів, які постачаються тощо);
- стимулювання природоохоронних ініціатив, що вивільняють додаткові фінансові засоби внаслідок зниження витрат (за рахунок зменшення обсягів споживання енергії, природних ресурсів, ліквідації відходів) та зростання доходів (за рахунок продажу поліпшених чи дорожчих «зелених» товарів й створення принципово нової продукції).

Для України поняття екоменеджменту є досить новим, але поступово стає частиною практики господарської діяльності сучасних вітчизняних підприємств. Так, відповідно до вимог системи екологічного менеджменту ISO 14 001:2006 ТОВ «Оболонь» постійно покращує екологічні характеристики виробництва, мінімізує шкідливі викиди в довкілля та впроваджує повторне використання й переробку ресурсів. Це дозволяє не тільки зменшити споживання ресурсів і плату за забруднення, але й значно покращити стан навколишнього середовища, підвищити свідомість та екологічну культуру працівників [167].

Варто зазначити, що запобігання негативним наслідкам людської діяльності й проведення попереджувальних заходів для забезпечення безпеки населення і навколишнього середовища сьогодні є одним з найважливіших завдань, що постають перед Урядом і відповідними державними органами України. Стійкий економічний розвиток в останні два-три десятиліття потребує серйозних організаційних і управлінських витрат на зазначені цілі. Зростаючий транскордонний екологічний вплив і інші негативні наслідки свідчать також про необхідність посилення міжнародної діяльності в сфері забезпечення безпеки і створення погоджених глобальних заходів у напрямках реалізації принципів сталого розвитку [162].

Поряд з цим, у Методичних рекомендаціях щодо розрахунку рівня економічної безпеки України під економічною безпекою розуміють стан національної економіки, який дає змогу зберігати стійкість до внутрішніх та зовнішніх загроз, забезпечувати високу конкурентоспроможність у світовому економічному середовищі і характеризує здатність національної економіки до сталого та збалансованого зростання [124]. Економічна безпека включає такі складові: виробнича, демографічна, енергетична, зовнішньоекономічна, інвестиційно-інноваційна, макроекономічна, продовольча, соціальна, фінансова безпеки. Відповідно до оцінки кожної з них зазначеними Методичними рекомендаціями передбачено інтегральний індекс.

Проведене дослідження дозволило встановити, що різноманіття наукових підходів до визначення сутності поняття «економічна безпека суб'єкта господарської діяльності» свідчить про його складність та багатоаспектність. Узагальнення теоретичних підходів дозволило визначити, що економічна безпека підприємства – це системне явище, яке відображає основні принципи функціонування підприємства, такі як цілісність, стійкість, синергетичність. Крім того, економічна безпека – це спроможність підприємства своєчасно й адекватно реагувати на будь-які зміни і загрози зовнішнього та внутрішнього середовища при раціональному й ефективному використанні ресурсів, особливо фінансових. Лише відсутність загроз та небезпек є умовою стабільного розвитку підприємства та його стратегічного розвитку, що і є основою економічної безпеки підприємства. Таким чином, економічна безпека підприємства є вирішальною умовою існування підприємства.

1.2 Структуризація загроз економічній безпеці транспортних підприємств

Відкритість вітчизняних підприємств, яка має місце в сучасних умовах, несе суттєві загрози їх функціонуванню та розвитку загалом. Тому вітчизняні підприємства України опинилися в умовах, коли необхідно самостійно забезпечувати стійке зростання і швидко реагувати на зовнішні загрози, які заважають реалізувати стратегічні цілі, та використати конкурентні переваги для розвитку підприємства. Особливого значення набуває забезпечення достатнього рівня економічної безпеки, ефективне управління нею для підприємств транспортної галузі, зважаючи на їхнє значення для розвитку економіки України. Від якісного складу та сучасності наявного рухомого складу залежить безперебійне функціонування транспортного підприємства,

здатність акумулювати обсяг необхідних фінансових ресурсів для забезпечення його розвитку [112].

Аналіз закордонних та вітчизняних літературних джерел свідчить, що в існуючих наукових розробках відсутній єдиний підхід до визначення та переліку загроз економічній безпеці, в тому числі, стосовно транспортних підприємств. Набір структурних елементів, які проявляються в загрозах, та їх групування для визначення рівня економічної безпеки підприємства залежить від галузі функціонування підприємства, основних цілей підприємства та завдань економічної безпеки.

Проблемам розвитку транспортних підприємств, зокрема забезпечення їх економічної безпеки, присвячено роботи таких вітчизняних науковців, як: С.М. Боняр, О.О. Карпенко, В.А. Будник, К.В. Лерніченко [21], В.Г. Коба, І.М. Аверічев [79], О.М. Паливода [215], В.П. Яновська, О.В. Пилипенко, В.І. Творонович, А.Р. Божок [221] та інших.

До основних цілей економічної безпеки транспортних підприємств різні науковці відносять різні складові. Так, Ю.І. Зайцева в своїх роботах [62] стверджує, що до них належать: забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стійкості та незалежності підприємства (організації); гарантування технологічної незалежності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу того чи того суб'єкта господарювання; досягнення високої ефективності менеджменту, оптимальної та ефективної організаційної структури управління підприємством (організацією); досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та його інтелектуального потенціалу; мінімізація руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища; якісний правовий захист усіх аспектів діяльності підприємства (організації); гарантування захисту інформаційного поля, комерційної таємниці і досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства та відділів організації;

забезпечення ефективної організації безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів [112].

З огляду на вищезазначене, слід зважено та неупереджено підходити до формування системи загроз, що в подальшому складуть основу для систематизації показників оцінки рівня економічної безпеки транспортних підприємств. Це також впливає на якість превентивних заходів щодо забезпечення функціонування та розвитку підприємств різних галузей, що є основою стабільного розвитку вітчизняної економіки в цілому.

Слід зауважити, що переважна більшість науковців для формування структури загроз економічної безпеки розрізняють складові, які систематизовані за сферою їх виникнення, на внутрішні та зовнішні. Це обґрунтовується тим, що будь-яка економічна система є відкритою і здатна швидко адаптуватись до змін у зовнішньому та внутрішньому середовищах через свої власні адаптивні механізми на будь-якому з етапів життєдіяльності.

У теорії та практиці при характеристиці загроз економічній безпеці дослідники ототожнюють такі поняття як «загроза» та «небезпека». У наукових працях вчених поняття «загроза» та «небезпека» семантично не розрізняються. Під поняттям «небезпека» розуміється можливість загрози, біди, нещастя, катастрофи [61]. Законом України «Про національну безпеку України» визначено, що загрозами національній безпеці є «явища, тенденції і чинники, що унеможливають чи ускладнюють або можуть унеможливити чи ускладнити реалізацію національних інтересів та збереження національних цінностей України» [153]. Категорія «небезпека» є ключовою у трактуванні поняття «загроза». У нормативно-правових актах України, які стосуються питань національної безпеки, немає чіткого критерію, за допомогою якого можна було б класифікувати загрози як реальні чи потенційні та немає єдиного чіткого визначення на законодавчому рівні досить вживаних понять «небезпека» та «загроза» [118].

Автор погоджується з загальноприйнятим розумінням загрози, а саме з твердженням, що загроза – це реальна можливість впливу дії навмисного чи ненавмисного характеру, що порушує стійкість функціонування підприємства, наносить матеріальної та нематеріальної шкоди, яка призводить до відхилень від стратегії [158].

Загрози за різними класифікаційними ознаками в контексті формування системи управління та оцінки економічної безпеки підприємства систематизовано у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Систематизація загроз економічній безпеці підприємства за різними
класифікаційними ознаками

Класифікаційна ознака	Типи загроз
за можливістю прогнозування	прогнозовані; непередбачувані
за можливістю запобігання	форс-мажорні; передбачувані
за природою виникнення	економічні; політичні; правові; техногенні; екологічні; конкурентні; контрагентські
за значимістю (істотністю) збитку	несуттєві; істотні; значні; катастрофічні
за джерелами виникнення	зовнішні; внутрішні
за періодичністю дій	тимчасові; постійні
за сферою виникнення загроз	у політичній; соціальній; науково-технічній; інформаційній; правовій; природній сферах
за можливістю управління	керовані; некеровані
за характером спрямованості	прямі, непрямі (опосередковані)
за поширенням	національні; галузеві; індивідуальні
за характером джерел	соціогенні; техногенні; природні

Джерело: складено автором з використанням [158; 201]

При обґрунтуванні переліку загроз економічній безпеці транспортного підприємства необхідно враховувати особливості діяльності транспортних підприємств та їх продукції.

Найважливішою особливістю транспортної галузі є просторово-мережевий характер розташування її об'єктів. Транспорт є матеріальною основою додаткового виробничого процесу, що відбувається у сфері обігу, витрати якого входять у загальну вартість товару. Розвиваючись під впливом виробництва, транспорт впливає на розміщення, спеціалізацію і

кооперування останнього [33; 88]. У сучасному розумінні транспорт є не лише продовженням процесу виробництва або засобом забезпечення соціальних потреб населення, а також є галуззю, що надає широкий спектр спеціалізованих послуг. В умовах загострення конкуренції на ринках товарів і послуг окрім мінімізації витрат більшого значення набуває мінімізація часу доставки товарів споживачу. З огляду на зазначене, роль транспорту в сучасній економіці зростає.

Транспорт має інфраструктурний характер, оскільки є загальною умовою матеріального виробництва. Він здатний активно впливати на процес розширеного виробництва шляхом збільшення чи зменшення маси готової продукції, палива і сировини, що знаходяться в процесі обігу. В цьому відношенні вплив транспорту на матеріальне виробництво аналогічний впливу географічного середовища, корисних копалин, трудових та інших природних ресурсів і може розглядатися як загальна умова виробництва [33; 88].

Транспорт здійснює вплив на економіку країни в цілому та регіонів. Аналізуючи проведений огляд наукової літератури слід відмітити, що дослідники стверджують, що віднесення транспортних робіт до допоміжних неправомірне. Відмічаючи виключно важливе значення транспортних засобів, дослідники звертають увагу на те, що нерідко транспорт визначає не тільки темп виконання виробничого процесу, а і його програму.

Транспортна система в цілому, і окремі підприємства транспорту зокрема, є складними соціально-економічними системами, оскільки їм притаманні такі загальні системні ознаки, як цілісність, наявність мети і критеріїв визначення ступеня її досягнення, наявність зовнішньої системи вищого рівня, можливість виділення в даній системі взаємозалежних підсистем та елементів. Крім того, транспортним підприємствам притаманні свої особливі риси, пов'язані з просторово-мережевим характером розташування її об'єктів, що обумовлює тісний взаємозв'язок з територією, розміщенням виробництва та системою розселення населення, властивостями

транспортної продукції. Тобто, «ефективність транспортної системи не може розглядатись тільки з точки зору досягнення оптимальності виконання відповідних процесів усередині системи» [174, с.43], а передбачає визначення позасистемного ефекту.

Специфічні особливості транспорту доцільно згрупувати наступним чином:

- група техніко-технологічних особливостей транспорту включає підвищену енергоємність транспортного процесу, залежність від природно-географічних факторів, необхідність врахування швидкості руху транспортних засобів, нестационарний характер завантаження транспорту. Слід зазначити, що транспорт використовує в основному енергоресурси (нафтопродукти, електроенергію, стиснений газ) і не застосовує, власне, сировину;

- група економічних особливостей транспорту, на наш погляд, включає виконання двох функцій (знарядь праці та предметів праці), специфічність продукції транспорту, наявність корисного ефекту транспорту у формі переміщення, одночасне створення і споживання продукції транспорту, неможливість резервування транспортної продукції, продовження процесу виробництва, створення не тільки споживчої вартості, але й вартості, наявність проблеми обліку роботи транспорту, схильність окремих видів транспорту до монополізації і необхідність його державного регулювання;

- група організаційних особливостей транспорту включає здатність до переміщення рухомого складу й просторову розосередженість, лінійний та точковий тип розміщення, кооперування різних видів транспорту, наявність ймовірно невизначених факторів, складність планування і контролю роботи транспортних засобів [12].

На основі проведеного дослідження з використанням монографічного та логіко-аналітичного методів було структуровано загрози 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 (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Запропонована класифікація загроз економічній безпеці транспортних підприємств

Джерело: сформовано автором

Залежно від визначених джерел загроз, можна виділити певні специфічні причини виникнення зазначених загроз та ризики, які пов’язані з ними. Такий підхід дозволить сформулювати індикатори оцінки рівня економічної безпеки транспортних підприємств.

Так, виникнення загроз, пов’язаних з людським фактором, може пояснюватися недостатністю рівня відповідальності співробітників, їхньої кваліфікації, професіоналізму, незнання суміжних сфер діяльності підприємства та незнання процедур, не тільки специфічних, а й загальних. Найбільш розповсюдженими ризиками, які реалізуються через людський

фактор, є порушення дисципліни, недотримання технологій та зумисна шкода тощо.

Загрози, пов'язані з системою управління, несуть в собі такі причини, як недостатність відповідальності за свої дії. Але, оскільки всі загрози існують у тісному взаємозв'язку та є «різними сторонами однієї медалі», то тут також відображається загроза, що людина не буде займатись саморозвитком, вдосконаленням, що може знизити якість і своєчасність прийняття рішень, впровадження певних інноваційних елементів тощо. Як наслідок – не будуть вживатись своєчасні превентивні заходи щодо усунення загроз економічній безпеці підприємства. Загрози, пов'язані з системою управління, призводять до таких ризиків, як несвоєчасне отримання інформації, прийняття помилкових рішень тощо [112].

Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг, для підприємств транспортної галузі мають надзвичайне значення, тому що настання негативних наслідків саме цієї групи загроз має найбільшу ймовірність. Причини загроз, пов'язаних з наданням транспортних послуг, виникають і від недостатності фінансування підприємств, і внаслідок неефективного управління. Наслідками бувають: зниження якості через використання недосконалих технологій, зниження якості у зв'язку з використанням застарілих транспортних засобів, простої через управлінські та виробничі помилки, збільшення витрат на ремонт, збільшення забруднення довкілля та інші.

Загрози, пов'язані з результатами діяльності, є найбільшими. Причинами їхнього виникнення можуть бути: неефективне управління, недостатнє фінансування. Ризики, які настають при виникненні даних загроз – це порушення пропорцій ліквідності, платоспроможності, зниження обсягу виручки тощо.

Загрози, пов'язані з екологічним фактором, є специфічними для транспортних підприємств. Дійсно, керівництво транспортних підприємств має слідкувати за дотриманням вимог екологічного законодавства,

зменшувати забруднення навколишнього середовища. Ці загрози приносить з собою такі ризики як: недоотримання прибутків через порушення графіку доставки, збільшення суми штрафних санкцій та витрат на охорону навколишнього середовища.

Причини виникнення загроз, пов'язаних з партнерами, можуть бути як в недостатності відповідальності за свої рішення, так і в неефективному управлінні. Ризики, які можуть бути виявленні при настанні цієї загрози, це зрив поставки, невчасна подача транспорту, зміна цін тощо.

У всіх підприємств існують загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин. Звісно, на підприємства транспорту ці загрози впливають дуже суттєво. Ризики від виникнення цих загроз можуть бути різні, однак найбільш розповсюджені – пожежі та крадіжки.

Найбільш специфічними загрозами для транспортних підприємств є загрози, що пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури. Можливими причинами їхнього виникнення є низька якість шляхів сполучення, недостатність розвитку логістики в країні. Ці загрози можуть проявитись у виникненні таких ризиків, як збільшення часу доставки, збільшення витрат на ремонт рухомого складу, погіршення збереження якостей вантажу.

Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища, впливають на роботу та функціонування як кожного окремого підприємства всіх без виключення галузей, так і вітчизняної економіки в цілому. Причини виникнення загрози проявляються в недосконалому законодавстві, в зміні податкового навантаження та його нестабільності. Як результат – на підприємствах є ризики виникнення необґрунтованих рішень, помилок у звітності та в додатковому податковому навантаженні.

Загрози, пов'язані з функціонуванням у конкурентному середовищі, найчастіше проявляються через неефективну конкурентну політику. В свою чергу, це може призвести до монопольних цін на продукцію, товар, послугу та до втрати клієнтів [112].

Для кожного конкретного підприємства перелік загроз економічній безпеці та їхня величина різні, однак при формуванні системи управління економічною безпекою слід враховувати взаємний вплив усіх видів загроз.

Набір структурних елементів та груп загроз для визначення рівня економічної безпеки підприємства залежить від галузі функціонування підприємства, основних цілей підприємства, цілей визначення рівня безпеки та від суб'єкта оцінки.

Застосування запропонованої структуризації дозволить більш повно передбачити, оцінити та зменшити наслідки загроз для транспортних підприємств.

1.3 Теоретичні підходи до управління економічною безпекою підприємств

Непередбачуваність і динамічність процесів у сучасній вітчизняній та світовій економіці спонукають транспортні підприємства розробляти стратегічні дії, спрямовані на створення безпечних умов діяльності. Важливою умовою забезпечення безпечних умов діяльності, успішної реалізації цілей та економічного розвитку підприємства є розробка ефективного управління економічною безпекою підприємства й забезпечення її достатнього рівня. Існує безліч думок у науковій літературі щодо трактування управління економічною безпекою підприємства. Ставлячись з глибокою повагою до наукових здобутків вітчизняних та закордонних учених, необхідно визнати, що в сучасній економічній науці не існує однозначних підходів до визначення даного поняття, що значною мірою зумовлено складністю і багатогранністю проблеми. Особливо це стосується транспортних підприємств.

Розглянувши сутність поняття «економічна безпека підприємства» та сутність категорії «управління» можна зробити висновок, 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.

Традиційно під управлінням розуміють процес, який відображається у послідовній зміні станів системи, просторово-часових характеристик її динаміки та динаміки її елементів [65]. Автор дослідження погоджується з даним твердженням. Забезпечення нормального функціонування транспортних підприємств в Україні повинно передбачати створення дієвої системи визначення рівня та забезпечення достатнього рівня економічної безпеки. Таким чином, управління економічною безпекою має стати одним з пріоритетів діяльності управлінського персоналу вітчизняних транспортних підприємств.

Ефективне управління економічною безпекою транспортного підприємства сприяє забезпеченню достатнього рівня економічної безпеки, що не загрожує економічному і соціальному розвитку, унеможливорює виникнення соціальних, трудових та інших конфліктів, які перешкоджають ефективному функціонуванню підприємства. Керівництво підприємств у своїй діяльності з метою ефективного управління економічною безпекою може впроваджувати велику кількість заходів, чинників та інструментів, основні напрямки яких реалізуються в сфері правової, фінансово-економічної, силової, інформаційної, техніко-технологічної та інноваційної діяльності підприємства.

Заходи з управління економічною безпекою підприємства повинні ґрунтуватися на таких принципах, які запропоновані Ю.В. Ус [181, с.272]:

- комплексність має на меті створення системи безпеки, що сприятиме захищеності підприємства, його майна, персоналу, інформації, різних сфер діяльності від будь-яких небезпек та загроз у внутрішньому й зовнішньому середовищі;

- безперервність означає, що система безпеки повинна постійно захищати інтереси підприємства в умовах ризику та невизначеності;
- законність передбачає те, що впровадження заходів з забезпечення економічної безпеки повинно відповідати чинному законодавству;
- плановість сприяє логічним, послідовним діям з боку осіб, що виконують роботу, чітко реалізуючи покладені на них обов'язки та вирішуючи поставлені перед ними завдання;
- економічність означає, що побудова системи безпеки повинна бути економічно доцільною;
- взаємодія передбачає, що всі учасники даного процесу повинні тісно взаємодіяти один з одним;
- компетентність означає, що управлінням економічною безпекою підприємства повинні займатись компетентні особи;
- поєднання гласності та конфіденційності передбачає, що система основних заходів безпеки повинна бути відома всім співробітникам підприємства, однак, деякі засоби та методи забезпечення безпеки повинні бути відомі лише вузькому колу осіб;
- пріоритет заходів попередження говорить про те, що система безпеки повинна на ранніх стадіях виявляти різноманітні деструктивні фактори з метою розробки заходів щодо попередження їхнього впливу.

Автор дисертаційного дослідження загалом поділяє дану думку щодо сукупності та характеристик виділених принципів.

Специфічності процесу управління економічною безпекою надає наявність наступних ознак:

- прийняття рішення та розвиток складної системи в часі може мати велику кількість стратегій;
- на етапі формування рішення та прийняття управлінського впливу аналітики не мають можливості подати повної картини розвитку ситуації;
- прийняття рішення базується на прогнозуванні тенденції розвитку системи в часі;

– існує невизначеність, пов'язана з подальшим впливом прийнятого рішення на проблемну ситуацію [122].

Систематизація існуючих підходів до управління економічною безпекою підприємства дозволила виокремити чотири основні (рис. 1.3):

- 1) управління економічною безпекою підприємства розглядається як механізм (комплексний підхід);
- 2) управління економічною безпекою підприємства розглядається як процес (процесний підхід);
- 3) управління економічною безпекою підприємства розглядається як розробка та реалізація стратегії розвитку підприємства (стратегічний);
- 4) управління економічною безпекою підприємства розглядається як управління ресурсами (ресурсний підхід).

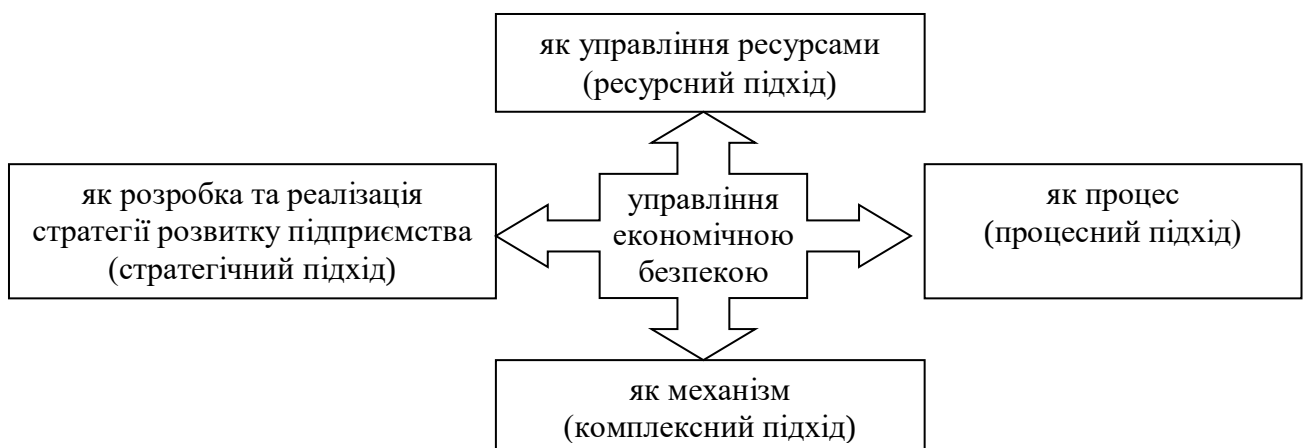


Рис. 1.3. Систематизація теоретичних підходів до управління економічною безпекою підприємства

Джерело: сформовано автором

Більшість науковців розглядають управління економічною безпекою підприємства через певну систематизовану модель взаємодії, тобто через механізм.

Теоретичні підходи до формування механізмів управління економічною безпекою підприємства відображені в працях вітчизняних та

закордонних науковців, таких як: М.М. Єрмошенко [56; 57, с.300], Л.І. Донець [47, с.200], Р.М. Дацків [44, с.145], В.К. Васенко [22, с.245], М.П. Андрущенко [8], Т.Є. Андрєєва [47, с.125], В.П. Пономарьов [148, с.70], О.В. Ареф'єва [9; 10, с.58], Е.А. Олійников [140, с.120.], К.С. Горячева [38, с.6], Б.М. Мізюк, В.І. Ящук, Л.В. Ноздріна [125]. Механізм управління економічною безпекою підприємств, на їх думку, являє собою єдність процесу управління та системи управління економічною безпекою підприємств. У даній трактовці відсутні інформаційний та аналітичний блоки, сукупність важелів та інструментів забезпечення економічної безпеки, методологічна підсистема формування та реалізації механізму, стратегія та тактика економічної безпеки підприємств.

Механізм управління економічною безпекою підприємств М.М. Єрмошенко [56, с.300] розглядає як системну сукупність організаційної структури, методів, технологій та інструментів, завдяки якій забезпечується фінансова безпека, але автором, на наш погляд, не враховано важелі, принципи та функції економічної безпеки, стратегію та тактику, а також систему інформаційно-аналітичного забезпечення та методологічно-нормативну підсистему економічної безпеки підприємств.

Автори Л.І. Донець, Н.В. Ващенко, Т.Є. Андрєєва [47, с.125] механізм управління економічною безпекою підприємств розглядають, як набір засобів, а також систему організації їх використання та контролю, які дозволяють досягти найвищий рівень фінансової безпеки. У даному трактуванні механізму управління економічною безпекою не враховано стратегію та тактичне забезпечення економічної безпеки підприємств, інформаційно-аналітичне забезпечення, а також функції, суб'єкти і об'єкти, важелі, методи й принципи економічної безпеки підприємств.

У своїй праці Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко [81, с.250] відображають механізм управління економічною безпекою підприємства, як сукупність управлінських, економічних, організаційних, правових і мотиваційних способів гармонізації інтересів підприємства з

інтересами суб'єктів зовнішнього середовища, за допомогою чого з урахуванням особливостей діяльності підприємства забезпечується отримання ним прибутку, величина, якого є достатньою, як мінімум для перебування підприємства у фінансовій безпеці. При цьому, у визначенні механізму управління економічною безпекою підприємств відсутні: об'єкти, принципи, методи та функції економічної безпеки підприємств, система інформаційно-аналітичного, нормативного і методичного забезпечення.

На думку О.В. Ареф'євої, Т.Б. Кузенко [10, с.45], механізм управління економічною безпекою підприємства є складовим елементом системи управління підприємством, що містить забезпечувальну та функціональну складові економічної безпеки підприємств. Перша з них представлена підсистемою організаційного, методичного, нормативного та правового забезпечення. Функціональна складова поєднує функції формування прогнозів планів, а також комплекс економічних та організаційних методів, що сприяють вирішенню завдань контролю за станом підприємства і своєчасної діагностики. У цьому трактуванні стосовно механізму управління економічною безпекою підприємств не враховано інструменти забезпечення та стратегію, тактику економічної безпеки підприємств.

У своїх наукових роботах Е.А. Олейніков [140, с.120] вважає, що механізм управління економічною безпекою – це процес реалізації функціональних складових економічної безпеки з метою запобігання можливим втратам і досягнення максимального рівня економічної безпеки як зараз, так і в майбутньому. Запропонована модель механізму управління економічною безпекою підприємств не враховує організаційну складову, методологічну підсистему економічної безпеки (принципи, функції, важелі, інструменти, суб'єкти та об'єкти економічної безпеки підприємств), стратегію та тактику.

У своїй праці І.І. Нагорна [133, с.250] трактує формування організаційно-економічного механізму в процесі системного збалансування інтересів підприємства з суб'єктами зовнішнього середовища, але до уваги не

взято інструменти, важелі, принципи, функції, організаційну складову, методологічне та інформаційно-аналітичне забезпечення економічної безпеки підприємств.

На думку В.І. Франчука [185, с.148], механізм управління економічною безпекою підприємств – системна взаємодія суб'єктів і сил безпеки та системне поєднання й застосування ними загальних і спеціальних функцій, методів, засобів, форм та принципів економічної безпеки. Однак дане трактування механізму управління економічною безпекою не достатньо повно розкриває аспекти стратегії та тактичного забезпечення економічної безпеки підприємств, методично-нормативну підсистему економічної безпеки, інформаційно-аналітичне забезпечення та організаційну складову економічної безпеки підприємств. На сьогоднішній день головною проблемою в методології формування механізму управління економічною безпекою підприємств є не стільки відсутність теоретичної бази, скільки недостатній ступінь її систематизації, відсутність чіткої та логічної системи, яка б могла поєднати напрацювання у даному питанні.

Представників другого теоретичного підходу до управління економічною безпекою (процесного) дещо менше, проте їх кількість теж дуже значна. Науковці, що є прихильниками процесного підходу, виокремлюють різні складові процесу управління та надають їм пріоритетності. Так, Н.В. Зачосова у своїх працях розглядає і удосконалює управління економічною безпекою як процес [65]. Також Є.О. Діденко дотримується згаданого теоретичного підходу і стверджує, що управління економічною безпекою можна розглядати як процес розробки та реалізації комплексу заходів, спрямованих на протидію загрозам зовнішнього й внутрішнього середовища підприємства [46].

Вітчизняні науковці А.М. Вергун, Т.М. Нефедова, І.О. Тарасенко розглядають управління економічною безпекою як процес, компонентами якого є сукупність фінансових інтересів підприємства, організаційна структура й управлінський персонал, техніка і технологія управління,

функції, принципи і методи управління, фінансові інструменти, критерії оцінки [29]. Недоліком даного підходу є те, що не враховується взаємозв'язок економічної безпеки з діями управлінського персоналу щодо забезпечення достатнього рівня економічної безпеки. Також процес вказує лише на послідовність тих чи інших дій, але не дає змогу відчувати зміни щодо управління економічною безпекою підприємства.

Існує також теоретичний підхід, який розглядає управління економічною безпекою як розробку та реалізацію стратегії безпечного розвитку підприємства. Його прихильник О.В. Черевко розглядає особливості стратегічного управління безпекою підприємства [188], такого ж наукового напрямку дотримується і Т.В. Сак [161].

Група авторів Т.Г. Васильців, В.І. Волошин, Р.О. Бойкевич, В.В. Каркавчук [23, с.220], П.Я. Кравчук [86], Т.М. Іванюта, А.О. Заїчковський [69], О.І. Линник, Н.В. Артеменко [177, с.165], О.В. Черевко [188] в наукових працях пропонують підхід, за яким для управління економічною безпекою підприємства можуть застосовуватися різні стратегії. Недоліком даного теоретичного підходу є відсутність вимірювання запропонованих стратегій управління економічною безпекою, відсутність контролю рівня економічної безпеки. Також при виявленні будь-яких змін зовнішнього та внутрішнього середовища, які можуть призвести до загроз економічній безпеці підприємства, потрібно затратити багато часу для виявлення дієвості тієї чи іншої стратегії, розроблення плану її реалізації, надання їй конкретної форми тощо, а таке зволікання в умовах необхідності термінового реагування є небажаним.

Автори Г.О. Швиданенко, О.І. Олексюк [198], В.М. Кузьомко [197, с.234] виділяють такі ознаки при визначенні способу та підходу щодо управління економічною безпекою підприємств, як стратегія та здатність реагування на виниклі загрози виробничого характеру, цілеспрямоване дослідження економічної та криміногенної ситуацій як всередині підприємства, так і в навколишньому середовищі та стратегія відшкодування

(відновлення, компенсація) нанесеного збитку. Основним недоліком даного способу є те, що не враховано всі види загроз, увага концентрується на виробничій діяльності підприємства.

Важливим теоретичним підходом до дослідження управління економічною безпекою підприємства є також підхід, в основі якого є управління всіма видами ресурсів підприємства, що є основою управління економічною безпекою підприємства. Так, Ю. Морковіна, О. Гончаренко, Б. Губський [132, с.87] стверджують, що при виборі способу та підходів щодо управління економічною безпекою підприємствам необхідно орієнтуватися на свою ресурсозберігаючу організаційну структуру.

У навчальному посібнику І.П. Мойсеєнко та О.М. Марченко конкретизують механізм управління фінансово-економічною безпекою як управлінські дії, спрямовані на використання можливостей та ресурсів підприємства, які б забезпечували системно-синергетичні ефекти реалізації захисту його фінансово-економічних інтересів від ідентифікованих реальних та потенційних загроз зовнішнього й внутрішнього характеру [131, с. 87].

Автори С.Н. Ілляшенко [70, с.15], Т.В. Кузенко [93, с.149], С.Ф. Покропивний [147, с.345], Є.А. Олейніков [140, с.216], Г.О. Швиданенко [197, с.435] вважають, що основним способом управління економічною безпекою підприємств є забезпечення максимально високого рівня функціональної складової економічної безпеки підприємства та корпоративних ресурсів підприємства. В даному способі управління економічною безпекою не враховано всі види ризиків та загроз, що можуть бути присутні в діяльності підприємства.

Основним недоліком у даних підходах та способах управління економічною безпекою є те, що не враховується сукупність усіх складових економічної безпеки підприємств.

Слід визнати, що наведений перелік підходів до управління економічною безпекою підприємства не є вичерпним. Є наукові праці, присвячені дослідженню даної проблематики, які складно віднести до будь-

якого з виокремлених підходів або через синергійність думок авторів, або через їх оригінальність.

Так, на думку В.І. Ярочкіна [207, с.131] та Л.Г. Шемаєвої [202, с.28] домінуючою ознакою при визначенні способу управління економічною безпекою є система збереження інформації, яка визначається рівнем економічної безпеки найслабкішої ланки, якою вважається персонал організації. Недоліком у даному підході щодо управління безпекою, є те, що не враховано економічний стан підприємства.

Поряд з цим, Є.В. Радзіна [157, с.20], А.Я. Жаліло [58, с. 211] в основі визначення способу управління економічною безпекою на підприємстві вказують на здатність підприємства забезпечувати реалізацію фінансових інтересів. У даному способі управління економічною безпекою не враховано організаційну структуру підприємства та всі види ризиків і загроз, що можуть бути на підприємстві.

У свою чергу, закордонні вчені: М.А. Бендіков [14, с.25], В.А. Шликов [206, с.98], А.С. Соснін і П.Я. Пригунов [165, с.74], основним чинником формування підходу щодо управління економічною безпекою підприємств вважають захист підприємства від загроз зовнішнього середовища. Основним недоліком даного підходу є те, що не враховано загрози внутрішнього середовища підприємства та його фінансова діяльність.

Автори К.С. Горячева [38, с.18], Н. Капустін [76, с.46], при визначенні поняття управління економічною безпекою підприємств вбачають здатність підприємства як економічної системи до збалансованості та стійкості. В даному визначенні способу управління економічною безпекою не враховуються організаційна структура підприємства та економічна діяльність підприємства.

Інші автори: В.Т. Шлемко, І.Ф. Бінько [205], Р.М. Дацків [44] поєднують функціональні та ситуаційні засади, об'єднують в єдиний управлінський цикл об'єктів і суб'єктів управління різних рівнів у цілісну гнучку організаційну структуру.

У своїй праці В.В. Третяк, Т.М. Гордієнко [178, с.8] виділяють ієрархію рівнів економічної безпеки: мега, макро, мезо та макрорівень.

Автори Н.Б. Паліга, Ю.В. Світлична [89], С.І. Ніколаюк [135, с.287] стверджують, що управління економічною безпекою підприємств забезпечується конкретним складом обставин, які значною мірою впливають на підприємство в даний момент. У даному способі управління економічною безпекою не враховано всі види ризиків, загроз та фінансовий стан підприємств, що можуть бути проаналізовані та оцінені в діяльності підприємства.

Одним із перспективних підходів до управління економічною безпекою підприємства є проектний підхід. Його також визначають як вид управління, тобто проектне управління, або ж «управління за проектами». Проектний підхід передбачає використання методології управління проектами, проектної управлінської моделі. З огляду на зазначене, актуальним є перегляд методичних основ з управління системою економічної безпеки підприємства для їх корегування, поліпшення, вдосконалення та розвинення в контексті використання саме проектної управлінської моделі [63, с.130].

Закордонні вчені М. Хаммер, Д. Чампі [187, с.110], Ш. Роніс [219] стверджують, що визначальною ознакою при визначенні способу та підходу до управління економічною безпекою підприємств виступає організаційна структура підприємства. Але в запропонованому науковцями підході щодо управління економічною безпекою підприємствами не досить чітко прослідковується вплив зовнішнього середовища підприємства та його загроз.

Теоретичні основи управління економічною безпекою Н.С. Носань та Д.М. Куценко [139] розглядають на рівні суб'єктів господарської діяльності та на державному рівні, що зводяться до розуміння процесу управління фінансово-економічною безпекою як: способу досягнення стану захисту від загроз, механізму забезпечення реалізації економічних інтересів суб'єкта управління та його стейкхолдерів, окремого напрямку менеджменту, умови

економічної свободи; форми нового та індивідуального (у залежності від характерних умов) управлінського проекту.

При визначенні способу та підходу щодо управління економічною безпекою підприємств окремих галузей О.С. Власюк [32, с.6], Л. Гнилицька [36, с.44] та В.М. Геєць [35, с.13] за основу беруть інформацію бухгалтерської звітності, але не враховують інші джерела економічної безпеки підприємства, наприклад, чинники внутрішнього та зовнішнього впливу, організаційну структуру, менеджмент підприємства.

Актуально Т.Г. Васильців [25; 26], А.М. Вергун [30] підкреслюють, що основним чинником формування підходу щодо управління економічною безпекою виступає наявність необхідної техніки та використання нових прогресивних технологій. У даному способі управління економічною безпекою підприємства не враховано організаційну структуру та економічний стан підприємства.

У монографії Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко [81, с.120] трактують захист економічних інтересів підприємства та взаємодії із зовнішнім середовищем як спосіб управління економічною безпекою підприємств. Авторами в даному способі щодо управління економічною безпекою підприємства не враховано фінансово-господарську діяльність та організаційну структуру підприємства.

Дослідивши усі підходи щодо управління економічною безпекою підприємства, автор дисертаційного дослідження приєднується до науковців, які розглядають поняття управління економічною безпекою підприємства з точки зору комплексного підходу, основою якого є відповідний механізм управління.

Необхідними складовими комплексного підходу до забезпечення економічної безпеки підприємства є:

- 1) формування та розвиток механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, спрямованого на ефективне використання сучасних інструментів і досягнення цільового рівня;

- 2) координація діяльності суб'єктів механізму;
- 3) постійне відстеження ситуацій, які можуть призвести до порушення економічної безпеки суб'єктів механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств.

Таким чином, управління економічною безпекою підприємств можна визначити як механізм, що включає сукупність принципів, методів та підходів, спрямованих на ефективне управління економічною безпекою транспортного підприємства з метою забезпечення її достатнього рівня і, як наслідок, забезпечення прибутковості діяльності.

Рівень економічної безпеки підприємства залежить від того, наскільки ефективно його керівництво та фахівці зможуть уникнути можливих загроз і ліквідувати шкідливі наслідки певних негативних складових зовнішнього та внутрішнього середовищ. Для досягнення цієї мети на всіх великих і середніх підприємствах, як правило, створюються автономні служби безпеки, а безпека функціонування невеликих фірм може забезпечуватися територіальними (районними або міськими) службами.

Організаційно забезпечення достатнього рівня економічної безпеки підприємства здійснює багатфункціональна служба безпеки, серед основних завдань якої виділяють [142]:

- 1) охорона виробничо-господарської діяльності та захист інформації, що вважається комерційною таємницею даної фірми (підприємства, організації);
- 2) організація роботи з правового та інженерно-технічного захисту комерційних таємниць фірми;
- 3) запобігання необґрунтованому допуску й доступу до інформації та робіт, які становлять комерційну таємницю;
- 4) організація спеціального діловодства, яке унеможливорює несанкціоноване одержання інформації, віднесеної до комерційної таємниці відповідної організації;

- 5) виявлення та локалізація можливих каналів витоку конфіденційної інформації в процесі звичайної діяльності та за екстремальних ситуацій;
- 6) організація режиму безпеки щодо здійснення всіх видів діяльності, включаючи зустрічі, переговори й наради в рамках ділового співробітництва фірми з іншими партнерами;
- 7) забезпечення охорони приміщень, устаткування, офісів, продукції та технічних засобів, необхідних для виробничої або іншої діяльності;
- 8) організація особистої безпеки керівництва та провідних менеджерів і спеціалістів;
- 9) оцінка маркетингових ситуацій та неправомірних дій конкурентів і зловмисників.

Як бачимо, до переліку функцій служби безпеки сьогодні не віднесені функції, пов'язані із забезпеченням складової сталого розвитку. Зрозуміло, що перелік конкретних завдань стосовно організації системи безпеки фірми залежно від специфіки її діяльності може бути більшим або меншим, але він завжди має бути достатнім та обґрунтованим. Отже, тільки за умови здійснення в необхідному обсязі зазначених дій можна досягти належного рівня економічної безпеки підприємства, знизити ступінь господарського ризику й запобігти окремим кризовим ситуаціям [112].

Таким чином, система управління економічною безпекою підприємства повинна не тільки протидіяти загрозам, але й гарантувати сталий розвиток економічної системи відповідно до її місії. Об'єктом управління економічної безпеки суб'єкта господарювання є вся її економічна система, яка має бути ефективною, здатною раціонально використовувати власні ресурси.

Висновки до розділу 1

Дослідження показали, що в українських реаліях актуалізується проблема забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств з

метою економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності цих підприємств у складних ринкових умовах. Транспортна галузь сьогодні функціонує в умовах недосконалого законодавства, нестабільності реформаційних процесів, корупції, воєнного конфлікту на сході країни, технологічної відсталості, фізичного зносу обладнання, відтоку висококваліфікованих кадрів тощо. Разом з тим транспортні підприємства України, зважаючи на їх значення для розвитку всіх без винятку галузей економіки України та підвищення її обороноздатності, повинні адекватно реагувати як на зовнішні, так і внутрішні загрози щодо досягнення стратегічних й тактичних цілей розвитку. У даному контексті особливого значення набуває необхідність розробки ефективного механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств.

Встановлено, що поняття економічної безпеки має багатоаспектне тлумачення. Сформульовані дослідниками визначення цієї категорії містять як поняття загроз і захищеності від загроз при функціонуванні підприємства, так і поняття: ефективність, результативність, досягнення мети, функціонування, розвиток підприємства.

За результатами дослідження автором виокремлено інформаційний, ресурсний, гармонізаційний, правовий, фінансовий, стійкісний, синергетичний, захисний підходи до визначення поняття економічної безпеки підприємства, що дозволило систематизувати існуючі визначення й сформулювати власне визначення 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.

За результатами досліджень запропоновано доповнити класифікацію загроз економічній безпеці транспортних підприємств шляхом її розширення 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, до керованих загроз віднесено загрози, пов'язані з людським фактором, системою управління, наданням транспортних послуг, екологічним фактором, результатами діяльності транспортних підприємств, а до некерованих – загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі, партнерами, особливостями інституційного середовища, виникненням форс-мажорних обставин, сучасним станом транспортної інфраструктури.

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. Таким чином, обґрунтовано, що управління економічною безпекою має стати одним з пріоритетів діяльності вітчизняних транспортних підприємств.

Систематизовано і проаналізовано основні підходи до управління економічною безпекою підприємства (комплексний, процесний, стратегічний та ресурсний), 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 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.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [97; 101; 102; 103; 110; 111; 112].

РОЗДІЛ 2

ДІАГНОСТИКА РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

2.1 Вплив чинників зовнішнього середовища на сучасний стан розвитку підприємств транспортної галузі

Транспортна галузь, як одна з базових, відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки України. Транспорт забезпечує зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Для забезпечення достатнього рівня безпеки транспортних підприємств необхідно провести дослідження відповідних чинників впливу.

Рівень економічної безпеки транспортних підприємств залежить від цілої низки зовнішніх і внутрішніх факторів. До чинників зовнішнього середовища відносять: загальну економічну й політичну ситуацію в країні, стан шляхів сполучення, рівень розвитку транспортної інфраструктури та транспортно-логістичних технологій, податкове навантаження, рівень регуляції бізнесу, рівень конкуренції на відповідному ринку транспортних послуг. До чинників внутрішнього середовища відносять: стан матеріально-технічної бази, рівень кваліфікації кадрів, фінансовий стан підприємства.

У сучасних умовах господарювання в Україні діяльність транспортних підприємств є достатньо складною і ризиковою, що пов'язано не тільки з загальним станом національної економіки та макроекономічними деформаціями, а й з низкою специфічних факторів, які негативно впливають на економічну безпеку транспортних підприємств [43, с.410]. Гарантування належної економічної безпеки визначається особливостями функціонування транспортних підприємств та завдань галузі, специфікою транспортної

інфраструктури. Економічна безпека транспортної галузі України формується на чотирьох рівнях: на мікрорівні здійснюється діяльність підприємств транспортної галузі, які забезпечують розвиток регіонів і створення безпечного економічного середовища мезорівня; на макрорівні держава забезпечує управління економічною безпекою транспортної галузі; мегарівень характеризує взаємовигідне економічне співробітництво між державами, у тому числі, завдяки роботі транспортних галузей різних країн [37, с.123].

Показники динаміки роботи транспортної галузі свідчать про загострення проблем, які накопичувались у ній упродовж останніх 20 років і не дозволяють швидко та з мінімальними втратами вийти з кризового стану. Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України у перевезеннях. Головною причиною кризового стану транспортно-дорожнього комплексу України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих засобів. Як наслідок, створений ще за радянських часів запас технічних ресурсів галузі (інфраструктури, рухомого складу) практично вичерпано й виникла реальна загроза втрати її стійкості [163].

Основу забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств складає наявність стабільних обсягів замовлень, які можна охарактеризувати за величиною обсягів перевезень, оскільки доходи підприємства безпосередньо впливають на рентабельність діяльності, фінансову стійкість та можливості до самозростання.

Динаміка обсягів перевезень вантажів у натуральному виразі разом та за видами транспорту: залізничним, морським, річковим, автомобільним, авіаційним, трубопровідним за період 1995-2018 рр. наведена в таблиці А.1 додатку А. На основі аналізу даних Державної служби статистики України встановлено, що нестабільність динаміки обсягів перевезення вантажів у натуральному вимірі (тис. т) цілком відповідає циклам економічного

розвитку та кризовим періодам спаду за відповідні періоди. Так, у 1995 р. загальний обсяг перевезення вантажів склав 2456142,9 тис. т, після чого спостерігається скорочення обсягу перевезення вантажів аж до 1529151,9 тис. т у 2000 р. Пожвавлення економіки сприяло нарощуванню обсягів вантажних перевезень до 1989757,4 тис. т у 2007 р. Світова фінансова криза, яка розпочалась 2008 р., суттєво позначилась на скороченні виробництва та падінні попиту на вантажні перевезення. На стан транспортної галузі також значною мірою вплинули розірвання економічних зв'язків колишнього СРСР, недостатність інвестицій в галузь, занепад окремих видів транспорту, складний процес формування сучасної ринкової економіки в Україні. Але поряд з цим, надзвичайно негативного впливу для економіки в цілому та транспортної сфери зокрема завдала агресія з боку Росії, блокування окупованих територій, руйнування в зоні АТО.

Динаміка обсягів перевезення вантажів основними видами транспорту за 1995-2018 рр. наведена на рис. 2.1.



Рис. 2.1. Динаміка обсягів перевезення вантажів основними видами транспорту за 1995-2018 рр., тис. т

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [169]

Аналіз даних, наведених у таблиці А.2 додатку А показав, що обсяг вантажних перевезень у 1995 р. складав приблизно третину від обсягу вантажних перевезень у 1990 р., а відповідно до розрахунку темпу росту (скорочення) обсягів перевезення 2018 р. до 1990 р. загальний обсяг вантажних перевезень скоротився на 74%, у тому числі, обсяг перевезень авіаційним транспортом – на 40%, трубопровідним – на 63%, залізничним – на 67%, автомобільним – на 75%, водним – на 95%.

Поряд з цим, за період січень-березень 2019 р. відбулось збільшення обсягів вантажних перевезень на 8,9% [170] у порівнянні з відповідним періодом 2018 р., що може свідчити про певне пожвавлення розвитку транспортної галузі та економіки в цілому [54].

Сформована автором на основі даних Державної служби статистики України структура обсягів перевезення вантажів за видами транспорту України за 1990-2019 рр. наведена в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Структура обсягів перевезення вантажів за видами транспорту України за 1990-2019 рр.

Показники, %	Роки													Січень- березень 2019	Тр 2018/ 1990
	1990	1995	2000	2007	2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-
залізнич- ний	15,50	14,66	23,35	25,84	25,29	24,85	24,66	24,17	23,78	23,74	22,23	21,43	19,62	47,21	1,27
водний	1,89	1,38	0,98	1,21	1,01	0,53	0,43	0,33	0,37	0,41	0,45	0,38	0,34	0,61	0,18
автомо- більний	77,90	73,94	61,41	63,10	64,22	66,35	68,00	68,64	69,69	69,27	70,38	70,92	73,38	34,54	0,94
авіаційний	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	2,29
трубопро- відний	4,71	10,02	14,26	9,85	9,48	8,21	6,91	6,86	6,16	6,58	6,93	7,27	6,66	18,74	1,41

Джерело: сформовано автором на основі опрацювання даних Державної служби статистики України [171, с.42-43; 172, с.167]

Структура вантажних перевезень в Україні за обсягом у розрізі видів транспорту у 2018 р. наочно проілюстрована у вигляді діаграми на рис. 2.2.

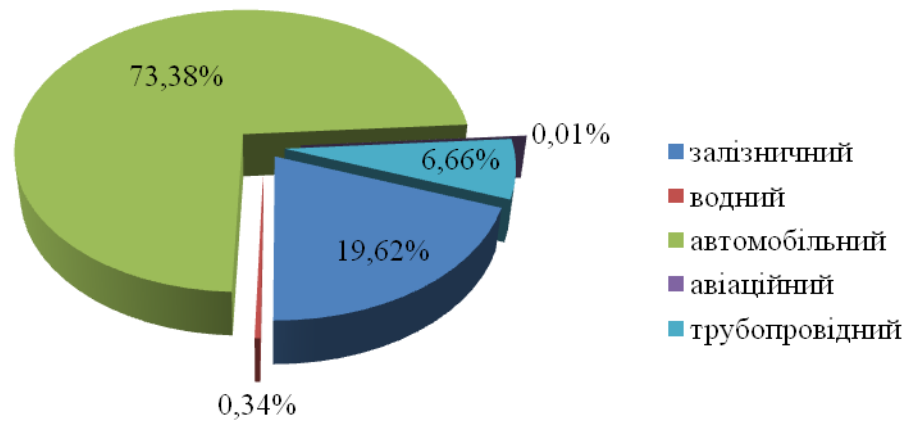


Рис. 2.2. Структура вантажних перевезень в Україні за обсягом за видами транспорту у 2018 р., у %

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України [171, с.42-43; 172, с.167]

Головним у забезпеченні вантажних перевезень залишається автомобільний транспорт. Його питома вага складає 77,90% у 1990 р., 61,41% у кризовому 2000 р. та 73,38% у 2018 р. І хоча автомобільний транспорт є досить дорогим, що збільшує показники собівартості, та неекологічним через забруднення навколишнього середовища, проте його географічна гнучкість і доступність у забезпеченні перевезень на різні відстані сприяє розвитку торгівлі, швидкому переміщенню товарів від виробника до споживача.

Питома вага залізничного транспорту у перевезенні вантажів коливається від 14,66% у 1995 р. до 25,84% у 2007 р. У 2018 р. його частка становила 19,62%.

Низька питома вага водного транспорту у вантажних перевезеннях – усього 0,34% у 2018 р. – свідчить про неналежне його використання, хоча цей вид транспорту є найменш затратним порівняно з іншими, практично не забруднює навколишнє природне середовище і, за умови належної уваги з боку держави, може стати найбільш конкурентоспроможним з огляду на значний потенціал України у забезпеченні перевезень водними шляхами.

Динаміка показників трубопровідного транспорту в Україні демонструє

скорочення. Так, якщо у 1990 р. питома вага трубопровідного транспорту становила лише 4,71% від загального обсягу перевезень, а у 2000 р. – 14,26%, то у 2018 р. обсяг перевезень трубопровідним транспортом зменшився з 296 млн т до 109,4 млн т відповідно за роками (через скорочення транзиту природного газу, нафти та нафтопродуктів), і склав усього 6,66%.

Вантажні перевезення авіаційним транспортом у 2018 р. характеризуються найменшою часткою – 0,01%, що пояснюється специфікою даного виду перевезень, а саме, перевезення вантажів високої вартості або з обмеженим строком зберігання здійснюються на великі відстані.

Згідно з даними, наведеними в таблиці А.3 додатку А, динаміка показників вантажообороту, що враховують вагу перевезення, помножену на відстань транспортування, демонструє скорочення починаючи з 473,6 млрд ткм у 2005 р. і до 334,7 млрд ткм у 2015 р. Вантажооборот у 2017 р. склав 364,2 млрд ткм, що більше від рівня 2016 р. (344,2 млрд ткм), проте менше, ніж у 2000 р. (394,1 млрд ткм). Динаміка вантажообороту в Україні всіма видами транспорту за 2000-2017 рр. проілюстрована на рис. 2.3.

Динаміка вантажообороту за 2000-2017 рр., млрд ткм

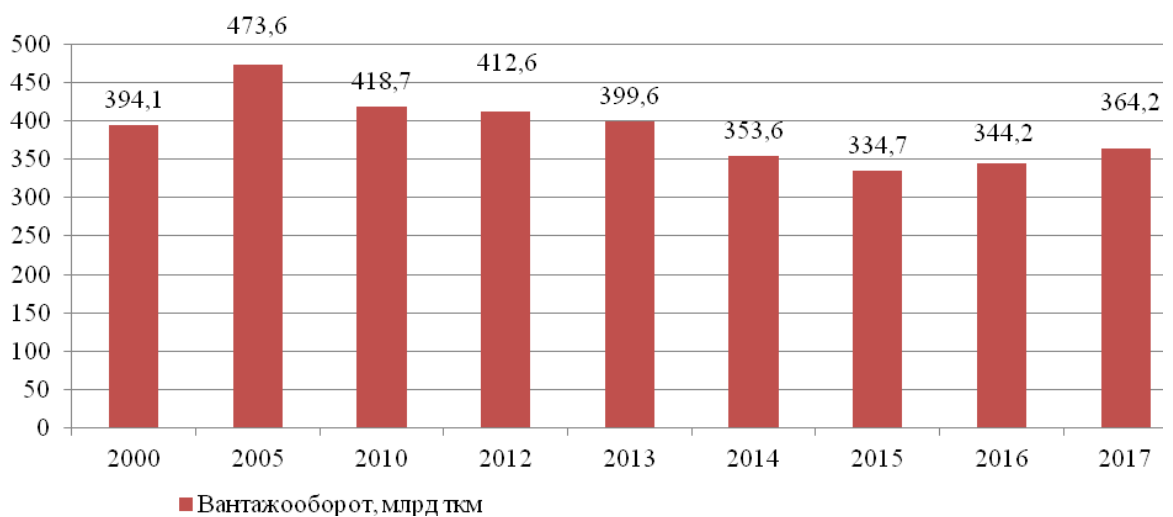


Рис. 2.3. Динаміка вантажообороту в Україні всіма видами транспорту за 2000-2017 рр., млрд ткм

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України [171, с.53-54]

Структура вантажообороту в Україні за видами транспорту у 2017 р. показана на рис. 2.4, де видно, що за показником вантажообороту автомобільний транспорт займає всього 17,1%, в той час, як залізничний – 52,7%. Трубопровідний транспорт охоплює 30% вантажообороту України у 2017 р.

Структура вантажообороту у 2017 р.

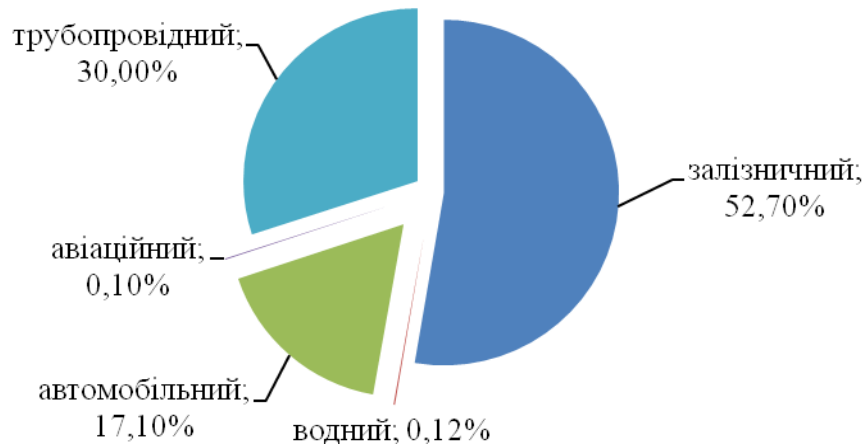


Рис. 2.4. Структура вантажообороту в Україні за видами транспорту у 2017 р., у %

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України [171, с.53-54]

У порівнянні з 2000 р., коли трубопровідний транспорт займав 47,6% вантажообороту, морський – 2,2%, річковий – 1,5%, а автомобільний – усього 4,9%, відповідні показники за 2017 рік свідчать про занепад водного транспорту та використання трубопровідного транспорту не на повну потужність (скорочення обсягу вантажообороту трубопровідного транспорту у 2017 р. порівняно з 2000 р. склало 40%). Поряд з цим, як бачимо, автомобільний транспорт, не зважаючи на його не екологічність та подорожчання палива, набуває все більшого значення у показниках вантажообороту країни. Слід зазначити, що у 2018 р. (за даними за період січень-листопад) та у попередніх роках, починаючи з 2010 р., структура

вантажообороту України суттєво не змінилась (таблиця А.4 додатку А), а негативна тенденція скорочення вантажообороту зберігається. Так, за січень-листопад 2018 р. вантажооборот склав 303,7 млрд ткм, що на 3% менше, ніж за відповідний період 2017 р. Негативна динаміка відбулася, в основному, за рахунок перевезень залізничним транспортом (2,5% скорочення). Хоча вантажооборот водного транспорту зменшився значно більше, проте його незначна питома вага – 0,12%, не вплинула на загальну тенденцію.

Розглянемо більш детально сучасний стан транспортної галузі за видами транспорту, означимо проблеми, що призводять до скорочення обсягів перевезення вантажів, і шляхи їх вирішення в контексті забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств та підвищення ефективності діяльності всієї транспортної галузі України.

За показником вантажообороту домінує *залізничний транспорт*. В Україні найбільшим перевізником є АТ «Укрзалізниця», яка забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії [179].

Експлуатаційна протяжність головних колій української залізниці складає 19790 км, з них лише 47,4%, а саме, 9926 км – електрифіковані. Дані наведені без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим і м. Севастополя та зони проведення антитерористичної операції. Парк вантажних вагонів налічує 84 тис. од., з них робочий парк – 65 тис. од., або 77,3%. Парк пасажирських вагонів – 4,54 тис. од., з яких робочий парк складає 3,1 тис. од., або 68,3%. Оновлення технічного парку залізниці проводиться за власні кошти, недостатність бюджетного фінансування та іноземних інвестицій спричинили негативну тенденцію втрати потенціалу залізничного транспорту, зниження якості послуг, невідповідність сучасним потребам, зниження конкурентоспроможності порівняно з іншими видами транспорту й іноземними перевізниками.

Україна має значний потенціал у перевезенні вантажів і пасажирів залізничним транспортом. Через територію нашої країни проходять важливі транс'європейські коридори: «Схід-Захід», «Балтика-Чорне море». Також через порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. До сфери Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці. Через територію України прокладено основні українські залізниці, які безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу з 40 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

Довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це переважно двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Також розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА Європа – Кавказ – Азія.

Динаміка обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом демонструє незначне, проте постійне скорочення, починаючи з 2005 р. з показником у 450 млн т до 322,3 млн т у 2018 р. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Динаміка обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування за 2000-2019 рр.

Показники, млн т	Роки								Січень- березень 2019	2019 у % до січня- березня 2018	Тр 2018/ 2000
	2000	2005	2010	2013	2015	2016	2017	2018			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Усі вантажі, у т.ч.:	357	450	433	444	350	343	339	322,3	77,1	97,4	0,9
нафта і нафтопродукти	27	27	31	23	17	15	14	3,5	0,9	111,5	0,1
вугілля	98	120	118	119	73	73	67	42,7	10,1	97,4	0,4
кокс	11	11	11	12	8	8	6	4,9	1,1	89,6	0,4

Продовження таблиці 2.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
руда	65	80	82	88	85	77	70	66,5	17,5	104,1	1,0
цемент	4	9	6	6	6	6	6	5,7	1,0	114,6	1,4
хімічні і мінеральні добрива	10	12	12	11	10	11	12	3,4	1,0	105,5	0,3
лісові вантажі	3	5	5	5	5	4	4	2,4	0,3	41,5	0,8
чорні метали	45	49	40	39	29	29	26	20,1	5,0	94,4	0,4
зерно і продукти перемелу	6	13	13	23	29	32	37	32,9	10,7	119,8	5,5
інші вантажі	88	124	115	118	88	88	97	46,6	10,2	104,7	0,5

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [170; 171, с.43-44]

За січень-березень 2019 р. залізницею здійснено перевезення 77,1 млн т вантажів, що складає 97,4% від показника за відповідний період у 2018 р. Причиною такої динаміки є скорочення обсягів перевезення вугілля, руди, нафтопродуктів, інших вантажів.

У 2018 р. залізницею найбільше було перевезено руди – 66,5 млн т, або 20,6%, на другому місці інші вантажі – 46,6 млн т, або 14,5%, на третьому – вугілля – 42,7 млн т, або 13,2%, на четвертому – зернові – 32,9 млн т, або 10,2%, на п'ятому – чорні метали – 20,1 млн т, або 6,2% (рис. 2.5). Незначну питому вагу складає перевезення нафтопродуктів, добрив, цементу.

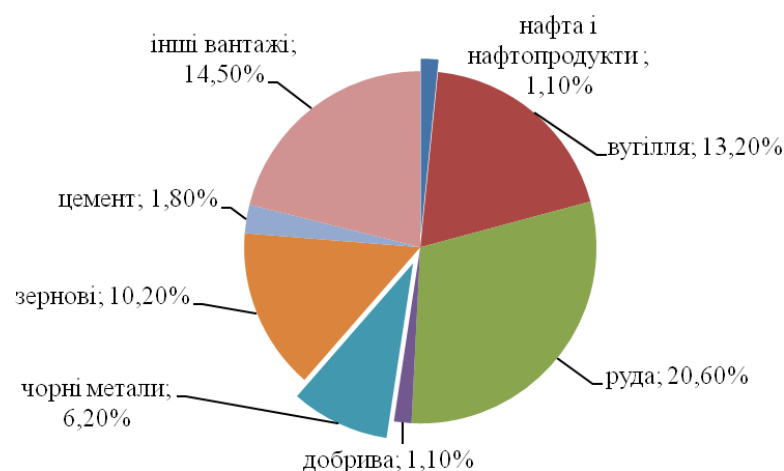


Рис. 2.5. Структура перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні у 2018 р., у %

Джерело: складено за даними сайту Державної служби статистики України [169]

У динаміці структура вантажних перевезень залізницею (табл. А.5 додатку А) суттєво змінилась. Так, щодо перевезення вугілля спостерігаємо скорочення – від 27,3% питомої ваги у 2010 р. до 13,2% у 2018 р., в абсолютних показниках – від 118 млн т до 42,7 млн т відповідно. Майже вдвічі, порівняно з 2000 р., скоротився обсяг перевезення чорних металів і, як наслідок, частка перевезення чорних металів у структурі вантажних перевезень залізницею зменшилася відповідно з 12,6% до 6,2%. Також в загальному та відносному вимірі скоротився обсяг перевезення коксу, нафти і нафтопродуктів, лісових вантажів. Поряд з цим, зросли обсяг та частка перевезення зерна і продуктів перемелу – до 32,9 млн т, або 10,2% у 2018 р. Вказана динаміка цілком відповідає змінам економічної ситуації в країні. Внаслідок світової кризи обмеження виробництва спричинило зниження попиту на вантажні перевезення в цілому, а проведення АТО та агресія з боку Росії унеможливили видобуток і реалізацію перевезень вугілля, руди, металів, коксу на відповідних територіях. Економія енергоносіїв, скорочення виробництва та інші фактори спричинили зменшення перевезення нафти й нафтопродуктів. Поряд з цим варто відзначити будівельний бум, зростання попиту на будівельні матеріали, що підвищило обсяги та питому вагу їх перевезення залізницею.

Відповідно до інформації Міністерства інфраструктури України та Укрзалізниці [179], вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує показники розвинених європейських країн. Недостатність коштів на оновлення й модернізацію залізниці суттєво обмежує її розвиток та збільшення пропускної здатності. Також негативним фактором є те, що за період 1992-2015 рр. темпи зростання цін на спожиту продукцію переважали збільшення тарифів на перевезення. Збитковість соціально-необхідних приміських пасажирських перевезень зменшувала рентабельність та можливості до самофінансування розвитку пропускної спроможності залізниці.

На сьогодні, як зазначається на сайті Міністерства інфраструктури України, українська залізниця працює в умовах критичного зносу рухомого складу та гострої необхідності її оновлення і модернізації. Зафіксовано наявність «вузьких місць» на мережі залізниць, які знаходяться в стані технічної невідповідності сучасним вимогам. У сукупності всі ці фактори негативно впливають на динаміку обсягів перевезення залізничним транспортом.

Як повідомляє Міністерство інфраструктури України, *автомобільна транспортна система* України налічує понад 9,2 млн. транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів та 840 тис. од. мототранспорту. Всього видано 45360 ліцензій, які є діючими у 2019 р., при цьому ліцензіатами використовується 118628 транспортних засобів. Для здійснення комерційних перевезень працює майже 56,2 тис. перевізників та більше, ніж 154 тис. транспортних засобів. Серед вагомих факторів державного регулювання функціонування та розвитку автотранспорту можна виділити: покращення нормативно-правової бази щодо перевезення вантажів й пасажирів, порядку видачі дозволів і ліцензій, проведення прозорих конкурсів, відкриття нових маршрутів, будівництво якісного дорожнього покриття, пільгове кредитування інвестиційних та інноваційних проектів.

Динаміка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом демонструє зростання починаючи з 2015 р., від 108913,1 тис. т до 134398,22 тис. т у 2018 р. (табл. А.6 додатку А). У 2018 р. досягнуто рівень 2014 р. за сукупним обсягом вантажних перевезень автотранспортом. У 2017-2019 рр. обсяг перевезень стрімко зростає. Так, за I квартал 2019 р. автотранспортом перевезено 39519,38 тис. т вантажів, що на 49,6% більше за аналогічний період 2018 р. Зростання у 2018 р. відбулось, в основному, за рахунок збільшення обсягів перевезення: харчових продуктів та напоїв (упакованих продуктів, тютюнових виробів) – 15746,78 тис. т; руди і продуктів добувної промисловості (камінь, пісок, гравій, глина) –

55559,47 тис. т; мінеральної неметалевої продукції (будівельних матеріалів та виробів) – 10230,18 тис. т. Поряд з цим, обсяг перевезення зернових у 2018 р. скоротився до 12680,79 тис. т порівняно з 13147,9 тис. т у 2017 р., що пов'язано з урожайністю зернових культур у відповідних роках.

Оцінка структури вантажних перевезень автомобільним транспортом у динаміці (табл. А.7 додатку А) свідчить про зростання питомої ваги перевезення руди та продуктів добувної промисловості (камінь, пісок, гравій, глина) майже в два рази – від 23,3% у 2014 р. до 41,3% у 2018 р. Також збільшилась питома вага перевезення харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів від 9,3% до 11,7% за 2014-2018 рр. У 2018 р. перевезення зернових склали 9,4% від загальної сукупності вантажних перевезень автотранспортом (рис. А.1 додатку А), коксу і продуктів нафтопереробки – 3,3%, вугілля – 1,8%, мінеральної неметалевої продукції (будівельних матеріалів) – 7,6%, інших вантажів – 24,7%.

У міжнародному сполученні за 2018 р. було перевезено всього 5% від загального обсягу вантажних автомобільних перевезень, а саме 7277,22 тис. т вантажів, з них найбільше – харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів (1183,46 тис. т або 16,26%).

Негативним фактором впливу, що обмежує розвиток автомобільного транспорту, є стан дорожнього покриття в Україні. Система автомобільних доріг включає 169,6 тис. км, з яких 52,0 тис. км доріг державного значення і 117,6 тис. км – місцевого значення. Дороги міжнародного значення становлять усього 8,6% загальної протяжності, а національного значення – всього 4,8%. Лише 76,7% доріг загального користування мають тверде покриття (чорні шосе), решта – дороги перехідного типу (гравій, щебінь, бруківки). Недостатнє фінансування, недосконала система автодорожнього господарства призвели до того, що понад 90% автомобільних доріг загального користування не ремонтуються більше 30 років і, як наслідок, автомобільні дороги не відповідають сучасним вимогам ні за міцністю (39,2%), ні за рівністю (51,1%) [177]. Усе це посилює зношуваність

автотранспортних засобів, збільшує витрати на їх ремонт, що в підсумку негативно впливає на собівартість транспортних послуг, аварійність та безпеку руху, і, як наслідок, на імідж країни.

Водний транспорт, як найдешевший та найбільш екологічний вид транспорту, відіграє важливу роль для вантажних перевезень. Україна має значний потенціал для розвитку і забезпечення конкурентоспроможності річкового та морського транспорту, а саме: 13 континентальних морських портів пропускнуою здатністю 262 млн т вантажів на рік, 3 судноплавні річки, дві з яких належать до найбільших п'яти річок Європи, 16 річкових портів та терміналів пропускнуою здатністю 60 млн т вантажів на рік. У галузі водного транспорту працює 38 державних підприємств з оборотом 10 млрд грн на рік, 5 тис. галузевих суб'єктів господарювання, 100 тис. українських моряків. Одне робоче місце в галузі водного транспорту стимулює створення 4-5 робочих місць у суміжних галузях [72].

Серед зовнішніх позитивних факторів впливу на водний транспорт слід відзначити наявність високого експортного потенціалу вантажів чорних металів, вугілля, руди, зернових, потужностей з обробки вантажів, вигідне розташування морських та річкових портів для здійснення транзитних вантажопотоків, сполучення з іншими видами транспорту, зокрема із залізницею. Від ефективності функціонування водного транспорту, технічного й технологічного рівня обладнання морських і річкових портів, стану об'єктів водної інфраструктури, їх відповідності сучасним вимогам автоматизації, інформатизації та міжнародним нормам залежить не тільки економічний розвиток водного транспорту, а й зміцнення конкурентних позицій усієї транспортної галузі України на світових ринках.

За обсягом вантажних перевезень водним транспортом у 2018 р. річковий транспорт займає 66,15%. Морським транспортом перевезено 33,85% усіх вантажів за цей період. За показником вантажообороту за результатами 2018 р., навпаки, переважає морський транспорт з питомою

вагою 66,67%, а річковий транспорт займає 33,33% обсягу всіх перевезень водним транспортом.

Відповідно до показників структури перевезення вантажів морським транспортом у 2018 р., що проілюстровано на рис. 2.6, найбільше транспортовано чорних металів, а саме – 53,16% від усієї сукупності або 1005,7 тис. т (таблиці А.8-А.9 додатку А), зерна – 24,64%, інших товарно-штучних вантажів – 5,85%, будівельних – 3,76%, руди – 2%, нафтопродуктів – 1,59%, продовольства – 1,49%, коксу – 1,24%.

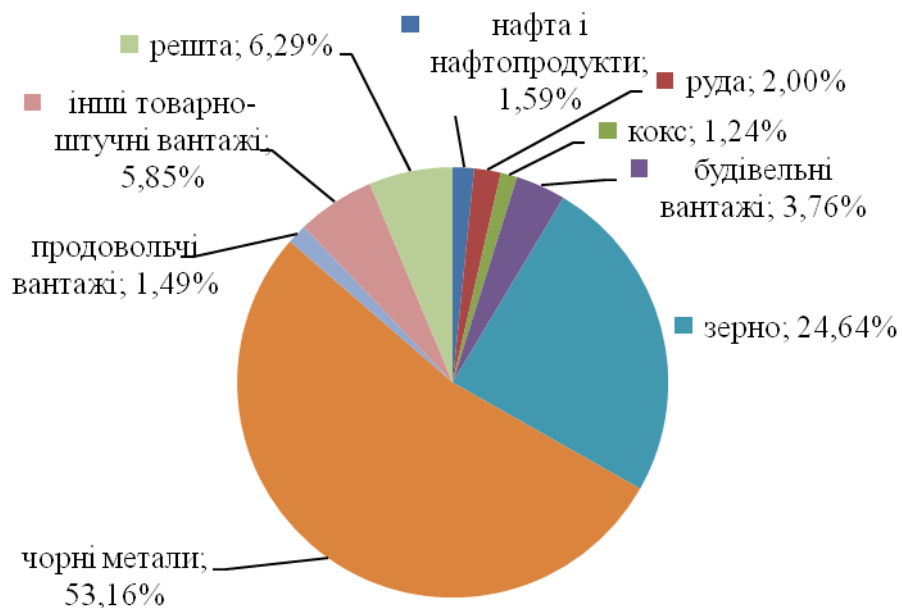


Рис. 2.6. Структура перевезення вантажів морським транспортом в Україні у 2018 р., у %

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України [169]

Структура перевезення вантажів річковим транспортом показує (рис. 2.7), що у 2018 р. найбільше було транспортовано будівельних вантажів – 39,53%. Висока питома вага зернових – 10,77% у вантажних річкових перевезеннях у 2018 р. свідчить про врожайність цього року і відповідно зростання попиту на перевезення даним видом транспорту. Також значну

питому вагу склали інші сипучі вантажі – 11,27%. Чорні метали займають 10,34%, добрива – 4,43%, вугілля – 3,89%, продовольство – 3,03%.

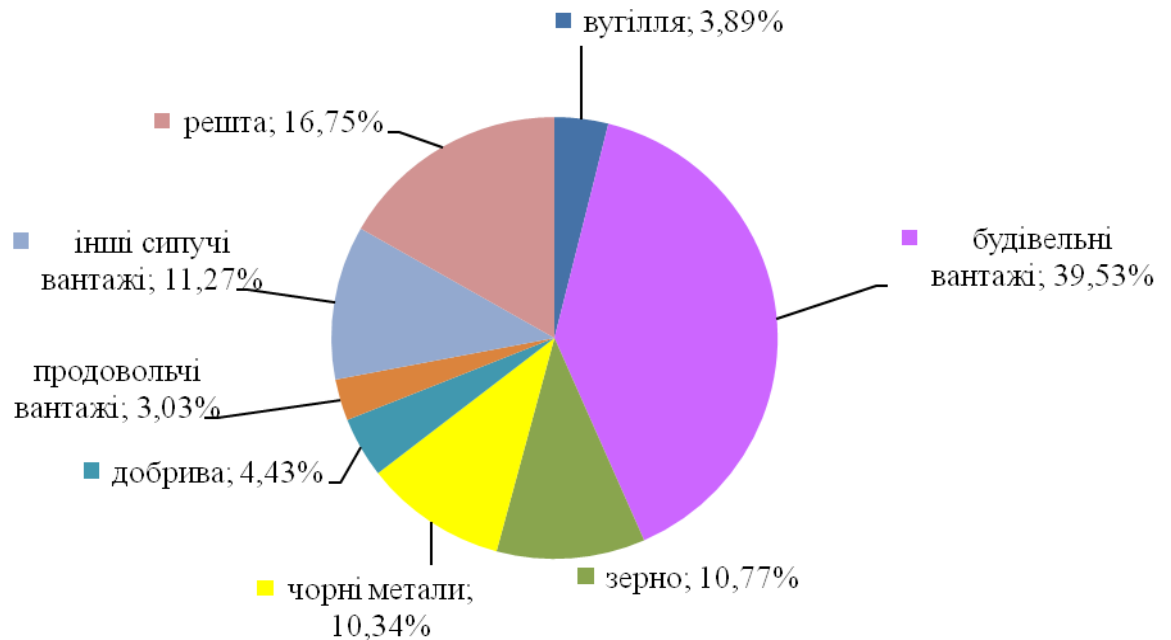


Рис. 2.7. Структура перевезення вантажів річковим транспортом в Україні у 2018 р., у %

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України [169]

Оцінка структури перевезення вантажів водним транспортом за видами сполучення показала, що для морського транспорту переважає закордонне сполучення, обсяг якого склав у 2018 р. 1207,2 тис. т та 64% питомої ваги (рис. 2.8). Відповідно внутрішнє сполучення займає всього 36% вантажних перевезень морським транспортом. Для річкового транспорту основними є внутрішні перевезення, які охоплюють 66% і у 2018 р. складають 2458,3 тис. т. Перевезення вантажів у закордонному сполученні займає всього 34%.

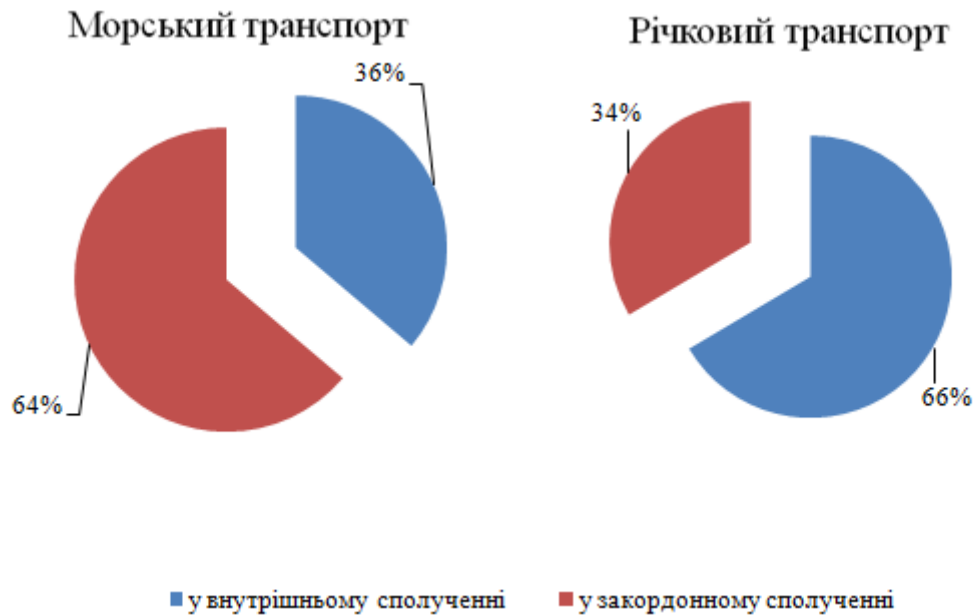


Рис. 2.8. Склад та структура перевезення вантажів морським та річковим транспортом за видами сполучення в Україні у 2018 р., тис. т, %

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України [169]

Слід зазначити, що у структурі вантажних перевезень морським транспортом у закордонному сполученні найбільша частка чорних металів, а саме, металопродукату, питома вага якого 55%, будівельних вантажів – 5,7% та зерна – 4,12%. Таким чином, експортні показники й посилення зовнішньоекономічних торговельних зв'язків є надзвичайно важливими чинниками для закордонних перевезень морським транспортом.

У структурі вантажних перевезень річковим транспортом у внутрішньому сполученні найбільшу питому вагу займають будівельні вантажі – 59,3%, металопродукат – 9,4%, зерно – 9,1%. Внутрішні перевезення річковим транспортом тісно пов'язані з закордонними перевезеннями морським транспортом та віддзеркалюють економічні процеси в Україні.

Економічність є важливою перевагою водного транспорту. Поряд з меншим забрудненням природного середовища, притаманні водному транспорту безперебійність та надійність поставок, нижча собівартість

воднотранспортних послуг забезпечують водному транспорту вищу конкурентоспроможність порівняно з іншими видами транспорту. Так, маючи 5 л умовного палива або 1 т умовного вантажу можна перевезти автомобільним транспортом на 100 км, залізницею – на 333 км, а річковим транспортом – аж на 500 км [72].

Таким чином, водним транспортом можна транспортувати вантажів у 5 разів більше, ніж автомобілем та у 1,5 рази більше ніж залізницею, що суттєво зменшить собівартість транспортованих вантажів, дозволить розвантажити залізницю і автошляхи. Україна має значний потенціал для розвитку річкового транспорту. Загалом водний шлях в Україні складає 2241 км, у тому числі, ріка Дніпро, довжина якої становить 65% від загальної довжини судноплавних річок України. Річковий транспорт є найбільш ефективним для перевезення вантажів (зернові, будівельні матеріали, добрива, руда тощо), для яких важливіша не швидкість доставки, а її ритмічність. Розвиток і включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень дозволить знизити енергетичні витрати, скоротити шкідливі викиди в атмосферу, здійснювати транспортування вантажів суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами України, міжнародними портами чорноморського та середземноморського басейну без додаткового перевантаження. Але для приведення флоту, портової інфраструктури, спеціалізованих терміналів тощо у відповідність до сучасних вимог, як того вимагають євроінтеграційні прагнення України, необхідне проведення невідкладних реформ у галузі водного транспорту, що мають бути профінансовані шляхом бюджетного асигнування, залучення інвесторів, участі в міжнародних програмах розвитку.

Також важливим видом транспорту в сучасних умовах є *трубопровідний*. В Україні обсяги перевезення вантажів трубопровідним транспортом мають нестабільну динаміку, переважно демонструють скорочення і відображають стан зовнішньоекономічних та політичних зв'язків з країнами-сусідами, а також обсяги споживання енергоносіїв, а,

отже, чутливі як до кризових явищ, так і до позитивних тенденцій. За оперативними даними, у січні-березні 2019 р. порівняно із січнем-березнем 2018 р. збільшились обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка аміаку зросла на 24,7%, нафти – на 4,9%. Транспортування газу зменшилося на 2,7%. Транзит аміаку збільшився на 21,3%, нафти – на 5,5%, газу – на 4,6% [170]. Середня відстань транспортування трубопровідним транспортом в Україні у 2017 р. склала: для 1 т газу – 966 км, аміаку – 801 км, нафти – 646 км [171, с.59]. Середня відстань транспортування вантажу трубопровідним транспортом складає 918 км, що займає третю позицію після авіаційного транспорту, у якого найбільша середня відстань транспортування вантажу у 2017 р. становить 3325 км, та морського транспорту, для якого середня відстань перевезення 1 т вантажу дорівнює 1264 км (рис. А.2 додатку А).

У структурі вантажних перевезень *авіаційний транспорт* займає незначну питому вагу, проте обсяг пасажирських перевезень зростає суттєво. За даними Міністерства інфраструктури України, обсяги перевезень вантажів та пошти авіатранспортом у 2018 р. зросли на 19,6% та склали 98,8 тис. т. Перевезення вантажів та пошти виконували 34 вітчизняні авіакомпанії, проти 22-х у 2017 р. У 2018 р. було здійснено 100,3 тис. комерційних рейсів, що на 7,8% більше, ніж у 2017 р. (93 тис. рейсів). Більшість вантажних перевезень здійснюються чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. Лідерами перевезень, які забезпечують майже 85% загального обсягу перевезень вантажів та пошти є: АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максимум Ейрлайнс», «Українські вертольоти», «Україна Аероальянс» та «Альфа Ейр».

Поштово-вантажопотоки у 2018 р. зросли на 7,8% і склали 56,4 тис. т. Пасажиропотоки через 20 аеропортів України у 2018 р. становили 20545,4 тис. осіб, що більше ніж у 2017 р. на 24,5% і свідчить про

покращення як загальноєкономічних, так і транспортних показників в Україні у 2018 р.

Розглянемо динаміку перевезення пасажирів (таблиця А.10 додатку А) та проаналізуємо зовнішні передумови економічної безпеки транспортних підприємств. Як бачимо, за 2018 р. транспортними підприємствами було перевезено 4487109 тис. пас., у тому числі автомобільним (автобусним) транспортом – 1906852,1 тис. пас. (42%), тролейбусним – 1016241,2 тис. пас. (23%), метрополітенівським – 726585,1 тис. пас. (16%), трамвайним – 666271,1 тис. пас. (15%), залізничним – 157962,4 тис. пас. (4%), авіаційним – 12529,0 тис. пас. (0,28%), річковим – 596,2 тис. пас. (0,13%), морським – 71,9 тис. пас. (0,02%).

Показник сукупного перевезення пасажирів у 2018 р. на 3,5% менше від показника 2017 р. у 4648214 тис. пас. У порівнянні з 1995 р., у якому було перевезено 6815332,1 тис. пас., обсяги перевезення пасажирів у 2018 р. суттєво скоротились – на 34%, найбільше – у морському (на 99%), річковому (на 45%) та залізничному транспорті (на 63%). Зростання зафіксовано тільки у пасажирських перевезеннях метрополітенівським транспортом (найбільше у Києві, Харкові і Дніпрі) – на 30%, що пов'язано зі збільшенням кількості населення в містах України, процесами урбанізації, та у пасажирських перевезеннях авіаційним транспортом – збільшення у 6,54 разів.

У цілому, в порівнянні з 2000 р., у якому було перевезено 7779626,7 тис. пас., загальний обсяг пасажирських перевезень у 2018 р. скоротився на 42%, найбільше – це перевезення водним транспортом, залізницею, тролейбусами і трамваями. Зростання відбулось тільки в обсягах авіаційних перевезень, де обсяги пасажирських авіаперевезень зросли у 10,76 разів. Причинами вказаної динаміки є висока конкуренція на ринку авіаційних послуг та відповідно лібералізація цін, присутність на ринку «лоукостів», нових іноземних авіакомпаній, які пропонують нижчу вартість польотів (в Європі дешевше, ніж потягом). Також слід відмітити такі

фактори, як зростання купівельної спроможності громадян в Україні, збільшення туристичних потоків як всередині країни, так і за кордон.

Динаміка пасажирських перевезень за видами протягом 1995-2018 рр. (рис. 2.9) показує, що найбільше на пасажирські перевезення впливають автомобільні (автобусні), в обсягах яких значне зростання відбулось у 2008 р., проте потім під впливом подорожчання паливно-мастильних матеріалів, зростання рівня цін внаслідок світової фінансової кризи, обсяги пасажирських перевезень суттєво скорочуються. Також фактором впливу на показники пасажирських перевезень є зменшення чисельності населення в Україні, міграційні процеси, урбанізація, купівельна спроможність та рівень життя громадян.

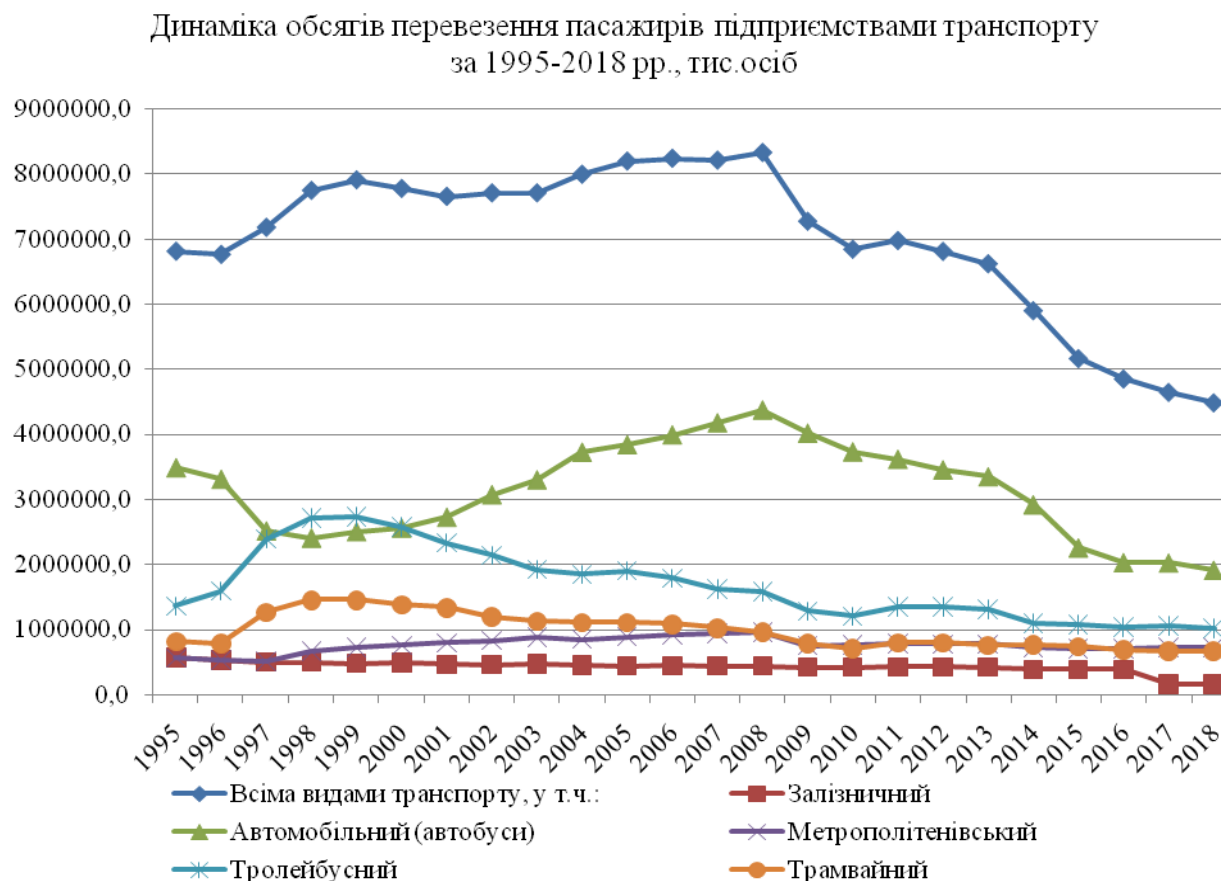


Рис. 2.9. Динаміка обсягів перевезення пасажирів за видами транспорту в Україні за 1995-2018 рр., тис. осіб

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України [169]

Негативним фактором впливу на пасажирські перевезення в Україні є зростання цін на транспортні послуги та низький рівень їх якості, екологічності й безпечності поїздок. Також на динаміку обсягів перевезення пасажирів після 2014 р. суттєво вплинуло виключення даних по окупованих територіях та зоні АТО, крім того, загострення економічної і політичної кризи, розірвання зв'язків з Російською Федерацією суттєво обмежило пасажиропотоки в даному напрямку. Серед проблемних факторів впливу на економічну стійкість підприємств пасажирського транспорту найбільш вагомими є: зношеність рухомого складу, особливо, автобусів, трамваїв, тролейбусів, залізниці; висока аварійність, технічна несправність, забруднення атмосфери. Недостатній рівень комфорту громадського транспорту спричиняє зростання попиту на перевезення автостопом (приватні послуги, які не враховані службою статистики). У середньому на одну особу наявного населення в Україні на рік припадає 134 поїздки метрополітемом, 75 поїздок тролейбусом, 64 поїздки трамваєм, 48 поїздок автобусом та 4 поїздки залізницею, літаком 1 раз на 4 роки, водним транспортом – раз на 10 років (за даними 2017 р.) [171, с.70].

Структура обсягів перевезення пасажирів за видами транспорту (таблиця А.11 додатку А) в динаміці за 2000-2019 рр. показує, що автомобільний транспорт у 2000 р. складав однаково з тролейбусним – 33%, проте у 2010 р. його питома вага сягнула 55%, що було пов'язано з оновленням автобусного парку новими моделями «Богдан» та ін., що безпосередньо вплинуло на комфорт поїздок і підвищення конкурентоспроможності даного виду транспорту у той час. Питома вага залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях скоротилась з 6% у 2000 р. до 4% у 2018 р., метрополітенівського – зросла від 10% до 16% відповідно.

Отже, за обсягом перевезення пасажирів найбільшу питому вагу у структурі за результатами 2018 р. мають автомобільні (автобусні) перевезення – 42%, тролейбусні – 23%, метрополітенівські – 16%, трамвайні – 15%, залізничні – 4%. За показником пасажирообороту (детальніше в

таблиці А.12 додатку А) структура пасажирських перевезень суттєво відрізняється. Так, за результатами 2018 р. усіма видами транспорту виконано пасажирооборот у 103,8 млрд пас. км, що на 4,4% більше від 2017 р. За I квартал 2019 р. пасажирооборот склав 23,5 млрд пас. км, що в свою чергу на 3,8% більше від аналогічного періоду 2018 р., і є позитивною динамікою.

У структурі пасажирообороту за 2018 р. (рис. 2.10) найбільша питома вага у автомобільного транспорту (автобуси) – 33%, на другому місці залізничний транспорт з 27%, авіаційний транспорт посів третє місце з 25%, тролейбусний – 6%, метрополітенівський – 5%, трамвайний – 4%.

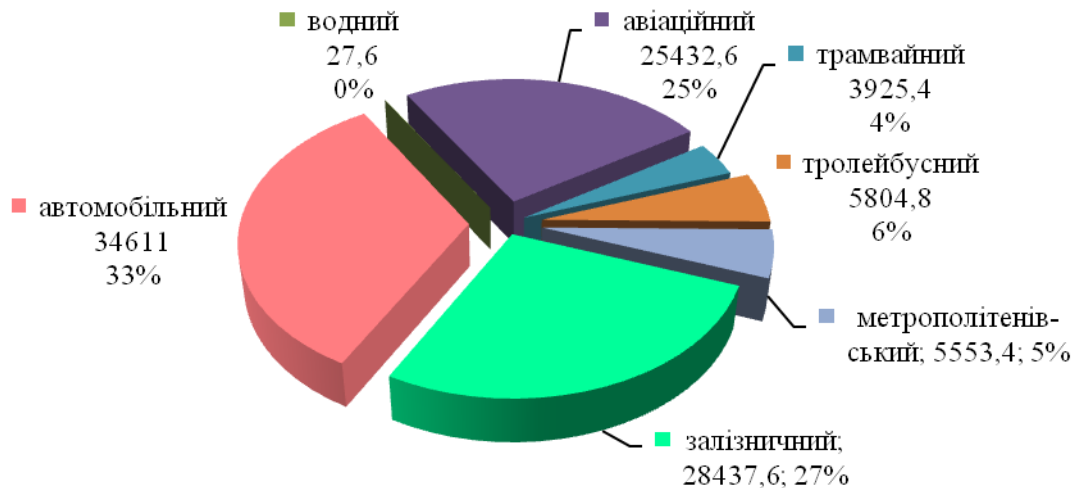


Рис. 2.10. Структура пасажирообороту у 2018 р. за видами транспорту в Україні, млн пас. км, %

Джерело: сформовано за даними сайту Державної служби статистики України [169]

Скорочення обсягів перевезення пасажирів на водному транспорті, пояснюється втратою флоту, зменшенням протяжності судноплавних шляхів, недостатністю інвестування в розвиток галузі.

Найбільше зростання як обсягу пасажирських перевезень, так і пасажирообороту, спостерігається в галузі авіаційного транспорту, особливо

динамічно, починаючи з 2016 р. З 22 вітчизняних авіакомпаній, які здійснюють перевезення пасажирів, найбільшими є: «Міжнародні Авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво», якими у 2018 р. перевезено 11620,6 тис. осіб, що більше від показника 2017 р. на 20,2% та складає майже 93% від загального обсягу пасажирських перевезень українських авіакомпаній.

В останні роки спостерігається зростання обсягів перевезень пасажирів на авіаційному транспорті, викликане, поряд з іншими факторами, розвитком міжнародного туризму. За структурою 54,2% всіх пасажирських перевезень вітчизняних авіакомпаній складають міжнародні регулярні перевезення. У 2018 р. регулярні міжнародні польоти здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу, що склало 6796,2 тис. осіб – зростання на 16,4% від обсягу 2017 р. Позитивним фактором є збільшення інтенсивності рейсів та опанування нових напрямків польотів і шляхів сполучення українських міст та закордонних. У 2018 р. українськими авіаперевізниками відкрито 17 нових регулярних маршрутів. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній зріс з 77,7% за 2017 р. до 78,8% за 2018 р., що є надзвичайно позитивною тенденцією.

Крім того, вагомим фактором є розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній. Так, до України започаткували виконання регулярних польотів 5 нових іноземних авіакомпаній. Також 2018 р. відзначився розвитком маршрутної мережі іноземних авіакомпаній, якими розпочато експлуатацію 27 міжнародних повітряних ліній. Протягом 2018 р. до України виконували польоти 38 іноземних авіакомпаній з 37 країн світу, послугами яких скористались 6857,3 тис. пасажирів, що на 37,8% більше, ніж за 2017 р. та складає 50,2% загального обсягу регулярних пасажирських перевезень між Україною і країнами світу.

Спостерігається також активізація регулярних перевезень у межах України. Внутрішні пасажирські перевезення на регулярній основі

виконують чотири вітчизняні авіакомпанії, які забезпечили повітряним сполученням десять міст України. За 2018 р. перевезено 1071,4 тис. пасажирів, що на 15,1% більше, ніж за 2017 р. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на внутрішніх регулярних рейсах зріс з 73,5% за 2017 р. до 79,3% за 2018 р.

За статистичними даними, у 2018 р. мало місце суттєве зростання кількості пасажирів в усіх основних аеропортах України: Київ (Жуляни) (на 51,9%), Львів (на 47,9%), Бориспіль (на 19,4%), Харків (на 19,3%), Одеса (на 17,8%), Запоріжжя (на 14,9%) та Дніпро (на 8,1%). Також значний приріст пасажиропотоків було зафіксовано в аеропортах міст Чернівці (на 53%) та Херсон (на 41,8%).

Важливим чинником економічної безпеки транспортних підприємств є наявність розвиненої інфраструктури та шляхів сполучення. При цьому загальне скорочення шляхів сполучення є негативним фактором впливу на економічну безпеку транспортних підприємств. Забезпечення економічної безпеки на транспорті досягається за умови здійснення єдиної державної політики в цій сфері, системою заходів економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, адекватних загрозі щодо життєво важливих інтересів громадян, суспільства й держави в транспортній сфері.

У таблиці А.13 додатку А наведено результати аналізу динаміки протяжності шляхів сполучення в Україні за період 2000-2018 рр., з якої видно скорочення експлуатаційної довжини залізничних колій, зростання довжини річкових судноплавних шляхів та практично незмінну довжину автомобільних доріг.

З метою забезпечення реалізації державної політики з питань безпеки на транспорті загального користування утворено Державну службу України з безпеки на транспорті через злиття Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 затверджено Положення про Державну службу України з

безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека), відповідно до якого регламентовано завдання щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті, забезпечення надання адміністративних послуг, проведення розслідувань аварій та катастроф, нормативно-правове забезпечення безпеки на транспорті тощо [155].

За 2018 р. було надано 781379 адміністративних послуг та перераховано до державного бюджету 47472, 3 тис. грн, що на 14% менше ніж у 2017 р. У 2018 р. видано:

- 762653 дозволи на виконання міжнародних перевезень вантажів, що на 4% перевищує показник 2017 р.;
- 4540 дозволи на виконання міжнародних нерегулярних перевезень пасажирів, що на 8% більше, ніж у 2017 р.;
- 9782 дозволи на виконання міжнародних регулярних перевезень пасажирів, що на 10% перевищує показник 2017 р.;
- прийнято 4035 рішень про видачу ліцензій на право здійснення діяльності на автомобільному транспорті, що на 28 % більше ніж у 2017 р., і перераховано до державного бюджету 7318,6 тис. грн.

Одним із завдань, покладених на Укртрансбезпеку, є здійснення обліку і аналізу причин скоєння дорожньо-транспортних пригод, проведення технічних розслідувань, визначення всіх відхилень транспортного процесу та, відповідно, розробка заходів профілактики аварійності.

За даними аналізу аварійності на транспорті України [6], в Україні один з найвищих в Європі рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП, причиною чого є низький рівень організації безпеки дорожнього руху, відповідальності й культури учасників дорожнього руху, недотриманні встановлених правил. Як повідомляє Департамент інформаційно-аналітичної підтримки Національної поліції України, за період 2011-2017 рр. в Україні зафіксовано 198 тис. ДТП з постраждалими, в яких загинуло 30,1 тис. та травмовано 245,1 тис. осіб. Негативним фактором є те, що в 2017 р. зафіксовано зростання кількості ДТП на 1,6% порівняно з рівнем 2016 р.

Особливо тривожним є те, що понад 42,6% загиблих у ДТП у 2016 р. – це пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що протягом 2011-2016 рр. на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [6].

За питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна також є одним з лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах ЄС (за даними 2015 р.) на 100 тис. жителів припадає 5,1 загиблих у ДТП, на 100 тис. транспортних засобів – 8 загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 р.) 8 і 22,1 осіб відповідно. При цьому реальні цифри можуть бути вищими через недосконалий механізм якісного збору даних. Інформація про стан аварійності на транспорті Україні за 2012-2017 рр. наведена у таблиці А.14 додатку А.

На авіаційному транспорті протягом 2017 р. зросла кількість інцидентів – всього 41, у тому числі 4 серйозних, порівняно з 21 інцидентом, з яких 4 серйозних, що сталися у 2016 р. У 2017 р. зафіксовано 2 аварії та 2 катастрофи на авіатранспорті. У 2017 р. в порівнянні з 2016 р. кількість транспортних подій збільшилась на 1,6%, кількість загиблих осіб зменшилась на 49%, кількість травмованих незмінна, а кількість загиблих у транспортних подіях збільшилась на 2 особи.

Основні зусилля щодо забезпечення реалізації заходів цивільного захисту, що здійснюються Державіаслужбою та підприємствами цивільної авіації, спрямовані на впровадження вимог загальнодержавних та відомчих нормативно-правових актів з пожежної безпеки, розроблення і затвердження положень, інструкцій, інших нормативних актів, що діють у сфері транспорту; інспектування та перевірки суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України з питань організації протипожежного забезпечення; утримання у справному стані засобів протипожежного захисту і зв'язку, пожежної техніки; створення

на кожному аеродромі цивільної авіації підрозділів пожежної охорони та необхідної матеріально-технічної бази; здійснення заходів щодо впровадження автоматичних засобів виявлення й гасіння пожеж.

На залізничному транспорті у 2017 р. кількість аварій зросла до 203 випадків, серйозних інцидентів – 20, що на 5 більше ніж у 2016 р. Для оцінки не вистачає більш оперативних даних за 2018 р. та початок 2019 р. Інформація на сайтах держслужб і відомств переважно застаріла.

На водному транспорті протягом 2017 р. відбулось 12 інцидентів, з них 1 серйозний, крім того, 15 серйозних аварій і 4 катастрофи, кількість загиблих – 3 особи, 1 особа травмована.

У міському електричному транспорті у 2017 р. сталось 287 ДТП, що на 29 випадків більше, ніж у 2016 р. У 2017 р. при здійсненні перевезень міським електричним транспортом травмовано 33 особи, 3 особи загинули.

На автошляхах України з вини водіїв ліцензованого *автомобільного транспорту* у 2017 р. сталось 1295 ДТП, в яких 54 особи загинули і 861 травмовані [155]. У 2017 р. у порівнянні з аналогічним періодом 2016 р. рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту знизився на 4,3%, кількість загиблих у ДТП осіб зменшилася на 38%, а показник травмованих у ДТП осіб збільшився на 8,3%. Основні причини настання цих дорожньо-транспортних пригод наведено на рис. 2.11.

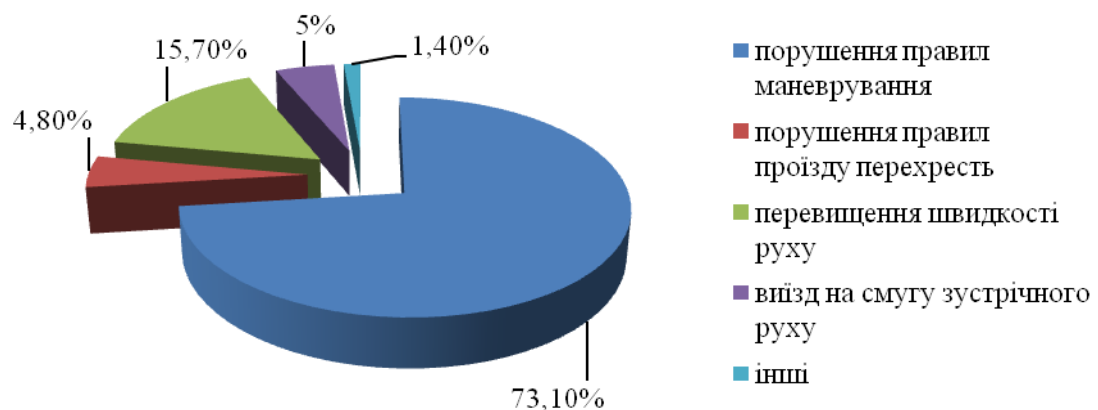


Рис. 2.11. Основні причини настання дорожньо-транспортних пригод

Джерело: складено автором за даними [155]

Велика кількість ДТП та постраждалих від них впливає на економіку й сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, що становить приблизно 3,4% ВВП (у розрахунках 2014 р.), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна і зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП [6, с.5-6].

Основними заходами зниження аварійності на транспорті є такі: а) розроблення та запровадження системи збору й обробки даних щодо транспортних пригод для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження; б) запровадження перевірки технічного стану транспортних засобів; в) упровадження нових технологій для покращення безпечності транспортних засобів; г) реформування системи контролю за технічним станом транспортних засобів згідно з Директивою 2009/40/ЄС; д) гармонізація нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС тощо. Реалізація вказаних заходів дозволить суттєво зменшити рівень аварійності та, як наслідок, зменшити рівень зовнішніх загроз економічній безпеці транспортних підприємств.

Державну політику у сфері безпеки на транспорті здійснює також Міністерство інфраструктури України. Витрати на охорону праці підприємств, які знаходяться в його підпорядкуванні, наведено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Витрати на охорону праці підприємств Міністерства інфраструктури України
у 2014-2016, тис. грн

Заплановані витрати на охорону праці (фінплан)			Витрачено на охорону праці, всього			Витрати на навчання з питань охорони праці		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
312468,17	372388,76	401577,25	1086434,18	478832,12	542580,88	4320,34	4741,01	4965,52

Джерело: складено за даними Міністерства інфраструктури України [13]

Аналіз витрат на охорону праці свідчить про суттєве перевищення фактичних витрат порівняно із запланованими (у 2014 р. було витрачено приблизно в 3,5 рази більше від запланованих витрат). Водночас, фактичні витрати скоротились у 2016 р. порівняно з 2014 р. майже вдвічі. Щодо витрат на навчання з питань охорони праці, то спостерігаємо тенденцію до їх незначного збільшення (відповідно на 5% та 9% до попередніх років).

Загальний виробничий травматизм (кількість потерпілих) на підприємствах, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури, протягом 2013-2018 рр. має нестійку динаміку (таблиця А.15 додатку А). Загальна кількість потерпілих скоротилась від 215 осіб у 2013 р. до 166 осіб у 2018 р. Найбільша кількість потерпілих з втратою працездатності у 2018 р. зафіксована на Укрзалізниці – 66 осіб, Укрпошті – 61 особа, Укравтодор – 18 осіб, водний транспорт – 15 осіб. Тому слід активно вживати превентивних заходів попередження негативних випадків, збереження здоров'я і життя працівників транспортної галузі, що є засобом впливу на економічну безпеку підприємств.

Важливим чинником функціонування транспортних підприємств є перевезення вантажів, які становлять небезпеку, навантажувально-розвантажувальні роботи цих вантажів, обслуговування та інші послуги, які класифікують як такі, що мають підвищену небезпеку. Тому транспортні підприємства, Міністерство інфраструктури, міжнародні організації докладають зусиль для мінімізації ризиків й можливого шкідливого впливу на людей і навколишнє природне середовище при роботі з такими вантажами.

За даними Міністерства інфраструктури, за період 2014-2016 рр. кількість робочих місць з підвищеною небезпекою скоротилась до 60984 осіб, кількість об'єктів підвищеної небезпеки у 2016 р. зменшилась до 1986 осіб, кількість працівників, які працюють на місцях зі шкідливими умовами праці зменшилася до 110850 осіб, у тому числі жінок – до 12385 осіб (таблиця А.16 додатку А).

Аналіз стану забезпечення виконання робіт з підвищеною небезпекою свідчить, що кількість робочих місць з підвищеною небезпекою за три роки значних змін не зазнала, хоча кількість об'єктів підвищеної небезпеки зменшується. Позитивним чинником можна вважати те, що кількість працівників, які мають робочі місця з шкідливими умовами праці поступово зменшується. Крім того, зменшується кількість жінок, які працюють на цих місцях (в 2016 р. їх стало на 30% менше). Ситуація щодо забезпечення спецодягом та спецвзуттям покращилась, але лише на 1% за три роки.

Кількість працівників, які отримують хоча б одну пільгу чи компенсацію за роботу на важких роботах, роботах із шкідливими і небезпечними умовами праці у 2016 р. склала 157462 осіб.

За даними [168, с.6] у 2018 р у структурі перевезення залізничним транспортом вантажів підвищеної небезпеки (переважно – це тверді легкозаймисті речовини, токсичні та вибухові матеріали) найбільша частка припадає на внутрішні перевезення – 44%, імпорт – 21%, експорт – 19 %, транзит – 16%. Для морського транспорту [168, с.9-10] небезпечні вантажі за імпортом складають 63%, за транзитом – 32%, за експортом – 5%, переважно – це речовини, здатні до самозаймання. Для покращення ситуації у сфері безпеки перевезення небезпечних вантажів у Міністерстві інфраструктури протягом 2016-2018 рр. реалізований проект технічної допомоги ЄС Twinning «Підтримка у підвищенні безпеки перевезення небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні» [168, с.13].

Не менш важливим чинником економічної безпеки транспортних підприємств є рівень конкуренції на відповідному ринку. У різних секторах національної економіки умови розвитку конкуренції суттєво відрізняються. Найкращі структурні передумови конкуренції зберігаються в торгівлі, а саме, 72,3% товарів реалізуються на ринках з конкурентною структурою, та в агропромисловому комплексі, де 69,5% товарів (робіт, послуг) реалізується на ринках з конкурентною структурою. Найбільш несприятливою для конкуренції є структура товарних ринків у секторі транспорту та зв'язку –

лише 14,8% загального обсягу товарів (робіт, послуг) реалізується на ринках з конкурентною структурою, при цьому рівень конкурентних ринків знизився на 0,6% [66].

Рівень монополізації ринків (розрахований як частка всіх суб'єктів господарювання, що діють на монополізованих ринках, в обсязі реалізованої продукції галузі) за даними на початок 2014 р. порівняно з 2013 р. зменшився у 36 галузях. Зокрема, позитивні тенденції до зменшення рівня монополізації спостерігалися на ринках сільського господарства, харчової промисловості, текстильної промисловості, поліграфічної промисловості, шкіряної, хімічної, фармацевтичної та металургійної промисловості, оптової й роздрібної торгівлі, кур'єрській і ветеринарній діяльності, наданні інформаційних та інших консалтингових послуг. Водночас у 34 галузях спостерігалось зростання рівня монополізації, зокрема, це галузі добування корисних копалин, виробництва напоїв, оброблення деревини та виробництва меблів, виробництва гумових і пластмасових виробів, виробництва комп'ютерів й оптичної продукції, ремонту і монтажу устаткування, наземного транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у транспорті, діяльності готелів і ресторанного бізнесу, діяльності туристичних агентств та охоронних служб тощо.

У галузі транспорту та зв'язку на початок 2014 р. частка послуг, що реалізовувалися за відсутності структурних обмежень конкуренції, становила тільки 14,9%, на ринках з олігопольною структурою – 2,8%. У той же час, на ринках з ознаками домінування одного суб'єкта господарювання – 49,0% та цілком монополізованих ринках – 33,3% [66].

Транспортна галузь надзвичайно важлива у сфері експорту та імпорту послуг. Тому важливим фактором зовнішнього впливу на економічну безпеку транспортних підприємств є стан та перспективи розвитку зовнішньоекономічної діяльності і зв'язків з іноземними партнерами. Так, у структурі експорту послуг у 2018 р. транспортні послуги займають 50,3% (рис. А.3 додатку А) загальною вартістю 5851,4 млн дол. США, що суттєво

переважає навіть експорт послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг, питома вага яких становить 18,2%. У той же час у структурі імпорту послуг (рис. А.4 додатку А) транспортні послуги у 2018 р. склали 23,2% від всієї сукупності з вартістю 1464,8 млн дол. США. Це найбільший показник, на другому місці – ділові послуги з питомою вагою 22%, послуги, пов'язані з подорожами, склали 15,7%.

На основі проведеного дослідження виявлено, що на рівень економічної безпеки транспортних підприємств вагомий вплив мають зовнішні чинники. Транспортні підприємства, як і інші суб'єкти господарювання, залежні від економічної та політичної стабільності в країні, інтеграційних процесів, глобальної світової інформатизації, ринкових коливань й конкуренції. Динаміка обсягів перевезення, показників пасажиро- та вантажообороту цілком залежні від економічної ситуації. Так, починаючи з 1990 р. спостерігається суттєве скорочення за всіма показниками. З 2000 р. до 2007 р. поживавлення економіки сприяло зростанню вантажних перевезень і пасажиропотоків.

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. через політичну кризу і військову агресію з боку Росії. Розірвання господарських зв'язків, обмеження виробництва, унеможливлення обслуговування анексованої території і зони АТО, призвели до різкого скорочення перевезень та збитковості транспортної галузі. Було закрито іноземні інвестиційні проекти, відкладено виконання програм розвитку та розбудови транспортної галузі. За цей час фінансово-економічний стан транспортних підприємств суттєво погіршився, зростання вимог законодавства, у тому числі, міжнародних норм та стандартів забезпечення екологічності транспортних засобів й перевезення вантажів (особливо небезпечних), вимагають інвестицій та інновацій у галузі для підтримки її конкурентоспроможності на внутрішньому і світовому ринках.

При цьому держава не виділяє достатньо коштів на будівництво якісного автодорожнього покриття, електрифікації залізничних колій, модернізації логістичних центрів, оновлення парку транспортних засобів, реконструкції портової інфраструктури, модернізації водних шляхів.

На обсяг пасажирських перевезень суттєво впливає купівельна спроможність громадян і, як наслідок, економічна ситуація в країні та в регіоні. Значним фактором економічної безпеки транспортних підприємств, які обслуговують пасажирські перевезення, є розвиток туризму – як зовнішнього, так і внутрішнього. Це теж слід враховувати як підприємствам, так і державі у формуванні відповідних програм та стратегій.

Для транспортних підприємств природний фактор є важливим з точки зору дотримання термінів доставки, схоронності вантажів, своєчасності виконання договірних умов, необхідності проведення додаткових робіт, ремонту тощо. Особливо для водного транспорту вагомим зовнішнім фактором впливу на економічну безпеку є навігаційний період, тому доцільно було б застосовувати успішний досвід іноземних компаній щодо подовження навігаційного періоду та більш інтенсивного використання наявних ресурсів.

У 2016-2019 рр. обсяги перевезення зростають, на це впливає пожвавлення економіки, виробництва, налагодження зв'язків з іноземними партнерами, покращення купівельної спроможності населення, затвердження державних програм розвитку. Держава має сприяти зменшенню впливу зовнішніх загроз діяльності транспортних підприємств шляхом реалізації відповідних стратегій і програм згідно з чинним законодавством. Самі підприємства повинні спрямовувати зусилля на підвищення економічної стійкості, зміцнення конкурентоспроможності та покращення якості транспортних послуг.

2.2 Дослідження внутрішніх чинників забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств України

Окрім чинників макросередовища на рівень економічної безпеки транспортних підприємств безпосередньо впливають стан матеріально-технічної бази, рівень зносу рухомого складу та виробничого обладнання, стан інфраструктурних об'єктів, кадровий склад, величина фінансових результатів й фінансовий стан в цілому. Тому проаналізуємо внутрішні чинники діяльності транспортних підприємств України з точки зору їх впливу на економічну безпеку господарюючих суб'єктів.

Загальновідомою є проблема високого ступеня зносу основних засобів, що особливо важливо, зважаючи на їх значну питому вагу у вартості транспортних підприємств. Проте динаміка останніх років демонструє суттєві зміни (табл. 2.4), а саме покращення: ступінь зносу основних засобів транспортних підприємств у 2011 р. складав 96,3%, у 2014 р. найбільше – 97,9%, у 2015 р. вже 51,7%, а у 2017 р. – 47,6%.

Таблиця 2.4

Динаміка вартості та ступеня зносу основних засобів транспортних підприємств (за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство») за 2011-2017 рр.

Роки	Первісна (переоцінена) вартість, млн грн	Залишкова вартість основних засобів, млн грн	Ступінь зносу, у %	Введення в дію нових основних засобів, млн грн
2011	4543148	169774	96,3	90863
2012	5553780	193162	96,5	29111
2013	6397001	209577	96,7	12071
2014	9747315	202913	97,9	11914
2015	1412354	682807	51,7	9925
2016	1553781	764601	50,8	23280
2017	1274999	667490	47,6	25763
Тр 2017/2011	0,28	3,93	0,49	0,28

Джерело: складено автором за даними [169; 171, с.11-13]

Аналіз ступеня зносу основних засобів підприємств, які відносяться до транспортної галузі, вказує, що динаміка первісної вартості має загальну тенденцію до скорочення, хоча її величина змінюється з року в рік по-різному. Найбільшу вартість спостерігаємо в 2014 р., яка була в 7 разів вища за вартість в 2009 р. та 1,5 рази вище вартості попереднього року. Це відбулось через стрімке зростання курсу іноземних валют внаслідок фінансової кризи та необхідності проведення переоцінки балансової вартості об'єктів до справедливої (реальної).

Найважливішим показником стану основних засобів є коефіцієнт зносу. Звертають на себе увагу критично високі значення коефіцієнту зносу у 2010-2014 рр., що створювало надзвичайно високий рівень технологічної загрози для транспортних підприємств. Причиною такого стану були відсутність коштів на оновлення основних засобів як у підприємств, так і у держави, незацікавленість інвесторів через високі ризики, політичну й економічну нестабільність. У 2015 р. коефіцієнт зносу зменшився майже вдвічі, що пояснюється списанням застарілих основних засобів та зміною методології обліку і статистичного аналізу.

Як бачимо, також збільшується вартість нововведених основних засобів починаючи з 2016-2017 рр., яка становить 25763 млн грн у 2017 р., проте це становить лише 28% від показника 2011 р., коли було введено в експлуатацію нові основні засоби загальною вартістю 90863 млн грн. При цьому зменшується первісна (переоцінена) вартість основних засобів транспортних підприємств – з 4543148 млн грн у 2011 р. до 1274999 млн грн у 2017 р. (на 72%). Суттєва ліквідація та виведення з експлуатації повністю застарілих (амортизованих) основних засобів призвела до зменшення первісної вартості і відповідно загального показника ступеня зносу.

У даному розрізі останні статистичні дані наводяться за 2017 р., проте оцінка капітальних інвестицій, а особливо їх зростання у 2016-2018 рр., свідчить про значний вплив внутрішніх чинників на забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. Так, у 2017 р. було

зафіксовано капітальних інвестицій на суму 37943,5 млн грн у транспортній галузі, що становить 8,5% від загального обсягу по економіці країни, а у 2018 р. – вже 50078,3 млн грн та 8,7% питомої ваги. Темп росту у 2018 р. порівняно з попереднім 2017 р. – 1,32, тобто зростання на 32%, а у порівнянні з 2010 р. – 2,56, що є надзвичайно позитивним фактором (табл. 2.5). Найбільше на таку динаміку вплинуло зростання капітальних інвестицій у галузі вантажного залізничного транспорту – 17690,3 млн грн у 2018 р., що на 56% більше, ніж у 2017 р., і у 8,45 разів більше, ніж у 2010 р., і становить 3,1% від загального обсягу по економіці.

Таблиця 2.5

Динаміка обсягу капітальних інвестицій підприємств за видами транспорту
за 2010-2018 рр.¹

Показники, млн грн	Роки							Тр 2018/ 2017	Тр 2018/ 2010
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Всього по транспортній галузі	19591,7	18833,3	15498,2	18704	25107,8	37943,5	50078,3	1,32	2,56
Вантажний залізничний транспорт	2093,6	Конфіденційна інформація			7055,2	11312	17690,3	1,56	8,45
Інший пасажирський наземний транспорт	1644,9	1281,5	1045,2	1509,8	2432,5	4072,9	5271,4	1,29	3,20
Вантажний автомобільний транспорт	1200,7	1448,7	1470,5	3378,8	3587,7	4428,6	5819,6	1,31	4,85
Трубопровідний транспорт	1831,5	932,6	577,7	1574,4	2855,7	2432,2	2224,4	0,91	1,21
Водний транспорт	178,5	132,6	204,8	302,5	233,9	253,7	198,2	0,78	1,11
Авіаційний транспорт	616,9	540,5	410,2	647,8	616,1	1302,5	1527,7	1,17	2,48
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	11901	13347,3	10837	9529,5	8126,3	13757,7	16962,7	1,23	1,43
Поштова та кур'єрська діяльність	124,6	211,5	130	104,2	200,4	383,9	384	1,00	3,08

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях з 2014 р.

Джерело: сформовано автором за даними [169; 171, с.12-13]

На другому місці – складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту, де капітальні інвестиції у 2018 р. зросли на 23% і склали 16962,7 млн грн, що свідчить про розвиток транспортної галузі, нарощування потенціалу в обслуговуванні вантажів, складському господарстві. На третьому місці – вантажний автомобільний транспорт з 5819,6 млн грн капітальних інвестицій та динамікою зростання у 31% за 2018 р. Більш наочно динаміка капітальних інвестицій транспортних підприємств представлена графічно на рис. А.5 додатку А, де видно, що відбувається оновлення і модернізація необоротних активів транспортних підприємств суттєвими темпами, а отже, зростання обсягів власних коштів, які підприємства готові вкладати у зміцнення конкурентоспроможності і підвищення економічної стійкості та безпеки.

Негативна динаміка капітальних інвестицій зафіксована тільки в галузі водного транспорту – скорочення на 22% та трубопровідного транспорту – скорочення на 9%. Зважаючи на важливість використання системи трубопровідного транспорту України та наявного потенціалу воднотранспортної системи у забезпеченні вантажопотоків, держава в особі відповідних міністерств і відомств шляхом фінансування державних програм, створення умов для залучення інвестицій тощо повинна сприяти збільшенню капітальних інвестицій підприємств трубопровідного та водного транспорту, маючи на меті прискорення їх модернізації, оновлення активів, економічного розвитку.

Поряд з наведеними, одним з найважливіших внутрішніх чинників економічної безпеки транспортних підприємств України є кадрове забезпечення. Аналіз кадрового забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств у динаміці 2010-2018 рр. наведено в табл. 2.6., з якої видно, що кількість підприємств транспортної галузі має нестійку динаміку, проте спостерігаємо суттєве покращення у 2017 р., у якому зафіксовано 15252 підприємств, що менше, ніж 16810 у 2013 р., проте більше на 11% ніж у 2016 р.

Таблиця 2.6

Кількість підприємств, середньооблікова кількість та середньомісячна заробітна плата штатних працівників на підприємствах за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»¹

Роки	Кількість підприємств		Середньооблікова кількість штатних працівників		Середньомісячна заробітна плата	
	одиниць	Темп росту ланцюговий	тис. осіб	Темп росту ланцюговий	грн	Темп росту ланцюговий
2010	13603	1,00	824,3	1,00	2658	1,00
2013	16810	1,09	808,6	0,98	2589	0,98
2014	14909	0,89	731,0	0,90	3768	0,84
2015	15148	1,02	661,4	0,90	4653	1,02
2016	13714	0,91	659,9	1,00	5810	0,98
2017	15252	1,11	655,2	0,99	7688	1,32
2018	-	-	648,4	0,99	9860	1,28
Тр 2018/2010	-	-	0,79	-	3,71	-

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях з 2014 р.

Джерело: сформовано автором за даними [169; 171, с.20-23]

Кількість підприємств, які функціонують в транспортній галузі, відповідає процесам, що відбуваються в економічному та політичному житті держави і суспільства, відображаючи суттєве порушення економічної безпеки. Так, у 2014 р. кількість транспортних підприємств та підприємств складського господарства й допоміжної діяльності у сфері транспорту порівняно з 2013 р. значно скоротилась: у 2016 р. кількість суб'єктів господарювання зменшилась порівняно з 2013 р. на 3096 одиниць (або на 22,5%), порівняно з 2010 р. їх кількість зросла на 1% [169]. Дані за 2018 р. поки відсутні на сайті Державної служби статистики. Середньооблікова кількість штатних працівників на транспортних підприємствах та підприємствах складського господарства й допоміжної діяльності у сфері транспорту в 2018 р. скоротилась на 21% відповідно до показника 2010 р. та на 1% до 2017 р. і склала 648,4 тис. осіб. Середньомісячна заробітна плата у

сфері транспорту становила 2658 грн у 2010 р. та 9860 грн у 2017 р., тобто зросла у 3,71 рази. Проте слід зазначити, що за цей період відбулось багато змін, зокрема кризові явища в економіці та політичній сфері внаслідок військової агресії Росії та анексії частини української території, зростання показників інфляції, безробіття, збільшення номінальної заробітної плати й податкового тиску, посилення соціальних гарантій для працівників та контролю з боку держави у дотриманні підприємствами трудового законодавства. Усе це значною мірою вплинуло на те, що частина підприємств була ліквідована, а працівники звільнені або працевлаштовані неофіційно.

Більш детально аналіз показників середньооблікової кількості штатних працівників та середньої заробітної плати працівників підприємств за окремими видами транспорту представлено в таблиці А.17 додатку А та рисунках 2.12 і 2.13.

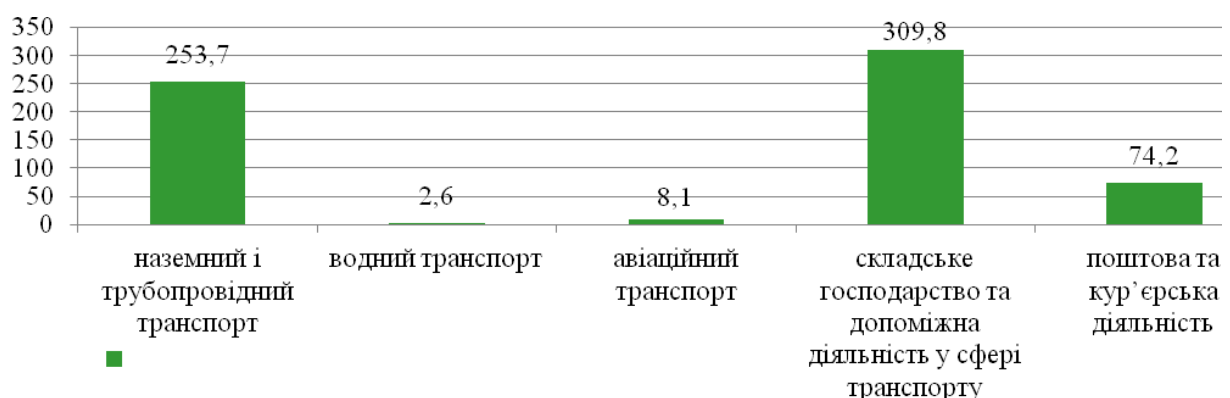


Рис. 2.12. Середньооблікова кількість штатних працівників підприємств за видами транспорту у 2018 р., тис. осіб

Джерело: складено автором за даними [169]

Як бачимо, кількість зайнятих працівників та середня заробітна плата підприємств за видами транспорту суттєво відрізняються між собою. Так, в авіаційному транспорті у 2018 р. працює всього 8,1 тис. штатних працівників, при цьому середня заробітна плата складає 35651 грн – традиційно найбільше в транспортній галузі.

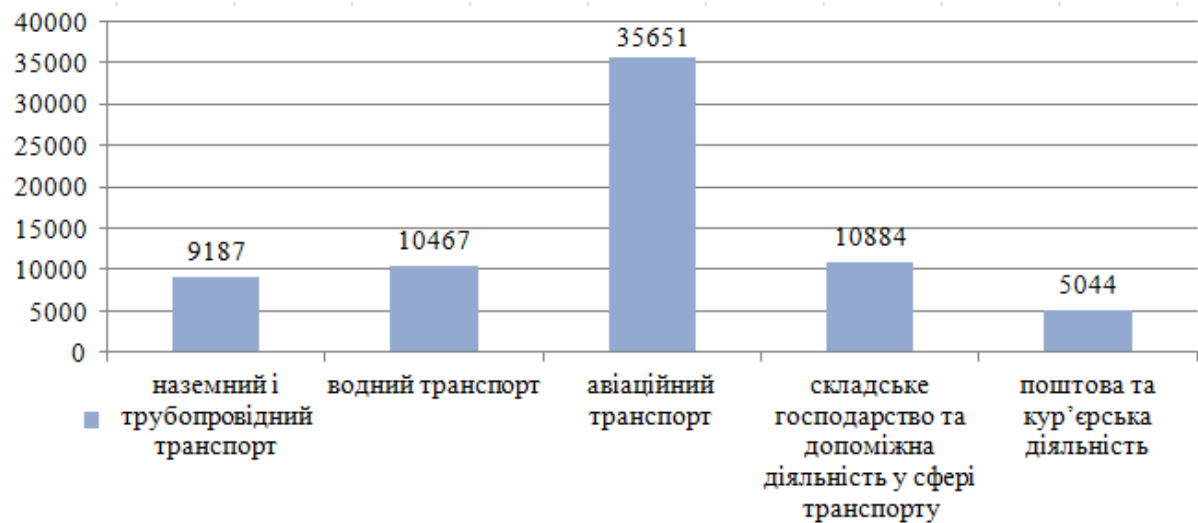


Рис. 2.13. Середня заробітна плата працівників підприємств за видами транспорту у 2018 р., грн

Джерело: складено автором за даними [169]

Найбільша кількість працівників зайнята у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту – 309,8 тис. осіб з середньою заробітною платою 10884 грн. На підприємствах наземного і трубопровідного транспорту задіяні 253,7 тис. осіб із заробітною платою 9187 грн. Поштова та кур'єрська діяльність охоплює 74,2 тис. працівників із заробітною платою всього 5044 грн – найнижча в галузі. У водному транспорті працює найменша кількість робітників – всього 2,6 тис. осіб із середньою заробітною платою 10467 грн.

Трудові ресурси є запорукою забезпечення економічної безпеки будь-якого підприємства. Для сфери транспортних послуг це особливо актуально, оскільки кваліфіковані працівники не тільки управляють (керують) транспортними засобами, а й організовують та обслуговують перевезення, гарантують якість послуг і сервісу, безпеку пасажирів, збереження вантажів, забезпечують розвиток окремих підприємств й, за великим рахунком, всієї транспортної галузі. Тому підприємства зацікавлені у підготовці та належній мотивації своїх працівників, особливо, молоді, сприяння їх реалізації як

висококваліфікованих фахівців, здатних креативно мислити та постійно навчатися і розвиватися з урахуванням сучасних динамічних змін у світі.

На жаль, статистика не виділяє окремо витрати на стимулювання праці, але проаналізуємо в цілому витрати на персонал та витрати на соціальний захист працівників транспортних підприємств (табл. А.18 додатку А). Так, витрати на персонал в галузі транспорту зазнали суттєвих змін у бік збільшення. Переважну їх більшість складають витрати на оплату праці, у 2017 р. – 82,5%, а інші витрати складають відрахування на соціальні заходи. Сума витрат на персонал у 2017 р. склала 84169,3 млн грн, що у 2,26 рази більше порівняно з показниками 2010 р. та на 35,4% з показниками 2017 р.

Зазначені показники витрат на оплату праці необхідно враховувати у поєднанні зі змінами мінімальної заробітної плати в Україні, яка суттєво зростала через інфляційні процеси в країні, та оцінювати співвідношення рівня оплати праці транспортних підприємств у порівнянні з відповідними показниками по Україні. Так, середня місячна заробітна плата в Україні у грудні 2017 р. склала 8777 грн, у грудні 2018 р. – 10573 грн, а у березні 2019 р. – вже 10237 грн. У березні 2019 р. середня заробітна плата в транспортній галузі становила вже 11191 грн [169]. Таким чином, на тлі зменшення кількості працівників спостерігаємо позитивну тенденцію до збільшення середньомісячної заробітної плати, яка на цей час вище від середньої по країні. Найбільший розмір середньомісячної заробітної плати традиційно мають працівники підприємств авіаційного транспорту.

Наступним чинником забезпечення економічної безпеки підприємств є прибутковість. За попередніми даними у 2018 р. 74,1% транспортних підприємств одержали прибуток [169], проте за загальним сукупним показником транспортна галузь збиткова. У 2017 р. рівень збитковості склав 3,5%, у 2018 р. – 4,0% [169], при тому, що у 2016 р. прибутковість склала 1,8%, що є найбільшим значенням за 2016-2018 рр. Чистий збиток у 2018 р. за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» становить 22365,3 млн грн [169], що

суттєво більше від показника 2017 р. у 16449,7 млн грн. Вказана тенденція надзвичайно негативно впливає на економічну безпеку транспортних підприємств.

Показники формування чистого прибутку (збитку) підприємств виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» мають нестійку динаміку у 2012-2014 рр. та тенденцію до значного зростання, починаючи з 2015 р. (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Формування чистого прибутку (збитку) підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»¹

Показники, млн грн	Роки						Тр 2017/ 2016	Тр 2017/ 2012
	2012	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹		
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, робіт, послуг	210643,8	204761,7	202510,7	293568,0	359911,7	425887,2	1,18	2,02
Інші операційні доходи	19760,6	13768,6	18069,0	40344,1	30390,3	29282,7	0,96	1,48
Інші доходи	9145,7	7946,2	6028,0	13179,1	21585,3	10155,1	0,47	1,11
Разом чисті доходи	239550,1	226476,6	226607,7	347091,7	411888,1	465325,1	1,13	1,94
Операційні витрати	218463,1	210985,5	224131,9	330153,5	371017,3	459312,0	1,24	2,10
Інші витрати	13562,1	14656,7	22179,6	30859,5	28050,3	22545,6	0,80	1,66
Витрати усього	236422,4	227900,0	249199,3	364939,5	404479,4	482121,8	1,19	2,04
з них собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-	-	169572,1	239764,7	304119,4	378994,8	1,25	-
Чистий прибуток (збиток)	3127,7	-1423,4	-22591,6	-17847,8	7408,7	-16449,7	-2,22	-5,26

¹Без урахування результатів діяльності банків, тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Джерело: складено за даними сайту Міністерства інфраструктури України та публікації [2, с.24-25]

Така ситуація пояснюється інфляційними процесами і ще більше – підвищенням курсу іноземних валют, оскільки транспортні послуги мають значну частку експорту та імпорту, це безпосередньо впливає на обсяги доходів і витрат.

У 2016-2017 рр. зростають обсяги діяльності транспортних підприємств. Так, транспортними підприємствами за результатами 2017 р. отримано чистий дохід від реалізації робіт, послуг, продукції в розмірі 425887,2 млн грн, що на 18% більше від показника 2016 р. та у два рази (2,02) більше, ніж у 2012 р. Це свідчить про зростання попиту на продукцію транспорту, а не тільки про підвищення тарифів. Проте негативним є непропорційне зростання витрат, що спричиняє збитковість діяльності та загрожує економічній стійкості підприємств. Загальна сума витрат у 2017 р. склала 482121,8 млн грн, що на 19% більше, ніж у 2016 р. та 2,04 рази більше від показника 2012 р. Причиною цього є зростання собівартості реалізованих послуг, робіт, продукції, товарів – на 25% за 2017 р., та значний обсяг операційних витрат з динамікою зростання за 2017 р. на 24%.

У 2016 р. чисті доходи підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» збільшилися на 66343,7 млн грн (22,6 %), витрати зросли на 39539,9 млн грн (10,83 %), у результаті чого отримана сума чистого прибутку в розмірі 7408,7 млн грн.

Негативним внутрішнім фактором, який загрожує економічній безпеці транспортних підприємств, є співвідношення показників результатів діяльності. Як бачимо на рис. А.6 додатку А, чисті доходи від реалізації хоч і зростають, проте операційні витрати завжди вищі, що не створює передумов для забезпечення ні рентабельності, ні стійкості, ні можливостей для самофінансування розвитку. Найменший розрив між виручкою і операційними витратами був у 2016 р. За рахунок наявності інших операційних доходів у підсумку вдалось отримати прибуток 7408,7 млн грн. За період аналізу незначний прибуток присутній також у 2012 р. у розмірі

3127,7 млн грн, але на противагу цьому найбільш збитковими були 2014 р. (22591,6 млн грн збитків), 2015 р. (17847,8 млн грн збитків) і 2017 р. (16449,7 млн грн збитків), що проілюстровано на рис. А.7 додатку А.

За попередніми даними [169], у 2018 р. транспортні підприємства одержали фінансовий результат у вигляді збитку у 20732,0 млн грн, при цьому кількість збиткових підприємств склала 25,9% від загальної сукупності. Найбільш збитковими є великі підприємства, які утримують застарілі об'єкти основних засобів, нерентабельні перевезення та мають значні витрати.

На сьогодні останні детальні статистичні дані для оцінки фінансового стану підприємств за видами транспорту представлені тільки за 2017 р. [171], з яких видно, що прибутковими у 2017 р. були підприємства водного транспорту – прибуток 85451 тис грн, та складського господарства і допоміжної діяльності у сфері транспорту – прибуток 7850263 тис грн. У 2016 р. ці підприємства теж отримали прибуток, так само, як і підприємства авіаційного транспорту, прибуток яких у 2016 р. склав 1286042 тис грн. Найбільш збитковими у 2017 р. були підприємства трубопровідного транспорту (22343668 тис грн збитку) та залізничного транспорту (21983715 тис грн збитку).

Важливим чинником забезпечення економічної безпеки підприємств є фінансовий стан. Проаналізуємо фінансово-майновий стан транспортних підприємств за показниками ліквідності, фінансової стійкості, ділової активності та рентабельності. За результатами аналізу показників ліквідності можна визначити ризики неповернення поточних зобов'язань шляхом оцінювання ступеня й структури їх покриття різними видами оборотних активів. На практиці розраховують коефіцієнти абсолютної, поточної ліквідності, коефіцієнт покриття (загальної ліквідності). Для визначення якості (а значить, і ризиків) покриття поточних зобов'язань порівнюємо зазначені коефіцієнти між собою та визначимо коефіцієнт співвідношення дебіторської і кредиторської заборгованостей за товари, роботи, послуги.

На основі наданого Державною службою статистики зведеного балансу підприємств транспортної галузі розраховано коефіцієнти ліквідності, які показують, що стан платоспроможності транспортних підприємств знаходиться на критичному рівні, значно нижчому за оптимальні межі протягом всього періоду аналізу (таблиця 2.8).

Таблиця 2.8

Динаміка показників ліквідності транспортних підприємств
за 2013-2017 рр.

Показник	Коефіцієнт абсолютної ліквідності [0,2-0,35]	Коефіцієнт швидкої ліквідності [0,6-0,8]	Коефіцієнт загальної ліквідності [2-2,25]	Коефіцієнт співвідношення дебіторської і кредиторської заборгованості за товари, роботи, послуги [< 1]
2013	0,19	0,81	1,01	0,62
2014	0,13	0,76	0,92	0,61
2015	0,17	0,73	0,89	0,64
2016	0,15	0,8	0,97	0,79
2017	0,16	0,69	0,91	0,64
Тр, %	-3,1	-2,9	-2,12	0,76

Джерело: розраховано автором за інформацією, наданою Державною службою статистики України [169]

Звертає на себе увагу зниження усіх показників ліквідності. Як бачимо, коефіцієнт абсолютної ліквідності транспортних підприємств значно менше оптимальної межі 0,2-0,35 і в динаміці погіршується – від 0,19 у 2013 р. до 0,16 у 2017 р. Причиною цього є брак коштів. Недостатність наявних грошових коштів суттєво погіршує фінансову стійкість та економічну безпеку транспортних підприємств. Величину й динаміку коефіцієнта абсолютної ліквідності можна вважати умовно прийнятною, оскільки щоденна величина грошових активів є доволі випадковою. Вважаємо, що зменшення коефіцієнта абсолютної ліквідності до рівня 0,1 не є критичним. Проте, щоб покращити ситуацію необхідно переглянути схему розрахунків з дебіторами, налагодити платіжну дисципліну, формувати і перевіряти дотримання платіжного календаря, не накопичувати поточні борги. Варто

зазначити, що в розрізі видів транспорту за окремими підрахунками встановлено, що в межах норми у 2017 р. абсолютна ліквідність спостерігалась тільки у підприємств залізничного (0,24) та трубопровідного (0,29) транспорту.

Коефіцієнт швидкої ліквідності транспортних підприємств також погіршується в динаміці – від 0,81 у 2013 р. до 0,69 у 2017 р., проте знаходиться в межах норми. Цьому сприяє наявність значної суми дебіторської заборгованості, яка включається до розрахунку проміжної або швидкої ліквідності. Зменшення коефіцієнта поточної (швидкої) ліквідності за досліджуваний період, на перший погляд, оцінюється, як негативна тенденція, проте може свідчити про інкасацію дебіторської заборгованості та покращення платоспроможності.

Коефіцієнт загальної ліквідності транспортних підприємств вдвічі нижче від оптимальної межі і також погіршується в динаміці – від 1,01 у 2013 р. до 0,91 у 2017 р. Тільки підприємства трубопровідного транспорту мають достатній рівень загальної ліквідності у 2017 р. – 2,01. Причиною незадовільної величини загальної ліквідності є надто велика сума поточних зобов'язань, яку ледь здатні покрити вартістю оборотних активів, звідси походить друга назва цього показника – коефіцієнт покриття. Також транспортні підприємства мають незначні за обсягом запаси, тому структура майна вимагає покращення у співвідношенні суми ліквідних активів та поточних зобов'язань, у бік зменшення боргів, пришвидшення інкасації дебіторської заборгованості й нарощування суми наявних коштів. Зниження коефіцієнта покриття на 0,11 зменшує ступінь покриття поточних зобов'язань оборотними активами, що є негативним чинником, особливо зважаючи, що величина даного коефіцієнта у 2014-2015 рр. менше одиниці.

Розрахований додатковий коефіцієнт платоспроможності, а саме, показник співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованостей за товари, роботи, послуги демонструє, що на транспортних підприємствах значно переважають власні зобов'язання. Тобто коефіцієнт 0,64 у 2017 р.

показує, що тільки 64% поточної товарної кредиторської заборгованості можна погасити за рахунок інкасації заборгованості дебіторів за товари, роботи, послуги. І знову ж таки, лише на підприємствах трубопровідного транспорту цей показник більше 1, а саме – 1,17 у 2017 р., що свідчить про достатню ліквідність підприємств саме цього виду транспорту.

Розглянемо показники фінансової стійкості транспортних підприємств на основі оцінки співвідношення активів, власного капіталу і зобов'язань, та з'ясуємо, як вони впливають на їх економічну безпеку (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Динаміка показників фінансової стійкості транспортних підприємств
за 2013-2017 рр.

Показник	Коефіцієнт автономії [> 0,5]	Коефіцієнт фінансування [< 0,2]	Коефіцієнт заборгованості [< 0,5]	Коефіцієнт поточної заборгованості [< 0,4]	Коефіцієнт забезпеченості власним оборотним капіталом [> 1]	Коефіцієнт маневрування власного оборотного капіталу [> 0,1]
2013	0,51	0,95	0,49	0,3	0,01	13,87
2014	0,46	1,18	0,54	0,36	-0,08	-1,55
2015	0,71	0,41	0,29	0,16	-0,11	-1,5
2016	0,7	0,44	0,3	0,17	-0,03	-5,18
2017	0,66	0,53	0,34	0,2	-0,09	-1,75
Тр, %	5,5	-8,9	-5,8	-6,6	-153,3	-22,5

Джерело: розраховано автором за інформацією, наданою Державною службою статистики України [169]

У цілому, фінансова стійкість підприємств транспортної галузі краща, ніж ліквідність та платоспроможність. Коефіцієнт автономії знаходиться в межах вище норми: 0,51 у 2013 р. та 0,66 у 2017 р. У розрізі видів транспорту найвищий коефіцієнт автономії у підприємств залізничного і трубопровідного транспорту – у обох 0,80 у 2017 р. (рис. А.8 додатку А), а, отже, 80% вартості усього майна складає вартість власного капіталу і є позитивним фактором забезпечення економічної безпеки підприємств. Найнижчий коефіцієнт автономії у підприємств авіа та автомобільного

транспорту й складського господарства, що пов'язано з низькою, а іноді від'ємною через накопичені непокриті збитки, вартістю власного капіталу. Рентабельність діяльності та сума нерозподіленого чистого прибутку можуть безпосередньо позитивно впливати на фінансову стійкість та економічну безпеку підприємства у разі зростання, і навпаки, погіршувати стійкість у разі збиткової діяльності.

Коефіцієнт фінансування показує часту боргів у власному капіталі, оптимальне його значення має бути менше 0,2, проте дорівнювати нулю теж не виправдано, оскільки залучення позикових коштів у розумних межах без порушення фінансової стійкості сприяє зростанню рентабельності власного капіталу. Так, коефіцієнт фінансування скоротився від 0,95 у 2013 р. до 0,53 у 2017 р., але пов'язано це не зі скороченням позикових коштів, а зі зменшенням обсягу власного капіталу через збитковість діяльності транспортних підприємств. Найвищий коефіцієнт фінансування у 2017 р. у підприємств авіатранспорту – 19,34, що пояснюється рекордною динамікою за останні роки в обсягах перевезення пасажирів, здійснення інвестицій, залучення кредиторів та інвесторів.

Коефіцієнт поточної заборгованості транспортних підприємств знаходиться в межах норми і у 2017 р. складає 0,20. Можна стверджувати, що транспортні підприємства більше залучають короткострокові кредитні ресурси і переважно це кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги.

Коефіцієнт забезпеченості власним оборотним капіталом має негативну динаміку і від'ємні значення (-0,09 у 2017 р.). Причиною цього є значне переважання суми поточних зобов'язань над вартістю оборотних активів та недостатність власного капіталу, колосальні суми накопичених непокритих збитків за ряд періодів. Достатній коефіцієнт забезпеченості власним оборотним капіталом у 2017 р. спостерігається тільки у підприємств трубопровідного транспорту – 1,01, відповідно сума власного оборотного капіталу у них найвища – 16657485 тис. грн, що наочно зображено на

рисунку А.9 додатку А. Крім цього, додатне значення власного оборотного капіталу у 2017 р. має залізничний транспорт – 7892851 тис. грн. Найбільше від’ємне значення коефіцієнта забезпеченості власним оборотним капіталом у підприємств складського господарства через високі борги. Відповідно коефіцієнт маневрування власного оборотного капіталу транспортних підприємств незадовільний по галузі в цілому та по всіх видах транспорту, крім трубопровідного і залізничного, підприємства яких є найбільш фінансово стійкими.

Наступним кроком є оцінка ділової активності транспортних підприємств у динаміці (табл. 2.10), яка характеризує співвідношення середньої вартості певного виду активів чи капіталу та обсягу чистих доходів за відповідний період.

Таблиця 2.10

Динаміка показників ділової активності транспортних підприємств
за 2013-2017 рр.

Показник	Коефіцієнт оборотності запасів	Період обороту запасів, дні	Коефіцієнт оборотності активів	Період обороту активів, дні	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	Період обороту власного капіталу, дні	Коефіцієнт участі необоротних активів у вартості майна
2013	7,62	47,93	0,53	688,40	1,03	354,22	0,70
2014	7,07	51,59	0,51	721,79	1,04	350,62	0,67
2015	9,06	40,30	0,36	1001,68	0,56	648,89	0,86
2016	8,81	41,45	0,28	1304,90	0,40	916,84	0,84
2017	8,77	41,64	0,34	1059,48	0,51	718,32	0,82
Тр, %	3,0	-2,6	-7,0	10,8	-10,1	20,6	3,53

Джерело: розраховано автором за інформацією, наданою Державною службою статистики України [169]

Ділова активність показує, на скільки інтенсивно підприємство використовує свої ресурси, який потенціал генерування чистого доходу у складових вартості його майна. Позитивно оцінюється зростання коефіцієнта оборотності та зменшення періоду обороту. Як бачимо, коефіцієнт

оборотності запасів транспортних підприємств зростає від 7,62 рази у 2013 р. до 8,77 раз у 2017 р. або в середньому на 3% щороку. Відповідно період обороту запасів скоротився від 47,93 днів у 2013 р. до 41,64 дня у 2017 р. або на 2,6% щороку. Причиною такої динаміки є більш повільне зростання вартості запасів транспортних підприємств порівняно зі зростанням обсягу чистих доходів від реалізації послуг, продукції, товарів, робіт. Так, середньорічна вартість запасів у 2017 р. склала 36539107 тис. грн, а чистий дохід від реалізації (виручка) – 351832258 тис. грн. Коефіцієнт оборотності сукупних активів суттєво скорочується – від 0,53 у 2013 р. до 0,34 у 2017 р., що становить в середньому 7% щороку. Також подовжено період обороту активів до 1059,48 днів у 2017 р. Причиною цього є більше зростання вартості активів ніж обсягу чистих доходів. Середньорічна вартість сукупних активів транспортних підприємств у 2017 р. становила 1021262903 тис. грн, що на 5% менше від показника 2016 р. Позитивною динамікою вважається капіталізація, тобто нарощування балансової вартості сукупних активів підприємства, тому результати 2017 р. свідчать про наявність внутрішніх факторів порушення економічної безпеки транспортних підприємств.

Найвищий коефіцієнт оборотності за даними 2017 р. у підприємств авіаційного транспорту – 2,16 та водного транспорту – 2,38, найнижчі – у підприємств трубопровідного транспорту з показником 0,13 та залізничного зі значенням 0,18. Можна стверджувати, що авіатранспорт більш інтенсивно використовує наявне майно, залучає орендні операції, стимулює попит, посилює конкурентні позиції. І навпаки, підприємства трубопровідного транспорту використовують свої потужності не повною мірою, фізичне та моральне старіння основних виробничих потужностей посилює негативний вплив зазначених факторів. Таким чином, одиниця вартості майна генерує менший дохід, що негативно впливає на процес формування фінансових результатів й економічну безпеку в цілому. Аналогічна ситуація з показниками оборотності власного капіталу, вартість якого є нестабільною протягом досліджуваного періоду в порівнянні з незначною динамікою

приросту чистого доходу. Коефіцієнт оборотності власного капіталу зменшився майже вдвічі – від 1,03 у 2013 р. до 0,51 у 2017 р., період обороту збільшився до 718,32 днів у 2017 р. Це є незадовільною тенденцією послаблення ділової активності та негативно впливає на економічну безпеку транспортних підприємств.

Показники ділової активності тісно пов'язані з характеристикою рентабельності діяльності підприємств. Як вже зазначалось, негативним фактором погіршення ситуації є збитковість, яка тягне за собою серйозні загрози економічній безпеці та фінансовій стійкості транспортних підприємств. Проаналізуємо основні показники рентабельності та збитковості підприємств транспортної галузі у динаміці за 2013-2017 рр., які наведені в табл. 2.11.

Таблиця 2.11

Оцінка показників рентабельності (збитковості) транспортних підприємств
за 2013-2017 рр.

Показник	Рентабельність (збитковість) діяльності, %	Рентабельність (збитковість) сукупних активів, %	Рентабельність (збитковість) власного капіталу, %	Рентабельність (збитковість) необоротних активів, %	Витрато- місткість
2013	-0,59	-0,32	-0,61	-0,45	1,13
2014	-8,78	-4,44	-9,14	-6,51	1,18
2015	-6,04	-2,20	-3,40	-2,71	1,21
2016	2,53	0,71	1,01	0,84	1,17
2017	-4,86	-1,67	-2,47	-2,02	1,10
Тр, п.п.	1,43	0,86	0,61	0,69	-0,006

Джерело: розраховано автором за інформацією, наданою Державною службою статистики України [169]

Слід зазначити, що у деяких практиках (аналітичних та статистичних звітах і підрахунках) у випадку нерентабельності діяльності (збитковості) дані зі знаком «мінус» не наводяться і для оцінок та звітів враховують тільки інформацію про наявну рентабельність. Проте вважаємо за доцільне визначати і рівень збитковості у розрізі років та окремих показників для

можливості порівняння їх за обсягом з відсотками рентабельності, особливо, з урахуванням переважної збитковості транспортної галузі в цілому. Саме тому можна стверджувати, що рентабельність транспортних підприємств була присутня тільки у 2016 р. з такими значеннями коефіцієнтів: 2,53% рентабельності діяльності (або чистої рентабельності), 0,71% рентабельності сукупних активів (або загальної рентабельності), 1,01% рентабельності власного капіталу та 0,84% рентабельності необоротних активів. Результати решти років оцінюються як збиткові, найбільше, у 2014 р. – рівень збитковості діяльності склав 8,78%, збитковість сукупних активів – 4,44%, збитковість власного капіталу – 9,14%, збитковість необоротних активів – 6,51%. І хоча у 2017 р. збитковість нижча від рівня 2014 р. та 2015 р., проте її значення залишаються незадовільними і вкрай негативно характеризують внутрішні чинники забезпечення економічної безпеки підприємств.

У галузевому розрізі за видами транспорту у 2017 р. найвищий показник рентабельності демонструють підприємства складського господарства і допоміжної діяльності у сфері транспорту, а саме: загальної рентабельності – 5,77%, рентабельності власного капіталу – 14,09% та необоротних активів – 8,14%. На другому місці підприємства водного транспорту, у яких рентабельність активів найвища – 5,07%, рентабельність діяльності становить 3,66%, рентабельність власного капіталу – 9,57%, та необоротних активів – 6,95%. Для підприємств водного транспорту такі показники рентабельності досягнуто за рахунок оптимізації структури майна та видів перевезень, зростання попиту і відповідно доходів з обмеженням витрат. Підприємства авіаційного транспорту в 2017 р. досягли збільшення рентабельності, чому сприяли посилення конкуренції, зростання інвестицій, пасажиропотоків, пожвавлення туризму та економічної активності населення.

Збитковість основної діяльності підприємств залізничного транспорту за результатами 2017 р. склала 16,54%, найбільша збитковість активів на рівні 5,28% зафіксована у підприємств трубопровідного транспорту, а

збитковість власного капіталу переважає у підприємств автотранспорту – 6,71%.

Закономірно, що вагомим внутрішнім фактором економічної безпеки транспортних підприємств є витратомісткість, що показує співвідношення доходів і собівартості. Найгірші показники витратомісткості у 2017 р. у підприємств трубопровідного транспорту – 0,82 та залізничного транспорту – 0,96. Кращі показники у автомобільного – 1,01 та авіатранспорту – 1,08. У водного транспорту – 1,13. Найкраще значення показники витратомісткості у підприємств складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту – 1,32. Даний показник вагомий тим, що дозволяє оцінити зв'язок між виручкою і безпосередньо собівартістю, оскільки даний механізм є передумовою формування чистого прибутку й базовим в оцінці загроз економічній безпеці підприємства.

На основі проведеного аналізу внутрішніх факторів впливу на економічну безпеку транспортних підприємств встановлено, що переважно галузь є збитковою, нерентабельною, з низьким рівнем платоспроможності та можливостей до самофінансування оновлення основних засобів. Найбільшого негативного впливу на внутрішні чинники економічної безпеки транспортних підприємств мали події 2014 р., та наслідки, які були найбільш виражені у 2015 р. Тоді фінансовий стан транспортних підприємств суттєво погіршився, криза неплатоспроможності, нездатність до самофінансування розвитку, збитковість – усе це негативно вплинуло на економічну безпеку підприємств. Проте у 2016 р. було досягнуто певних позитивних результатів. Фінансовий стан у контексті забезпечення економічної безпеки проаналізовано за величиною отриманого підприємствами чистого прибутку (збитку). І хоча 2017 р. був збитковим для транспортної галузі, встановлено, що прибутковими у 2017 р. були підприємства водного транспорту та складського господарства і допоміжної діяльності у сфері транспорту, проте показники їх ліквідності й ділової активності нижче оптимальних меж, що підкреслює необхідність забезпечення їх економічної безпеки.

Аналіз результатів розрахунку показників фінансової стійкості свідчить про їх неоднозначність. З одного боку, всі структурні показники (коефіцієнт автономії, фінансування, поточної заборгованості) мають задовільні значення та динаміку змін. Це свідчить про прийнятну вертикальну структуру балансу, проте недотримання оптимальних меж за рядом показників вимагає покращення співвідношення між власним і позичковим капіталом.

Показники ліквідності в межах норми лише у підприємств трубопровідного транспорту, фінансової стійкості – у залізничного та трубопровідного транспорту. Найбільше залучають позикові ресурси підприємства авіаційного транспорту, що погіршує їх фінансову стійкість.

Водночас, про кризову фінансову стійкість та неплатоспроможність транспортних підприємств свідчить від’ємне значення показника власних обігових коштів, що характерно для підприємств складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту. Зростання недостатності власних обігових коштів означає зростання загроз неплатоспроможності, оскільки за таких значень показника, фінансування поточної діяльності підприємств здійснюється виключно за рахунок позичкових джерел. Власний оборотний капітал достатній тільки у підприємств залізничного і трубопровідного транспорту.

Найвищі показники ділової активності у підприємств авіаційного та водного транспорту, відповідно зростає рентабельність і відбувається покращення фінансових результатів.

Таким чином, встановлено, що в цілому галузеві показники нестабільні, але в динаміці спостерігається покращення. Внутрішні фактори фінансового стану та економічної безпеки взаємозалежні із зовнішніми чинниками. У розрізі видів транспорту, найбільш динамічно розвивається авіаційний транспорт, проте поки він є збитковим (нестабільна динаміка прибутків і збитків), спостерігається порушення фінансової стійкості та платоспроможності. Найбільш стабільними й фінансово стійкими є підприємства водного транспорту, з достатньою ліквідністю, діловою

активністю, рентабельністю, що досягнуто в результаті оптимізації ресурсної бази і витрат на обслуговування діяльності. Залізничний транспорт має нестабільні чинники економічної безпеки, а саме: з одного боку достатня ліквідність й фінансова стійкість, висока ділова активність, а з іншого – збитковість та значна витратомісткість. Підприємства автомобільного транспорту мають лише порівняно високу ділову активність, проте низьку платоспроможність та недостатню фінансову стійкість, відсутність власного оборотного капіталу і збитковість, що в сукупності загрожує економічній безпеці. Підприємства трубопровідного транспорту мають достатню ліквідність та фінансову стійкість, проте низька ділова активність і найвищий рівень збитковості вимагають вжиття негайних заходів покращення економічної безпеки та ефективності діяльності. Найбільша рентабельність основної діяльності й стабільний показник витратомісткості у підприємств складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту, проте вони мають критичну ліквідність і фінансову стійкість, від’ємне значення власного оборотного капіталу, середній рівень ділової активності, неповною мірою використання наявного ресурсного потенціалу, що також потребує заходів впливу для забезпечення економічної безпеки даних підприємств.

2.3 Аналіз методичних підходів до оцінки рівня економічної безпеки підприємств

Оцінювання рівня економічної безпеки підприємства є обов’язковим етапом управління економічною безпекою. За результатами оцінювання керівники приймають рішення щодо забезпечення її достатнього рівня.

Більшість вітчизняних та зарубіжних розробок методик щодо оцінювання рівня економічної безпеки стосуються промислових підприємств, а питання оцінювання безпеки транспортних підприємств розроблені значно менше. Результати оцінки рівня економічної безпеки транспортного

підприємства дозволяють проаналізувати ефективність його діяльності, виявити проблемні ділянки та попередити можливі загрози для функціонування. Саме тому питання розробки методичного підходу до оцінки економічної безпеки транспортного підприємства в сучасних умовах є актуальними і такими, що перебувають у фокусі інтересів науковців й практиків.

У літературних джерелах описано декілька підходів до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства, у тому числі: ресурсний, структурний, цільовий, комплексний та інші.

При цьому більшість науковців застосовують зазначені підходи як до оцінювання економічної безпеки підприємства, так і до оцінювання фінансово-економічної безпеки підприємства. Безперечно, серед функціональних елементів оцінювання рівня економічної безпеки підприємства фінансова складова є провідною й вирішальною, оскільки за ринкових умов господарювання фінанси є «двигуном» будь-якої економічної системи.

Зокрема О.Ю. Амосов фокусує увагу на *ресурсних* складових фінансово-економічної безпеки і пропонує здійснювати оцінювання її рівня через призму наступних складових [5]: техніко-технологічні ресурси; ресурси капіталу; інтелектуально-кадровий ресурс; інформаційний ресурс; інноваційний ресурс; правовий ресурс. Аналогічний підхід реалізовано в роботах О.В. Арєф'євої, Т.Б. Кузенко [9; 10]. Але варто зазначити, що в межах ресурсного підходу визначення рівня економічної безпеки підприємства з урахуванням лише фінансово-економічної безпеки без урахування інших складових має свої недоліки.

Інший підхід, який використовується для оцінювання економічної безпеки підприємства, базується на *структурних* компонентах фінансово-економічної безпеки. Так, в роботі В.Л. Ортинського [142] запропоновано здійснювати оцінювання на основі таких складових, як: фінансова безпека; кадрова; технологічна; правова; інформаційна; екологічна; силова; ринкова;

інтерфейсна. Перевагою структурного підходу є врахування багатьох структурних елементів функціонування підприємства, хоча є суттєвий недолік, а саме, відсутність єдиного комплексного підходу до визначення рівня економічної безпеки, що впливає на оціночний процес.

Наступний – це цільовий підхід. У цьому контексті показовою є точка зору науковців В.А. Забродського, М.О. Кизима, які пропонують здійснювати оцінювання рівня економічної безпеки через систему показників, які ранжуються за цільовим призначенням, що дозволяє реалізувати багатовимірний аналіз і підвищує ґрунтовність та доцільність проведеного оцінювання [60].

Автори Г.Б. Клейнер, В.Л. Тамбовцев, Р.М. Качалов зосереджуються на визначенні рівня економічної безпеки підприємства на основі показників, які оцінюються відповідно до ризиків, що виникають у функціонуванні суб'єктів господарювання [78]. Застосовуючи цільовий підхід, С. Міщенко пропонує здійснювати оцінювання через показники, що визначають вартість підприємства із застосуванням дохідного підходу [130]. Проте оцінювання рівня економічної безпеки підприємства ускладнюється необхідністю отримання інформаційно-аналітичного забезпечення та проведення відповідних розрахунків.

Комплексний підхід є найбільш уживаним теоретичним підходом до визначення рівня економічної безпеки підприємства. Такий підхід використовують у своїх працях такі науковці, як: Т.Г. Васильців, О.Б. Коцан [25], В.І. Волошин, О.Р. Бойкевич, В.В. Каркавчук [23], Ю.Є. Чирва та О.М. Нестеренко [192].

У межах комплексного підходу Н.Й. Ревенчук визначає узагальнюючий критерій, застосовуючи бальний підхід [158]. Виходячи з положень представленого підходу, О.Ю. Вілкул, С.В. Максимов, Я.В. Нусінова та ін. [31] здійснюють оцінювання рівня економічної безпеки підприємств на основі виміру фінансових показників у вартісних одиницях та проводять розрахунок нового показнику запасу власного капіталу, який за відсутності

кризи на підприємствах визначається величиною, на яку можна зменшити їх власні активи, щоб економічний стан не погіршився до кризового, а у разі кризового стану – величиною, на яку потрібно збільшити власні активи цих підприємств для того, щоб значення фінансових коефіцієнтів, що використовуються під час діагностики, дорівнювали нормативам.

У процесі оцінювання поточного рівня економічної безпеки І.Ю. Зайцева [62], використовуючи комплексний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства, вважає, що в якості фінансової складової економічної безпеки підлягають аналізу: фінансова звітність і результати роботи підприємства (організації) – платоспроможність, фінансова незалежність, структура й використання капіталу та прибутку; конкурентний стан підприємства (організації) на ринку – частка ринку, якою володіє суб'єкт господарювання; рівень застосовуваних технологій і менеджменту; ринок цінних паперів підприємства (організації) – оператори та інвестори цінних паперів, курс акцій і лістинг.

Важливою передумовою забезпечення необхідного рівня фінансової складової економічної безпеки є планування (включаючи й бюджетне) комплексу необхідних заходів та оперативна реалізація запланованих дій у процесі здійснення тим чи іншим суб'єктом господарювання фінансово-економічної діяльності [62].

Застосовуючи комплексний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства, виникає можливість урахування широкого спектра елементів внутрішнього та зовнішнього середовища, що впливають на цей процес, структурувати відповідні дії, та отримати результат оцінювання рівня економічної безпеки підприємства.

Окрему велику групу методичних підходів оцінювання рівня економічної безпеки підприємства складають такі, що базуються на обґрунтуванні інтегральних показників [55; 160; 203; 204].

Цікавий підхід до оцінювання безпеки пропонує В.Ю. Халіна. Оцінка рівня економічної безпеки здійснюється за інтегральним показником, що

сформовано як мультиплікативний показник. Кожна складова оцінюється за відібраними експертами показниками, для яких визначається темп змін. У запропонованому методичному підході на першому етапі складові економічної безпеки згруповані наступним чином: фінансова, техніко-технологічна, інтелектуально-кадрова, політико-правова та екологічна [186]. На другому етапі проводиться відбір показників для оцінки економічної безпеки підприємства за кожною її структурною складовою. На третьому етапі здійснюється визначення рівня економічної безпеки для кожної складової. Для зведення показників до порівняльного вигляду при розрахунку індикаторів рівнів складових економічної безпеки підприємства розраховуються їх темпи змін. Виходячи з того, що наведені вище показники комплексно характеризують вплив факторів на рівень економічної безпеки підприємства, проведено їх виокремлення у розрізі характеру та напрямку впливу на рівень економічної безпеки підприємства. При цьому показники, які прямують до збільшення, знаходяться у чисельнику формули визначення рівня певної складової економічної безпеки, а ті, що прямують до зменшення – у знаменнику.

На нашу думку, перевагою даною підходу є використання в якості одиничних параметрів моделей розрахунку показників динаміки замість абсолютних значень показників.

У роботі Г.М. Черняк сформульовано вимоги щодо оцінювання економічної безпеки підприємства [191], наголошуючи при цьому, що на сьогодні в науковій економічній літературі не представлено єдиного підходу щодо вирішення зазначеного питання. До переліку вимог, за яким має оцінюватися рівень економічної безпеки вітчизняних підприємств, Г.М. Черняк відносить:

1. Динамічність (урахування змінного середовища існування підприємства).
2. Репрезентативність (відображення найбільш суттєвих показників, що впливають на рівень економічної безпеки підприємства).

3. Достовірність (адекватність відображення стану складової безпеки).

4. Інформаційна доступність (використання під час розрахунку офіційних статистичних даних, звітності підприємства та публічних експертних оцінок).

5. Урахування найбільш важливих складових економічної безпеки для підприємства.

Для енергетичних підприємств Г.М. Черняк пропонує оцінювати економічну безпеку, використовуючи дев'ять груп індикаторів для кожної компоненти економічної безпеки підприємства. При цьому пропонується застосовувати: узагальнюючий (інтегральний) показник – для оцінки економічної безпеки підприємства та розширену систему локальних показників – для детального аналізу компонент і виявлення резервів економічної безпеки підприємства. Оцінювання загального рівня економічної безпеки підприємства пропонується здійснювати на основі теорії нечітких множин і нечіткої логіки.

Для оцінки рівня економічної безпеки машинобудівного підприємства Н.Є. Гришко [41, с.67] використовує інтегральну модель оцінки рівня економічної безпеки підприємства за функціональними складовими (нерівнозначними у визначеній сукупності), яка базується на постулаті виділення функціональних складових у системі оцінювання економічної безпеки та процедурі нормування (стандартизації) відібраних показників, за формулою:

$$I = b_1 \left(\frac{\frac{1}{1}Y + \dots + \frac{1}{1}Y}{n_j} \right) + \dots + b_k \left(\frac{\frac{1}{k}Y + \dots + \frac{1}{k}Y}{n_k} \right), \quad (2.1)$$

де Y_{ij} - нормований i -й показник в j -ій сукупності;

n_j – кількість показників в j -ій групі;

k – кількість груп показників;

b_j – вага j -ї групи показників в балах (частках одиниці).

При формуванні інтегральної моделі оцінки рівня економічної безпеки машинобудівного підприємства автором [41] виділено функціональні блоки показників за трьома підсистемами: техніко-технологічної, ресурсної та комунікаційної з метою діагностики результатів діяльності машинобудівного підприємства. Сформовано 6 груп показників, кожна з яких поєднує показники за відповідними функціональними складовими.

У роботі К.С. Дяченко [52] представлено систематизовані методичні підходи вітчизняних та зарубіжних авторів до оцінки рівня економічної безпеки підприємств будівельної галузі, визначено їх переваги та недоліки. Це дозволило не лише поглибити та розширити теоретико-методичні основи оцінки рівня економічної безпеки підприємств будівельної галузі шляхом розробки системи економічної безпеки, яка включає в себе розрахунок коефіцієнта ефективності забезпечення економічної безпеки галузі (сектора економіки) з урахуванням ризиків та негативного впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, а й оцінити рівень сформованості системи економічної безпеки підприємництва галузі. У межах цих підходів, як зазначає автор, може бути розраховано низку інтегральних індексів, зокрема інтегральні індекси макроекономічних показників розвитку підприємництва; ефективності використання ресурсного потенціалу галузі; ділового клімату; соціальної ефективності підприємництва; рівня розвитку об'єктів інфраструктури підтримки та забезпечення економічної безпеки підприємств галузі. Основний висновок про ефективність системи економічної безпеки галузі (сектору економіки) К.С. Дяченко пропонує робити за результатами порівняння темпів поліпшення інтегрального показника економічної безпеки та приросту обсягів витрат (потенційних втрат) на фінансування заходів з її забезпечення.

У статті О.М. Чернеги [190] запропоновано критерії та показники фінансово-економічної безпеки підприємства, що включають переважно традиційні показники оцінки фінансового стану підприємства.

Незаперечною істиною є те, що ключову роль у виробничому процесі кожного підприємства відіграє персонал, а, отже, і економічна, і соціальна безпека є визначальними, а соціально-економічна безпека підприємства, що враховує обидві складові, обумовлює їх взаємозв'язок та синергію.

Автор І.В. Венглюк [27] серед найпоширеніших підходів оцінки рівня соціально-економічної безпеки суб'єктів господарювання виокремлює: індикаторний, економіко-математичний, ресурсно-функціональний, прибутково-інвестиційний.

За індикаторним підходом рівень безпеки підприємства визначають на основі системи індикаторів [3]. Останні можуть бути як кількісними, так і якісними величинами, що характеризують певні граничні (критичні) значення відповідних функціональних показників. Сутність цього підходу полягає у порівнянні фактичних індикаторів діяльності підприємств з їх індикаторами чи встановленими пороговими значеннями.

Оцінка безпеки функціонування економічних суб'єктів на базі такого підходу передбачає встановлення групи індикаторів, що можуть характеризувати головні напрями діяльності підприємства. Найчастіше встановлюють наступні групи індикаторів [15]:

- індикатори характеристики виробництва (обсяги виробництва та їх динаміка, ступінь завантаження виробничих потужностей, частка НДДКР у спільному обсязі робіт, коефіцієнт вибуття та коефіцієнт оновлення виробничих фондів, технічний ресурс обладнання й устаткування, частки активів та пасивів у основних засобах тощо);

- фінансові індикатори (фактичний та бажаний обсяги інвестицій, коефіцієнт ліквідності, коефіцієнт фінансової стійкості, коефіцієнт оборотності активів, рівень рентабельності виробництва, рівень рентабельності капіталу, структура активів і пасивів підприємства, обсяг прибутків та інше);

- соціальні індикатори (вікова структура персоналу, кваліфікаційна структура персоналу, професійна структура персоналу, коефіцієнт плинності

кадрів, коефіцієнт заміщення кадрів, рівень заборгованості заробітної плати, рівень оплати праці, втрати робочого часу і так далі).

На базі порівняння фактичних показників роботи підприємства з критичними значеннями – індикаторами – робиться висновок про рівень соціально-економічної безпеки суб'єкта господарювання.

Водночас, достовірна «оцінка рівня соціально-економічної безпеки підприємства на основі індикаторного підходу передбачає визначення з високим ступенем точності бази порівняння – індикаторів. Саме рівень точності індикатора і є проблемою, яка полягає в тому, що на сьогоднішній момент часу відсутня методична база визначення індикаторів, що враховували б особливості діяльності підприємства, обумовлені, зокрема, його галузевою належністю, формою власності, структурою капіталу, існуючим організаційно-технічним рівнем. А якщо ще додати необхідність постійного уточнення величини індикатора внаслідок постійної зміни зовнішнього середовища та внутрішніх параметрів, то складність проблеми значно збільшується, оскільки індикатори – показники взаємопов'язані та взаємообумовлені» [81, с.134]. Це викликає певні труднощі об'єктивного оцінювання безпеки підприємства і тому звужує область використання на практиці цього способу оцінювання.

За економіко-математичним підходом деякі автори [59; 80] пропонують визначати безпеку функціонування економічних суб'єктів на базі розрахунку сукупного індексу соціально-економічної безпеки підприємства. Незважаючи на доволі чітку формалізацію проблеми оцінювання соціально-економічної безпеки суб'єктів господарювання, існування визначених меж коливання показників, можливість зіставлення оцінок різних періодів, при такому підході існують окремі недоліки, наприклад, відсутність фіксованого переліку показників для оптимальної характеристики соціально-економічної безпеки суб'єктів господарювання. Так, для підприємств різних галузей промисловості такий набір показників

буде відрізнятися. Крім того, складність розрахунків є стримуючим фактором для широкого застосування цього підходу в практиці господарювання.

Розробники *ресурсно-функціонального підходу* [143, с.143; 147, с.469] запропонували визначати економічну безпеку на базі оцінювання ступеня використання ресурсів підприємства по кожній функціональній складовій. У якості ресурсів підприємства використовують фактори виробництва, у тому числі, ресурси капіталу – акціонерний капітал, фінансові ресурси підприємства, робоча сила, інформація і технологічні розробки, устаткування та обладнання, інтелектуальна власність – право на використання патентів та ліцензій. Варто зазначити, що роль інформаційних ресурсів та інтелектуальної власності в процесі вичерпання ресурсів і при збільшенні вартості нематеріальних активів стрімко зростає.

Наразі ресурсно-функціональний підхід можна вважати загальновизнаним та широкоживаним, хоча й має суттєві недоліки. Приміром, результати оцінювання рівня соціально-економічної безпеки є надто наближеними і не мають чіткого кількісного виразу. Спроби долучити до аналізу всі функціональні напрями діяльності компанії призводили до нівелювання визначення соціально-економічної безпеки за рахунок ототожнення аналізу з загальною оцінкою ефективності використання ресурсів підприємства.

Представники *прибутково-інвестиційного підходу* і його безпосередній розробник [149] підходять до оцінки критеріїв соціально-економічної безпеки через розуміння сутності соціально-економічної безпеки. Розглядаючи економічну безпеку як спосіб узгодження інтересів підприємства та суб'єктів зовнішнього середовища, а інтереси – як взаємодії, в результаті яких підприємство отримує зиск, вчені запропонували вважати прибуток підприємства критерієм соціально-економічної безпеки.

Для оцінювання соціально-економічної безпеки авторами запропоновано порівняти обсяги інвестицій з реінвестованого прибутку та обсяги інвестицій, які необхідно витратити для задовільного рівня соціально-

економічної безпеки. Такий спосіб вибору критерію для визначення соціально-економічної безпеки ґрунтується на значенні розширеного відтворення виробничих фондів при реалізації інтересів підприємства та їх узгодження з суб'єктами зовнішнього середовища.

На думку вчених [81, с.165-167], підприємство перебуває в економічній безпеці за умови, якщо його господарська діяльність є прибутковою, відповідно, джерелом створення соціально-економічної безпеки є прибуток, який підприємство отримало в результаті взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища. Чим вище рівень узгодження інтересів, тим більше прибутків отримує підприємство. Визначення індексу соціально-економічної безпеки пропонується проводити через порівняння обсягів бруто-інвестицій підприємства та обсягів ресурсів, необхідних для підтримки задовільного рівня соціально-економічної безпеки.

Автор І.О. Доценко [48] пропонує здійснювати розрахунок інтегрального індексу економічної безпеки підприємства на основі оцінки впливу чинників підприємницького ризику. Інтегральний індекс служить для отримання інформації про стан економічної безпеки підприємства в цілому або окремих її складових. Комплексний інтегральний індекс економічної безпеки підприємства визначається поетапно на основі врахування впливу підприємницьких ризиків. Автор пропонує враховувати рівень підприємницького ризику за складовими економічної безпеки як показник-індикатор для визначення рівня економічної безпеки підприємств. Система показників-індикаторів, що одержали кількісний вираз, дозволяє завчасно сигналізувати про небезпеку і вживати заходи з її попередження. Запропонований методичний підхід передбачає розрахунок 10 часткових індикаторів (складових) економічної безпеки, поділених на 6-10 груп індексів. Кожен із запропонованих індикаторів складається з найбільш важливих чинників підприємницьких ризиків, які відображають окремі напрямки впливу ризиків та формують стабільність діяльності підприємства.

У роботі Т.Л. Зубко [68] економічну безпеку підприємства розглянуто як систему, що складається з шести компонентів. Автором згруповані показники оцінки складових системи економічної безпеки підприємства та узагальнені основні підходи до її формування. Рекомендовано для оцінки рівня економічної безпеки підприємства застосування методу нечіткої логіки, досліджено наукові підходи до визначення рівня економічної безпеки, виконано розрахунок її рівня за даними підприємства галузі зв'язку.

Загалом, перераховані моделі не завжди діють в умовах української економіки, а специфіка транспортної галузі в розглянутих методичних підходах по великому рахунку не врахована. Тому на особливу увагу в рамках нашого дослідження заслуговують підходи щодо оцінювання економічної безпеки саме транспортних підприємств, розроблені провідними вітчизняними науковцями.

Насамперед розглянемо індикатори економічної безпеки транспорту: а) за впливом галузі на забезпечення макроекономічної безпеки та б) за впливом внутрішньогалузевих загроз [92, с.10-15], основні з яких наведено в табл. 2.12.

Таблиця 2.12

Індикатори економічної безпеки транспорту

Група 1	Характеристика 2
Індикатори, що характеризують роль галузі у формуванні кінцевих народно-господарських результатів	Об'ємні: транспортємність валового внутрішнього продукту; структура транспортного ринку; перевезення продукції стратегічних галузей; показники транспортної забезпеченості.
	Ресурсні: співвідношення частки кінцевої продукції галузі у внутрішньому валовому продукті (ВВП) і питомої ваги чисельності працівників відносно економічно активного населення; частка працівників у чисельності економічно активного населення; співвідношення між середньою заробітною платою в галузі і середньою заробітною платою по промисловості; частка основних засобів у загальній вартості необоротних активів; частка амортизаційних відрахувань в амортизаційних відрахуваннях ВВП.
	Ефективність: рентабельність, продуктивність праці, рівень ресурсоспоживання.
	Показник оцінки стану безпеки транспортної системи, що визначається як імовірність знаходження транспортної системи в працездатному або непрацездатному безпечному стані за розрахунковий час.

Продовження таблиці 2.12

1	2
Індикатори внутрішньогалузевих загроз економічній безпеці – передусім, показники, що визначають стійкість роботи транспорту	Показник безпеки руху – той, при якому обсяг сумарних витрат (поточних і капітальних) на підвищення безпеки руху має мінімальне значення, а чистий дисконтований дохід від перевезень, як функція безпеки, досягає найбільшого значення.
	Показник ступеню зносу і старіння основних засобів , що визначає розвиток інфраструктури транспорту, оновлення основних засобів, а також стійкість роботи транспортних засобів і споруд, вимірюється у відсотках від загального обсягу інвестицій на розвиток економіки країни.
	Рівень імпорту технічних засобів транспорту і запасних частин до них у відсотках від загальної кількості, технічних засобів, що поставляються транспорту. Включення цього показника в перелік найважливіших індикаторів стійкості роботи транспорту дає можливість визначити настання моменту критичної залежності від імпорту транспортних засобів і найважливіших видів споживаної ним продукції.

Джерело: сформовано автором за [92, с.10-15]

Поряд з наведеними факторами забезпечення економічної безпеки транспорту для стабільності функціонування, економічного розвитку та повного задоволення потреб населення і національної економіки в транспортних послугах слід наголосити на необхідності державної підтримки діяльності транспорту [91, с.10-15].

Модель фінансово-економічної безпеки транспортних підприємств, розроблена авторами [136, с.42-49] на основі факторного аналізу, має вигляд:

$$Y = 6,53 F1 + 2,94 F2 + 2,13 F3, \quad (2.2)$$

де $F1$ – фактор, що характеризує фінансову автономність та стійкість діяльності підприємства (41% загальної мінливості). Структуру визначають коефіцієнт фінансової залежності; коефіцієнт співвідношення залучених та власних коштів; коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості; коефіцієнт оборотності активів; коефіцієнт оборотності власного капіталу; коефіцієнт стійкості економічного зростання; рентабельність власного капіталу;

$F2$ – фактор, що характеризує ефективність і оперативність діяльності підприємства (18% загальної мінливості). Структуру визначають коефіцієнт структури залученого капіталу, рентабельність активів; рентабельність основного капіталу; коефіцієнт структури залученого капіталу, оборотність основного капіталу і тривалість операційного циклу;

$F3$ – фактор, що характеризує майновий стан підприємства (13% загальної мінливості). Структуру характеризують коефіцієнт зносу основних засобів; коефіцієнт придатності необоротних активів; частка оборотних коштів у активах і коефіцієнт концентрації залученого капіталу.

Далі розглянемо методичні підходи, які застосовуються при оцінюванні рівня економічної безпеки транспортних підприємств в розрізі окремих видів транспорту.

Так, наприклад, для визначення показника рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств автор [134, с.9] пропонує застосовувати вираз:

$$I_{ЕБj}^{АТП} = f \left(\frac{\sum_{l=1}^r \hat{P}_{lj} \sigma_l^2}{\sum_{l=1}^r \sigma_l^2} \right) \rightarrow \max, \quad (2.3)$$

де $\hat{P}_{lj}$ – оцінка значення l -складової економічної безпеки для j -го підприємства;

σ_l^2 – частка повної дисперсії ознак, що пояснюється l -складовою економічної безпеки для j -го автотранспортного підприємства.

Для оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств залізничної галузі С.В. Каламбет, В.А. Воропай аналізують загрози із застосуванням функціонального та комплексного підходів. Для оцінки використовуються методи експертних досліджень і фінансового аналізу [74, с.106-113].

Пильна увага науковців (О.М. Бондаренко, В.В. Мізюк [126], О.В. Ареф'єва [9-10], С.А. Демінський) зосереджена на дослідженнях

економічної безпеки на підприємствах авіаційного транспорту як важливої складової загальної безпеки перевезень авіаційним транспортом.

Проблема забезпечення безпеки перевезень авіаційним транспортом пов'язана із значними збитками соціального характеру (у зв'язку з травмуванням чи загибеллю людей) та економічного характеру, пов'язаними з необхідністю відшкодувань наслідків авіаційних інцидентів. Тому, з урахуванням вимог нормативних актів ІКАО, ІАТА, АСІ та нормативно-правової бази України з питань авіаційної безпеки слід постійно проводити оцінку рівня загрози безпеці перевезень авіаційним транспортом і відповідно реагувати на її результати шляхом розробки й реалізації заходів із запобігання причинам виникнення потенційних авіаційних інцидентів.

З метою оцінювання економічної безпеки на підприємствах авіаційного транспорту В.В. Мізюк [126] запропоновано визначати відносний показник ефективності авіаційної безпеки за формулою:

$$E_i = \frac{n_i}{F_i}, \quad (2.4)$$

де E_i – відносний показник ефективності авіаційної безпеки;

i – певний вид події (акт незаконного втручання, загибель людей внаслідок вчинення акту незаконного втручання тощо);

n_i – число подій цього виду (кількість актів незаконного втручання, яких вдалося уникнути, кількість врятованих при акті незаконного втручання тощо);

F_i – залучений комплекс заходів, а також людських і матеріальних ресурсів.

Що стосується економічної безпеки підприємств водного транспорту, то потреба в розробці наукових підходів з оцінювання економічної безпеки таких підприємств на сьогодні є особливо актуальною і такою, що потребує уваги науковців та практиків з огляду на безліч невирішених питань саме в

цьому сегменті транспортної галузі. Так, на сьогоднішній день дослідження у цій царині значною мірою сфокусовані на економічному оцінюванні величини збитку водним ресурсам на базі оцінки збитку на одиницю (1 умовну тону) приведеної маси забруднюючих речовин, що, безсумнівно, є важливим для збереження природного середовища, але абсолютно недостатнім для забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту [119, с.35-38].

Автор І.М. Аверічев пропонує оцінювати рівень економічної безпеки водотransпортних підприємств за довжиною профілю економічної безпеки, який визначається на основі параметричного аналізу та оцінювання величини інтегрального показника для кожного рівня економічної безпеки. При цьому автор виділяє критичний, незадовільний, задовільний, прийнятний, абсолютний рівні безпеки [1].

Враховує специфіку підприємств водного транспорту запропонований М.О. Бойко методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки портової стивідорної компанії шляхом визначення послідовних дій у напрямку запобігання чи нейтралізації ризиків для забезпечення стабільності фінансово-господарської діяльності та підтримання належного рівня її конкурентоспроможності [20, с.3].

Як показав проведений аналіз, існує багато різновидів методичних підходів до оцінювання рівня економічної безпеки підприємств. У межах переважної більшості підходів оцінюється фінансово-майновий (економічний) стан підприємства, який за змістовним наповненням може відображати рівень економічної безпеки дуже опосередковано. Значна кількість підходів передбачає оцінку економічної безпеки підприємства за величиною ризиків діяльності, що за змістом більш точно відображає рівень економічної безпеки. Отже, усі підходи можна поділити на групи, перша з яких відображає стан підприємства, а друга – ймовірність настання несприятливих подій (ризиків).

Ця систематизація пов'язана з фактором часу, тобто знаходженням події в минулому чи майбутньому по відношенню до моменту оцінки (рис. 2.14). Тобто з точки зору оперативності та об'єктивності оцінювання автор рекомендує використовувати підхід, який базується на оцінюванні здатності протистояти загрозам. Такий підхід дозволяє змістовно визначити власне безпеку підприємства і наближає момент оцінювання і момент прийняття управлінського рішення за його результатами.

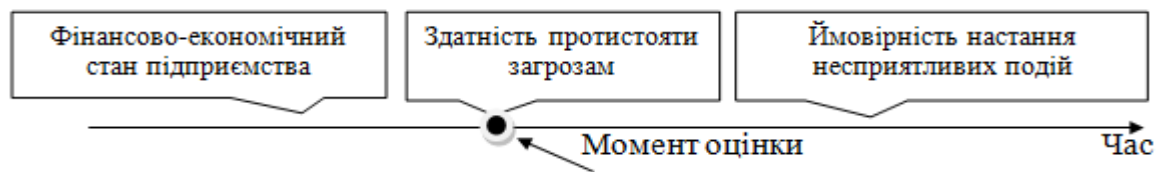


Рис. 2.14. Систематизація підходів до оцінювання економічної безпеки за фактором часу

Джерело: розроблено автором

Для реалізації такого підходу, який можна було б використати для превентивного управління економічною безпекою транспортного підприємства, потрібно ідентифікувати загрози, визначити індикатори, якими кожен з загроз можна оцінити, та розробити методичний підхід до оцінювання. Теоретично даний підхід можна віднести до індикаторних підходів (рис. 2.15).

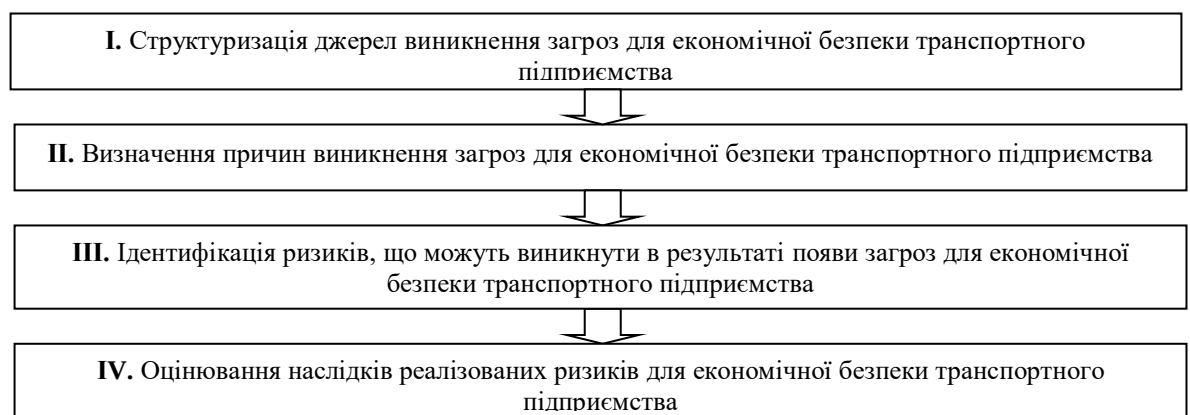


Рис. 2.15. Етапи оцінювання рівня економічної безпеки підприємства

Джерело: сформовано автором

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 (таблиця 2.13).

Таблиця 2.13

Джерела, причини загроз, ризики та індикатори оцінювання наслідків реалізованих ризиків для економічної безпеки транспортного підприємства

Джерело загроз	Причини загроз	Ризики	Індикатори оцінювання
1	2	3	4
1) керовані загрози, пов'язані з:			
людським фактором	Недостатня відповідальність Недостатня кваліфікація Незнання процедур	Порушення дисципліни Недотримання технологій Зумисна шкода	Кількість порушень Збитки через порушення Тривалість простоїв
системою управління	Недостатня відповідальність за прийняті рішення Недостатня кваліфікація	Невчасне отримання інформації Помилкові рішення	Збитки через невчасне отримання інформації та помилкові рішення
наданням транспортних послуг	Недостатнє фінансування Неефективне управління	Зниження якості через використання застарілих технологій Зниження якості через використання застарілих транспортних засобів Простої через поломки Збільшення витрат на ремонт Збільшення забруднення довкілля	Фінансовий результат Кількість клієнтів Асортимент послуг Якість Обсяг платежів за забруднення
екологічним фактором	Забруднення навколишнього середовища	Збільшення часу доставки Збільшення витрат на ремонт рухомого складу Втрата вантажу	Збитки від збільшення часу доставки Штрафні санкції
результатами діяльності транспортних підприємств	Неефективне управління Недостатнє фінансування	Порушення ліквідності Порушення платоспроможності Зниження виручки	Фінансовий результат
2) некеровані загрози, пов'язані з:			
функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	Неефективна конкурентна політика	Монопольні ціни Втрата клієнтів	Кількість конкурентів Ринкова частка

Продовження таблиці 2.13

1	2	3	4
з партнерами	Недостатня відповідальність Неефективне управління	Зрив поставок Невчасна подача транспорту Зміна цін	Кількість клієнтів Кількість зірваних поставок (невиконаних угод)
з особливостями інституційного середовища	Нестабільність законодавства Податкове навантаження (збільшення, нестабільність)	Необґрунтовані рішення Помилки в звітності Додаткове податкове навантаження	Податкові платежі Штрафні санкції
з виникненням форс-мажорних обставин	Форс-мажор	Пожежі Крадіжки	Кількість подій Збитки
з сучасним станом транспортної інфраструктури	Низька якість шляхів сполучення Недостатній розвиток логістики	Збільшення часу доставки Збільшення витрат на ремонт рухомого складу Погіршення збереженості вантажу	Тривалість доставки Витрати на ремонт Кількість випадків псування вантажу

Джерело: сформовано автором

Слід зазначити, що індикатори оцінювання можуть відрізнятися залежно від реалізованих ризиків. Для прийняття управлінських рішень на основі запропонованих індикаторів формується гнучка система показників, яка включає абсолютні та відносні показники. Абсолютні показники оцінюються в динаміці, аналізуються за структурою. Відносні показники формуються як відношення відповідного абсолютного показника до величини або обсягів перевезень, або кількості рухомого складу, або чисельності працюючих, або вартості ресурсів тощо. Так, наприклад, якщо потрібно оцінити вплив непередбачуваних загроз для економічної безпеки транспортного підприємства, то абсолютним показником оцінювання буде величина збитку, а відносним – величина збитку в розрахунку на тривалість досліджуваного періоду.

Розглянемо виникнення керованих загроз. Недостатність відповідальності працівників, їх кваліфікації, професіоналізму можуть стати причинами загроз, пов'язаних з людським фактором. Найбільш розповсюдженими ризиками, які реалізуються через людський фактор, є

порушення дисципліни, недотримання технологій, зумисна шкода тощо. Абсолютними показниками оцінювання можуть бути кількість порушень, збитки через порушення, тривалість простоїв, а відносними – кількість порушень в розрахунку на тривалість досліджуваного періоду, темп росту величини збитку через порушення у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом, питома вага тривалості простоїв протягом досліджуваного періоду.

Недостатня відповідальність за прийняті рішення, небажання управлінців розвиватися та вдосконалюватися можуть бути причинами загроз, пов'язаних з системою управління. Управлінська загроза призводить до таких ризиків, як несвоєчасне отримання інформації, прийняття помилкових рішень тощо. Абсолютним показником оцінювання може бути величина збитків через невчасне отримання інформації та помилкові рішення, а відносним – темп росту величини збитків через невчасне отримання інформації й неефективні рішення у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом.

Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг, можуть виникнути як від недостатності фінансування підприємств, так і внаслідок неефективного управління. Наслідки від таких загроз [112]: зниження якості через використання застарілих технологій, зниження якості через використання застарілих транспортних засобів, простої через управлінські та виробничі помилки, збільшення витрат на ремонт, збільшення забруднення довкілля тощо. Абсолютними показниками оцінювання можуть бути величина збитків, кількість клієнтів, спектр послуг, кількість рекламаций, обсяг платежів за забруднення, а відносними – темп росту величини збитку через реалізацію загроз, пов'язаних з наданням транспортних послуг, у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом, питома вага кількості втрачених клієнтів у загальній кількості клієнтів, питома вага припинених послуг у загальному спектрі, темп росту кількості рекламаций у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом, темп росту обсягу

платежів за забруднення у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом.

Загрози, пов'язані з екологічним фактором, є специфічними для транспортних підприємств. Дійсно, керівництво транспортних підприємств має слідкувати за дотриманням вимог екологічного законодавства, зменшувати забруднення навколишнього середовища. Ці загрози приносить з собою такі ризики як: недоотримання прибутків через порушення графіку доставки, збільшення суми штрафних санкцій та витрат на охорону навколишнього середовища.

Причинами виникнення загроз, пов'язаних з результатами діяльності, можуть бути: неефективне управління, недостатнє фінансування тощо. Ризики, які настають при виникненні даної загрози – це порушення ліквідності й платоспроможності, зниження обсягу виручки тощо. Абсолютним показником оцінювання у даному випадку буде величина збитку, а відносним – темп росту величини збитку у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом.

Розглянемо більш детально виникнення некерованих загроз. Загрози, пов'язані з функціонуванням у конкурентному середовищі, найчастіше проявляються через неефективну конкурентну політику. Це може призвести до встановлення завищених транспортних тарифів та до втрати клієнтів. Абсолютними показниками оцінювання можуть бути кількість конкурентів, обсяги виручки, а відносними – темп зростання кількості конкурентів у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом, ринкова частка підприємства.

Причини виникнення загроз, пов'язаних з партнерами, можуть полягати як у недостатності відповідальності за свої рішення, так і в неефективному управлінні. Ризики, які можуть бути виявленні при настанні цієї загрози, це – зрив поставки, невчасна подача транспорту, зміна цін тощо. Абсолютними показниками оцінювання у даному випадку будуть кількість клієнтів, кількість зірваних поставок, а відносними – питома вага кількості

втрачених клієнтів у загальній кількості клієнтів, питома вага невиконаних угод у загальній кількості угод у досліджуваному періоді.

Ризики при виявленні загроз, пов'язаних з виникненням форс-мажорних обставин, можуть бути різні, однак найбільш розповсюджені – це пожежі та крадіжки. Якщо потрібно оцінити вплив непередбачуваних загроз для економічної безпеки транспортного підприємства, то абсолютним показником оцінювання буде величина збитку, а відносним – темп зростання величини збитку у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом.

Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища, виникають через нестабільність політико-правової ситуації у країні. Причини виникнення цієї загрози проявляються в нестабільному законодавстві, в зміні податкового навантаження тощо. Як результат – на підприємствах є ризики прийняття необґрунтованих рішень, допущення помилок у звітності та зростання податкового навантаження. Абсолютними показниками оцінювання можуть бути податкові платежі, величина штрафів, а відносними – темп зростання величини податкових платежів у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом, питома вага штрафів у загальній величині прибутку.

Можливими причинами виникнення загроз, пов'язаних з сучасним станом транспортної інфраструктури, є низька якість шляхів сполучення, недостатність розвитку логістики в країні. Ця загроза може проявитись у виникненні таких ризиків, як збільшення часу доставки, збільшення витрат на ремонт рухомого складу, погіршення збереження якостей вантажу. Абсолютними показниками оцінювання можуть бути тривалість доставки, витрати на ремонт, кількість випадків псування вантажу, а відносними – темп зростання фактичної тривалості доставки порівняно з запланованою тривалістю доставки, питома вага витрат на ремонт у загальній величині витрат, темп зростання кількості випадків псування вантажу у досліджуваному періоді порівняно з попереднім періодом.

Загрози суттєво впливають на рівень економічної безпеки підприємства, що породжує необхідність розробки як ефективного механізму управління внутрішніми загрозами, так і механізмів адаптації до зовнішніх загроз у системі економічної безпеки транспортного підприємства.

При формуванні системи показників, що характеризують стан економічної безпеки підприємства, необхідно враховувати наступні умови:

- сукупність усіх запропонованих показників та їх груп має бути взаємозв'язана в рамках загальної концепції діагностики;
- сукупність усіх запропонованих показників та їх груп повинна відповідати переліку основних загроз економічній безпеці транспортних підприємств;
- перелік показників повинен бути не переобтяженим за кількістю та простим у розрахунках для широкого використання;
- показники повинні бути синхронізовані в часі та за шкалою виміру, що дасть змогу обмежити використання значної кількості показників.

Виконання згаданих умов при формуванні системи складових елементів рівня економічної безпеки підприємства забезпечить проведення її в короткий термін. Якісне формування системи показників оцінювання рівня економічної безпеки підприємства прямо впливає на своєчасність розпізнавання негативних тенденцій розвитку, а також дає можливість приймати правильні управлінські рішення щодо попередження кризових ситуацій, а в разі настання кризових ситуацій – виходу з них з мінімальними втратами.

Розрахунок показників, що характеризують стан економічної безпеки, є лише першим кроком у виявленні ступеня економічної безпеки транспортного підприємства. Якщо окремі показники виявляються за межами граничних значень, наступний аналіз причин таких відхилень повинен дати відповідь на питання, що саме і якою мірою становить загрозу економічній безпеці.

Загрози значно впливають на рівень економічної безпеки підприємства. Розробка і застосування ефективного механізму управління внутрішніми загрозами і механізмів адаптації до зовнішніх загроз у системі економічної безпеки транспортного підприємства дозволить йому забезпечити прийняття ефективних управлінських рішень, спрямованих на мінімізацію чи уникнення впливу загроз на діяльність транспортного підприємства, а, отже, досягти високого рівня його економічної безпеки.

Висновки до розділу 2

1. Дослідження показали, що рівень економічної безпеки транспортних підприємств залежить від зовнішніх чинників (загальна економічна і політична ситуація в країні, стан шляхів сполучення, рівень розвитку транспортної інфраструктури та 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 та виробничого обладнання, стан інфраструктурних об'єктів, фаховість й вмотивованість кадрового потенціалу, фінансовий стан підприємства тощо).

2. На підставі аналізу обсягів та 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.

3. На основі проведеного аналізу внутрішніх факторів впливу на економічну безпеку транспортних підприємств встановлено, що фінансовий стан та результати виробничої діяльності транспортного підприємства залежать не тільки від ефективності прийнятих управлінських рішень, а й, значною мірою, від стану економіки, інфляції, кон'юнктури ринку, конкуренції, політичних і військових ризиків, економічних очікувань, демографічної й міграційної ситуації в країні, регіоні та в світі.

4. На основі проведеного аналізу виокремлено дві групи методичних підходів до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств: а) за показниками фінансового стану підприємства та б) за ймовірністю настання несприятливих подій (ризиків). Проте, з точки зору оперативності та об'єктивності оцінювання, рекомендовано використовувати методичний підхід, який базується на оцінюванні здатності протистояти загрозам. Такий підхід дозволяє змістовно визначити власне безпеку підприємства і наближає момент оцінювання та момент прийняття управлінського рішення за його результатами.

5. Визначено необхідність розробки і застосування ефективного механізму управління внутрішніми загрозами економічній безпеці транспортних підприємств для забезпечення прийняття ефективних управлінських рішень, спрямованих на мінімізацію чи уникнення впливу загроз на діяльність транспортного підприємства.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [98; 99; 100; 105; 106; 109; 113].

РОЗДІЛ 3

ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

3.1 Обґрунтування складових механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств

Управління діяльністю будь-якого підприємства здійснюється шляхом реалізації відповідних механізмів. У наукових працях учених та в практиці менеджменту найчастіше виділяють такі їх види: загальні механізми управління діяльністю підприємства та окремими її напрямками, економічні механізми, організаційні механізми (часто економічні об'єднують з організаційними в комплексні організаційно-економічні механізми), механізми активізації, механізми забезпечення, мотиваційні механізми, антикризові механізми та інші. Для забезпечення ефективного функціонування підприємства та досягнення поставлених цілей діяльності до кожного процесу має бути застосований адекватний механізм, а загалом усі механізми мають використовуватися у менеджменті комплексно.

Термін «механізм» досить часто вживається у наукових працях з економіки та менеджменту. «Короткий економічний словник» тлумачить механізм як «послідовність станів, процесів, які визначають собою які-небудь дії, явища», або як «систему, пристрій, який визначає порядок якого-небудь виду діяльності» [87, с.401].

Найбільш поширеним серед науковців-економістів є твердження, що механізм стосовно економічних об'єктів – це система елементів (цілей, функцій, методів, організаційної структури і суб'єктів) та об'єктів управління, в якій відбувається цілеспрямоване перетворення впливу елементів управління на необхідний стан або реакцію об'єктів управління, що має вхідні посилки і результуючу реакцію [94, с.13-14].

Автором у процесі досліджень було виокремлено та систематизовано види механізмів управління, які використовуються в діяльності транспортних підприємств (наведено на рис.3.1).

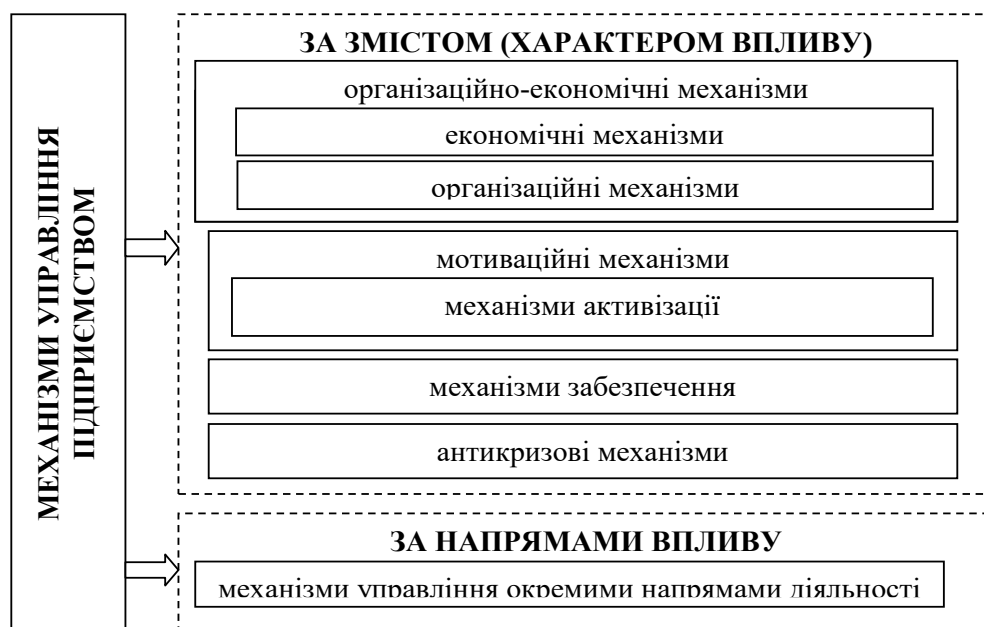


Рис. 3.1. Механізми управління транспортним підприємством

Джерело: сформовано автором

Запорукою ефективної реалізації зазначених механізмів управління є їх адекватне застосування до відповідних процесів на підприємстві.

Характеристика механізмів та процеси, до яких вони можуть бути застосовані, наведені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Характеристика механізмів та процеси, до яких вони можуть бути застосовані

Назва механізму	Характеристика	Процеси, до яких застосовуються
1	2	3
Механізми управління окремими напрямками діяльності	Основна мета – досягнення визначеного рівня ключових показників та/або підвищення ефективності діяльності. Механізм управління розглядають як складову частину системи управління, що забезпечує дієвий вплив на фактори, стан яких обумовлює результат діяльності об'єкту управління.	Усі процеси

Продовження таблиці 3.1

1	2	3
	Використовують комплекс загальних та специфічних методів, інструментів, заходів щодо визначеного напрямку діяльності. Статику механізму управління визначають суб'єкти та об'єкти управління, які становлять організаційно-структурну основу механізму, а динаміку – комплекс зв'язків та взаємодію між ними.	
Економічні механізми	Основна мета – збалансувати загальну ефективність управління функціонуванням організації та формування системи аналітичних співвідношень, на базі яких встановлюється система результативних взаємопов'язаних індикаторів. Економічний механізм – це сукупність економічних відносин, принципів, чинників впливу, методів та інструментів реалізації. Визначає можливі способи підтримки належного стану об'єктів управління, обґрунтовані шляхи розвитку системи та методи залучення ресурсів для цього. До інструментів економічного механізму найчастіше відносять ціни, заробітну плату, податки, орендну плату, тарифи тощо. Економічні важелі включають: «планування, економічне стимулювання, розподіл прибутку, використання фондів, умови господарювання, ціни, нормативи власних оборотних коштів і іншого» [71, с.220], управління витратами, внутрішній контроль, оптимізація оподаткування, оптимізація руху грошових потоків.	Усі процеси
Організаційні механізми	Основна мета – формування ефективної організаційної структури, яка б сприяла досягненню цілей підприємства. Організаційний механізм – це сукупність усіх правил і норм, які циркулюють всередині організації, а також усі господарські процеси, які здійснює організація для досягнення основної мети діяльності, це всі організаційні та розпорядчі дії, які є взаємозалежними і в сукупності забезпечують виконання досягнення поставлених цілей. Включає об'єкти, суб'єкти управління, їх цілі, завдання, функції, методи управління, організаційні структури, технології та результативність їх функціонування.	Усі процеси
Мотиваційні механізми	Основна мета – посилення спонукання персоналу до високоефективної роботи. Являє собою комплекс організаційно-економічних, матеріально-технічних та соціально-психологічних інструментів і методів спонукання до ефективної праці для забезпечення досягнення мети мотиваційної політики [144, с.16-20]. У структурному відношенні мотиваційний механізм включає фінансово-економічні методи і важелі, певну структуру відповідальних працівників, норми і правила стимулювання, періодичність проведення оцінки здійснюваних заходів тощо [82, с.137].	Процеси, які потребують підвищення ефективності шляхом посилення мотивації учасників

Закінчення таблиці 3.1

1	2	3
Механізми активізації	Основна мета – забезпечення (спонукання) більш високих темпів розвитку об'єкту впливу шляхом використання відповідних інструментів. Являє собою взаємопов'язану сукупність елементів, сформовану з урахуванням відповідних принципів, враховує особливості діяльності підприємств та в процесі реалізації використовує обґрунтований комплекс соціальних, економічних та інституційних інструментів активізації. За внутрішнім змістом можна віднести до мотиваційних.	Процеси які потребують підвищення темпів розвитку
Механізми забезпечення	Основна мета – досягнення бажаного рівня показників та стану підприємства загалом. Являє собою інтегровану сукупність елементів управлінських впливів на підвищення результативності господарської діяльності через забезпечення цільового рівня економічної безпеки.	Процеси, які потребують досягнення обґрунтованого рівня розвитку
Антикризові механізми	Основна мета – передбачення та подолання стану, який є загрозою для функціонування організації. Являє собою сукупність методів, принципів, інструментів, функцій та процедур, які реалізуються для своєчасного виявлення кризових явищ, встановлення їх причин та реалізації заходів, спрямованих на виведення з кризи шляхом зниження негативних наслідків кризи і використання її факторів для наступного розвитку.	Проблемні (кризові) процеси

Джерело: сформовано автором

Обґрунтуємо тип механізму, який найбільше відповідає цілям управління економічною безпекою підприємства. Як уже зазначалось, економічна безпека – це стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для запобігання загрозам та забезпечення стабільного функціонування підприємства в даний час і в майбутньому [26].

Щодо визначення типу механізму управління економічною безпекою підприємства в науковій літературі зустрічаються різні думки. Науковці використовують поняття «механізм забезпечення економічної безпеки», «механізм формування економічної безпеки» та «механізм управління економічною безпекою». Зазвичай, ці поняття ототожнюються, оскільки «... призначення «механізму управління» на підприємстві і полягає в тому, щоб забезпечити економічну безпеку, тобто, результат управління не можна розглядати окремо від системи впливу суб'єкту на об'єкт з метою створення умов гарантування захисту від небезпеки» [74]. Автором було досліджено та систематизовано існуючі визначення зазначених понять (таблиця 3.2).

Таблиця 3.2

Характеристика та систематизація механізмів управління економічною
безпекою підприємств

Поняття	Визначення
Механізм управління економічною безпекою	сукупність методів, принципів, форм, способів, важелів, заходів, пов'язаних із процесом їх взаємодії, в свою чергу, система управління є сукупністю механізмів, необхідних для реалізації цілей управління [4]
	єдність процесу управління і системи управління, що відповідає існуванню діалектичної суперечності змісту (процес управління) і форми (структура управління) [38, с.57]
	набір засобів, організація їх використання і контролю для досягнення високого рівня економічної безпеки підприємства [47]
	комплекс управлінських, страхових, правових, економічних, охоронних, режимних та інших засобів щодо захисту бізнесу від втрат [84]
	механізм орієнтований на своєчасне виявлення та запобігання зовнішнім і внутрішнім загрозам та забезпечення захисту фінансових інтересів підприємства [121]
	управлінські дії, спрямовані на використання можливостей та ресурсів підприємства, які б забезпечували системно-синергетичні ефекти реалізації захисту його фінансово-економічних інтересів від ідентифікованих реальних та потенційних загроз зовнішнього та внутрішнього характеру [131, с.87]
	комплекс взаємозалежних модулів, що визначають порядок розробки і реалізації управлінських рішень, пов'язаних з формуванням тактичних і стратегічних планів захисту пріоритетних фінансових інтересів підприємства від різних загроз [141, с.110]
	спосіб впливу суб'єкта на об'єкт за допомогою різних засобів [146]
Механізм формування економічної безпеки	поєднання мети, цілей, завдань, принципів, методів, функцій, засобів, що дозволяє діагностувати, прогнозувати і контролювати стан економічної безпеки для прийняття адаптивних рішень щодо розвитку підприємства [17]
	взаємопов'язана сукупність структур, засобів, методів і заходів, які формують безпеку бізнесу [129]
Механізм забезпечення економічної безпеки	інтегрована сукупність елементів інституційного та операційного впливів на підвищення результативності господарської діяльності через утворення безпечних умов її здійснення [2]
	невід'ємний елемент системи безпеки, базується на завданнях і принципах безпеки, передбачає системну сукупність методів, інструментів та конкретних заходів реалізації політики гарантування безпеки [23]
	сукупність нормативно-правових актів, методів, заходів, завдяки яким відбувається дія суб'єкта на об'єкт для створення безпеки та протидії загрозам [116]
	сукупність заходів щодо створення надійних умов гарантування захисту від небезпеки [146]
	набір засобів і методів, що в поєднанні з системою управління та контролю, забезпечують її високий рівень [200]

Джерело: сформовано автором на основі опрацювання [2; 4; 17; 23; 38; 47; 84; 116; 121; 129; 131; 141; 146; 200]

Вважаємо, що концептуальна сутнісна різниця між поняттями, що визначають різні типи механізмів управління економічною безпекою все ж існує в частині цілей їх застосування. Акцент у використанні механізму забезпечення економічної безпеки робиться на досягнення її цільового рівня, а механізму формування – на створення безпечних умов функціонування підприємства.

Для категорії «економічна безпека» найбільш доцільно застосовувати механізми забезпечення, оскільки рівень економічної безпеки має бути достатнім, але не надмірним. Високий рівень економічної безпеки не самоціль, а фактор забезпечення результатів та досягнення цілей діяльності підприємства. Забезпечення (досягнення) надмірного рівня економічної безпеки може спричиняти додаткові витрати, що призведе до зниження прибутковості, фінансової стійкості, зменшення запасу фінансової міцності, що, в свою чергу, через недостатність фінансування знизить рівень економічної безпеки. На основі проведеного теоретико-методичного аналізу встановлено, що механізм забезпечення економічної безпеки є складовою системи економічної безпеки підприємства, що являє собою сукупність цілей, завдань, методів та заходів, реалізація яких дозволяє досягнути цільового рівня економічної безпеки підприємства.

У процесі досліджень сформовано механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, який являє собою взаємопов'язану сукупність структурних елементів зі зворотним зв'язком, сформовану з урахуванням системи визначених принципів, основним з яких є відповідальність, враховує особливості діяльності транспортних підприємств та в процесі реалізації якого використовується обґрунтований комплекс організаційно-технологічних, фінансово-економічних й аналітичних інструментів.

Для ефективного забезпечення економічної безпеки підприємства необхідно застосовувати системний підхід, який передбачає необхідність комплексного врахування всіх умов та чинників діяльності.

Схема розробленого механізму забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств наведена на рис. 3.2.

Структурно механізм складається з трьох послідовних блоків, які можна розглядати як етапи формування механізму забезпечення економічної безпеки: загальнотеоретичні засади; передумови формування; практична реалізація заходів забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства.

На першому етапі визначаються мета, завдання, принципи та методи формування механізму.

Метою сформованого механізму є забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортного підприємства, який надасть підприємству з одного боку – необхідний рівень безпеки, а з іншого – дозволить досягнути достатній рівень фінансових результатів.

Найважливішими завданнями сформованого механізму забезпечення економічної безпеки, виконання яких дозволить реалізувати його функції, 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.

При характеристиці основних елементів (складових) механізму забезпечення економічної безпеки підприємства необхідно враховувати принципи управління економічною безпекою підприємства, його цілі та фінансові ресурси.

Основу механізму складають базові принципи забезпечення економічної безпеки. Принцип (лат. *principium* – начало, основа) – це твердження, яке сприймається як головне, важливе, суттєве, неодмінне або, принаймні, бажане [152]. При характеристиці різноманітних систем принципи відображають ті суттєві характеристики, що відповідають за правильне функціонування системи, без яких вона не виконувала б свого призначення.

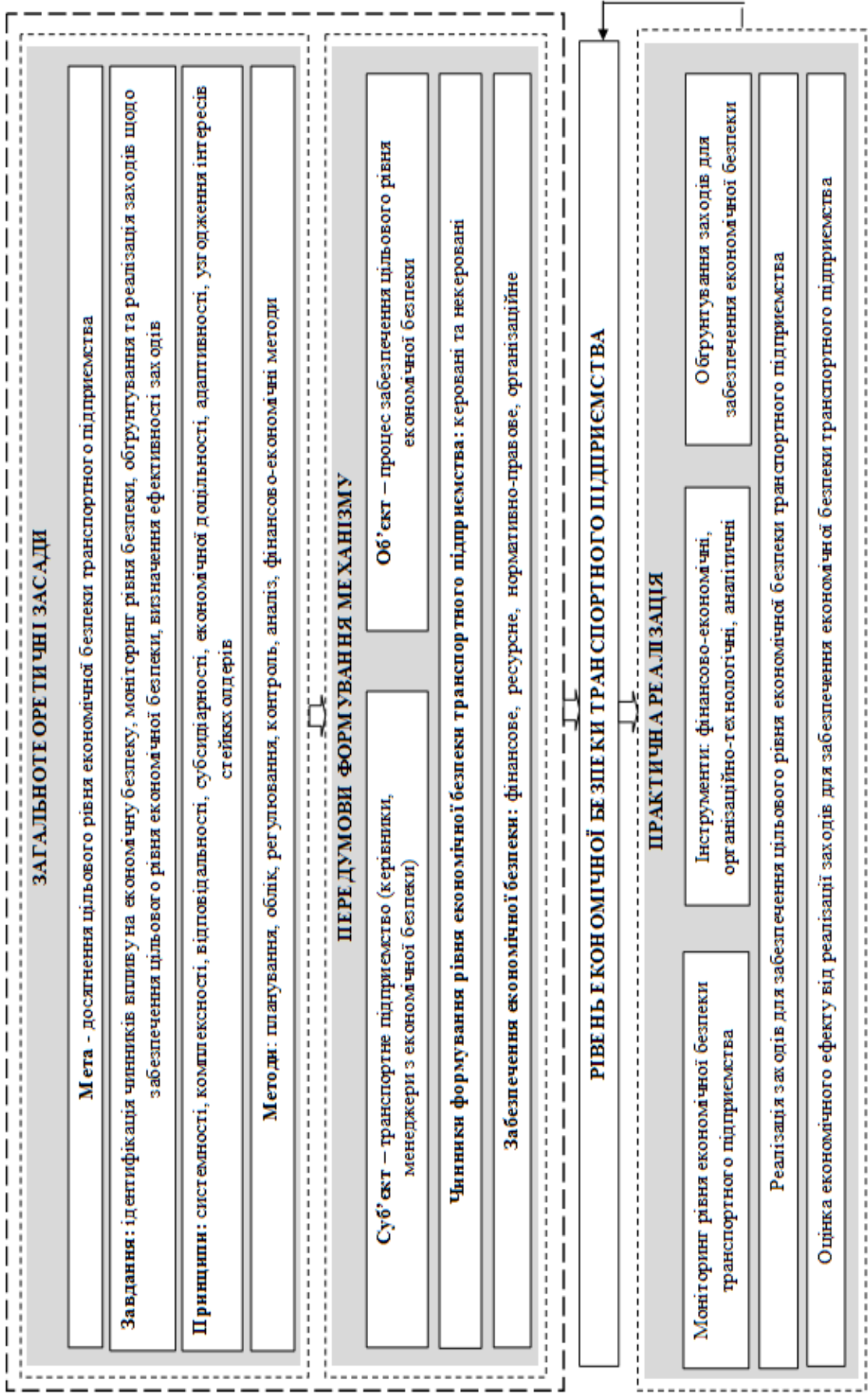


Рис. 3.2. Механізм забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства
Джерело: авторська розробка

Дослідивши існуючі підходи до визначення цих принципів [18; 38], можна зробити висновок, що науковці пропонують надмірний їх перелік, який містить, інколи, дублювання з принципами управління підприємством.

Тому основними принципами сформованого механізму визначено принципи відповідальності, системності, комплексності, узгодження інтересів стейкхолдерів, економічної доцільності, адаптивності, субсидіарності.

В основі зазначених принципів – *принцип відповідальності*. Це досить широке поняття. Відповідальність може розглядатись в морально-етичному аспекті, в економічному, в правовому та інших. У контексті механізму забезпечення економічної безпеки даний принцип розглядається в першу чергу в економічному аспекті як відповідальність за наслідки економічної діяльності підприємства і означає усвідомлення наслідків від прийнятих рішень та власних дій. Хоча, для того, щоб принцип відповідальності був реалізований у повній мірі, звичайно і морально-етичний, і правовий, і соціальний аспекти мають бути застосовані.

Відповідальність означає усвідомлення суті та значення своєї діяльності кожним працівником, а також її наслідків для суспільства і розвитку підприємства [180].

Наступним принципом визначено *врахування інтересів стейкхолдерів*. Його значення пояснюється тим, що ключовим фактором успіху будь-якого підприємства і, відповідно, важливим чинником його економічної безпеки є здатність побудувати взаємовигідні відносини з ключовими стейкхолдерами як у зовнішньому, так і внутрішньому середовищі. Невміння побудувати такі відносини призводить до втрати потенційних обсягів перевезень, недофінансування процесів розвитку, відсутності мотивації персоналу щодо ефективного виконання обов'язків, наслідком чого є зниження рівня економічної безпеки.

Тільки на основі урахування інтересів всіх економічних контрагентів, з якими співпрацює транспортне підприємство в процесі своєї діяльності,

можна заснувати тривалу та стабільну взаємодію. Цей принцип включає в себе, в першу чергу, врахування інтересів економічних контрагентів, з якими взаємодіє підприємство, а також проведення соціально-відповідальної діяльності.

Принцип узгодження інтересів зацікавлених сторін означає прийняття рішень в координатах «виграв я» – «виграв партнер», замість «виграв я» – «програв партнер», що приносить більшу користь та потенціал для розвитку партнерських відносин. Партнерство – це взаємодія на принципах паритету і довіри, це умова збереження індивідуальності та самодостатності кожного суб'єкта відносин. Вирішальним аспектом тут є визнання прав протилежної сторони і розуміння її проблем. Головним у стосунках має стати не максимізація прибутку сьогодні за будь-яку ціну, а забезпечення довготривалих партнерських відносин й стабільного прибутку в майбутньому [196, с.167].

Принцип комплексності, що є одним з ключових принципів механізму забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства, означає повноту, системність урахування чинників при прийнятті рішень, розуміння їх взаємозв'язку та впливу на всі етапи управління підприємством в цілому та економічної безпеки зокрема.

Принцип системності передбачає взаємне узгодження всіх напрямків діяльності підприємства, а також усунення протиріч між ними, вимагає комплексного врахування можливих наслідків здійснюваного заходу з урахуванням системних властивостей кожного елемента в інтересах ефективного функціонування усієї системи.

Принцип економічної доцільності реалізується шляхом прийняття обґрунтованих рішень у координатах «витрати-вигоди», тобто підприємство повинно здійснювати тільки ті витрати, які сприяють досягненню цільового рівня економічної безпеки. Витрати на забезпечення надмірного рівня економічної безпеки навпаки можуть призвести до зниження фінансових результатів і економічної безпеки підприємства.

Принцип адаптивності означає використання при формуванні механізму забезпечення економічної безпеки підприємства природженої та/або набутої здатності до адаптації, тобто пристосування до всієї багатоманітності умов функціонування за будь-яких обставин.

Принцип субсидіарності передбачає, щоб рішення на підприємстві приймалися на найнижчому можливому рівні, а верхні ланки управління втручались лише у випадку, якщо ці дії будуть ефективніші за відповідні дії нижніх ланок. Реалізація принципу субсидіарності досягається за умови грамотного делегування повноважень при прийнятті управлінських рішень на підприємстві.

Дані принципи знаходяться між собою в системній єдності, тому недотримання хоча б якогось з них негативно вплине на ефективність функціонування механізму забезпечення економічної безпеки підприємства.

Методи, які використовуються при формуванні та реалізації механізму, включають традиційний їх перелік, оскільки планування, облік, контроль тощо є невід'ємною складовою будь-якого процесу управління, зокрема, і управління економічною безпекою транспортного підприємства.

На другому етапі формування механізму визначаються передумови. Суб'єктом визначено транспортне підприємство в особі його керівників та менеджерів з економічної безпеки, а об'єктом є процес забезпечення цільового рівня економічної безпеки.

Сформований механізм є відкритою, динамічною системою, що враховує сукупність внутрішніх і зовнішніх чинників впливу на економічну безпеку.

Обов'язковими складовими механізму забезпечення економічної безпеки підприємства є:

- фінансове забезпечення (наявність необхідного обсягу коштів для проведення заходів забезпечення економічної безпеки);
- інформаційне забезпечення (наявність інформаційно-комунікаційних засобів для вчасного і повного отримання інформації);

- кадрове забезпечення (наявність персоналу відповідної кваліфікації та компетенції);
- нормативно-правове забезпечення (наявність регламентів, інструкцій, наказів, законів, що регулюють управління економічною безпекою на підприємстві та в державі);
- організаційне забезпечення (відповідність організаційної структури, що відповідають потребам забезпечення цільового рівня економічної безпеки).

На третьому етапі відбувається практична реалізація механізму шляхом застосування відповідних інструментів, які є його ключовим, центральним елементом.

Класифікація інструментів забезпечення може здійснюватись за багатьма ознаками. Для реалізації сформованого механізму важливим є поділ інструментів за змістом (напрямом, характером впливу на об'єкт) та часовою ознакою.

За змістом інструменти забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства виділено такі:

- фінансово-економічні (спрямовані на оперативне покращення фінансових показників діяльності підприємства за рахунок оптимізації цінової політики, покращення використання фінансових ресурсів, скорочення витрат, інкасації дебіторської заборгованості, оптимізації грошових потоків тощо);
- організаційно-технологічні (спрямовані на підвищення ефективності використання наявних ресурсів за рахунок таких організаційних впливів, як оптимізація технологічних процесів, удосконалення оргструктури, зміни кадрової політики тощо).
- аналітичні (спрямовані на попередження реалізації ризиків шляхом постійного моніторингу показників діяльності).

За часовим спрямуванням впливу інструменти поділяються на превентивні (ті, які вживаються до настання події, що може негативно

вплинути на економічну безпеку транспортного підприємства, та мають на меті її недопущення) та реактивні (ті, які здійснюються після настання події, що негативно вплинула на рівень економічної безпеки транспортного підприємства, та метою яких є ліквідація наслідків такої події).

Реалізація відповідних заходів, що знаходяться в межах зазначених інструментів, здійснюється з урахуванням результатів моніторингу ключових показників діяльності і приводить до отримання підприємством економічного ефекту.

3.2 Система оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств

Оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств є важливим завданням у процесі управління економічною безпекою, оскільки результати кількісного оцінювання можуть слугувати критеріями прийняття рішень за умови їхнього якісного обґрунтування. Це, в свою чергу, сприяє формалізації процесу прийняття рішень, зменшує його суб'єктивність та трудомісткість.

Про рівень економічної безпеки транспортного підприємства свідчить величина та динаміка таких показників результатів діяльності, як: виручка і обсяги продажу, кількість клієнтів (замовлень), прибуток (чистий, маржинальний), запас фінансової міцності (маржинальність), надійність платіжного календаря, платоспроможність тощо. Проте найчастіше при оцінюванні рівня економічної безпеки підприємств, у тому числі й транспортних, науковцями використовується інтегральний підхід. Це дозволяє враховувати вплив не тільки ключових показників діяльності підприємства, а й факторів, які формуються у зовнішньому середовищі і мають різноспрямований вплив. Крім того, перевагою інтегрального оцінювання є простота інтерпретації результатів. Водночас, його недоліком є

певний рівень нівелювання впливу різноспрямованих чинників, а також складність побудови адекватного інтегрального показника.

Грунтуючись на результатах досліджень, наведених у п. 2.3, запропоновано здійснювати інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз за формулою:

$$I_{ЕБТП} = \sum_{i=1}^n a_i \cdot x_i , \quad (3.1)$$

де $I_{ЕБТП}$ – інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортного підприємства; a_i – коефіцієнт вагомості i -ї загрози; x_i – імовірність реалізації i -ої загрози економічній безпеці підприємства.

З урахуванням викладеного вище розроблено методику інтегрального оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства, етапи реалізації якої наведено на рис. 3.3.



Рис. 3.3. Послідовність оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз

Джерело: авторська розробка

Етап 1. Визначення переліку загроз економічній безпеці транспортного підприємства. На основі проведеного дослідження з використанням монографічного та логіко-аналітичного методів було визначено, що загрози економічній безпеці можна поділити на 2 групи: керовані та некеровані. Такий розподіл обумовлений тим, що загрози економічній безпеці формуються як у внутрішньому, так і зовнішньому середовищі підприємства. Так, некеровані загрози формуються у зовнішньому середовищі підприємства і ступінь їхнього прояву не пов'язаний з його діяльністю; ці загрози виникають як підсумок розвитку всієї економічної системи і природних змін. Прояв же керованих загроз безпосередньо пов'язаний із виробничою, інвестиційною та фінансовою діяльністю підприємства, тобто їхній рівень повністю залежить від ефективності менеджменту підприємства. В табл. 3.3 наведений перелік керованих і некерованих загроз економічній безпеці транспортного підприємства.

Етап 2. Визначення переліку індикаторів для оцінювання кожного виду загроз. На основі проведених досліджень було визначено перелік індикаторів, які формують окремі загрози. Їхній перелік для транспортних підприємств наведено також в табл. 3.3.

Етап 3. Експертне опитування щодо визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику економічної безпеки. Необхідність цього етапу обумовлена тим, що ступінь впливу окремих загроз визначити точними методами неможливо. Це обумовлює необхідність залучення фахівців з економічної безпеки транспортних підприємств для визначення рівня та напряму впливу визначальних факторів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Перевагами експертного опитування є можливість: 1) отримання достовірної і всебічної інформації з конкретної проблеми; 2) отримання не тільки опису певного явища чи процесу, а й пояснення особливостей його динаміки; 3) контролю власне процесу опитування; 4) вироблення нових рішень.

Таблиця 3.3

Система показників оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства

Індикатор оцінювання	Умове позначення	Методика визначення	Критерій (напрямок позитивної динаміки)	Джерело інформації
1	2	3	4	5
КЕРОВАНІ ЗАГРОЗИ				
Загрози, пов'язані з людським фактором				
Плінність кадрів, %	y_1	$K_{\text{нз}} = \frac{Ч_{\text{зг}}}{Ч_{\text{сер}}} \cdot 100$	зменшення	Звіт про рух кадрів
Рівень виконання регламентів, %	y_2	$P_{\text{рег}} = \frac{n_{\text{рег}}}{N_{\text{рег}}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %	y_3	$B_{\text{пос}} = \frac{Ч_{\text{холм}}}{Ч_{\text{заг}}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Загрози, пов'язані з системою управління				
Забезпеченість інформаційно-комунікаційними технологіями (ІКТ), %	y_4	$З_{\text{ІКТ}} = \frac{ІКТ_{\text{факт}}}{ІКТ_{\text{н}}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Ступінь відповідності процедури прийняття рішень, %	y_5	$B_{\text{пр}} = \frac{n_{\text{проц}}}{N_{\text{заг}}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Коефіцієнт дублювання функцій (рівень субсидиарності рішень), %	y_6	$K_{\text{дубл}} = \frac{n_{\text{дубл}}}{N_{\text{заг}}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг				
Знос виробничих основних засобів, %	y_7	$K_{\text{зн}} = \frac{A_{\text{цм}}}{B_{\text{оз}}} \cdot 100$	зменшення	Бухгалтерська звітність
Відповідність рухомого складу вимогам Євростандартів, %	y_8	$B_{\text{ес}} = \frac{n_{\text{ес}}}{N_{\text{заг}}} \cdot 100$	зростання	Комерційна звітність
Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування (ТО), %	y_9	$P_{\text{то}} = \frac{n_{\text{те}}}{N_{\text{заг}}} \cdot 100$	зростання	Комерційна звітність
Загрози, пов'язані з екологічним фактором				
Втрати (недоотримання прибутків) через порушення графіку доставки, тис. грн	y_{10}	Абсолютний показник	зменшення	Комерційна звітність
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис. грн	y_{11}	Абсолютний показник	зменшення	Бухгалтерська звітність
Витрати на охорону природного середовища, тис. грн	y_{12}	Абсолютний показник	зростання	Бухгалтерська звітність

Продовження таблиці 3.3

1	2	3	4	5
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств				
Виручка, тис. грн	y_{13}	Абсолютний показник	зростання	Звіт про фін. результати
Чистий прибуток, тис. грн	y_{14}	Абсолютний показник	зростання	Звіт про фін. результати
Власний капітал, тис. грн	y_{15}	Абсолютний показник	зростання	Баланс
НЕКЕРОВАНІ ЗАГРОЗИ				
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі				
Кількість конкурентів, од.	y_{16}	Абсолютний показник	зменшення	Експертна думка фахівців
Ринкова частка, %	y_{17}	$P_{\text{чакт}} = V_{\text{підпр}} / V_{\text{рин}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %	y_{18}	$K_{\text{тар}} = \Pi_{\text{підпр}} / \Pi_{\text{конкур}} \cdot 100$	зростання	Експертна думка фахівців
Загрози, пов'язані з партнерами				
Кількість клієнтів, од.	y_{19}	Абсолютний показник	зростання	Комерційна звітність
Кількість зрваних поставок (невиконаних угод), од.	y_{20}	Абсолютний показник	зменшення	Комерційна звітність
Кількість рекламаций, од.	y_{21}	Абсолютний показник	зменшення	Комерційна звітність
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища				
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн	y_{22}	Абсолютний показник	зменшення	Бухгалтерська звітність
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн	y_{23}	Абсолютний показник	зменшення	Бухгалтерська звітність
Інституційні витрати, тис. грн	y_{24}	Абсолютний показник	зменшення	Бухгалтерська звітність
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин				
Кількість форс-мажорних подій, од.	y_{25}	Абсолютний показник	зменшення	Комерційна звітність
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн	y_{26}	Абсолютний показник	зменшення	Бухгалтерська звітність
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %	y_{27}	$\Pi_{\text{лік}} = B_{\text{лік}} / B_{\text{заг}} \cdot 100$	зменшення	Бухгалтерська звітність
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури				
Зміна тривалості доставки, днів	y_{28}	$\Delta T_{\text{д}} = T_{\text{факт}} - T_{\text{зб}}$	зменшення	Комерційна звітність
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн	y_{29}	Абсолютний показник	зменшення	Бухгалтерська звітність
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.	y_{30}	Абсолютний показник	зменшення	Комерційна звітність

Джерело: сформовано автором

У той же час при недотриманні технології проведення експертного опитування можуть виникнути якісні зсуви (ризики) у створюваному масиві інформації, а саме: невиправдане завищення цінності отриманих даних; отримання навмисно перекручених даних; суб'єктивність думок окремих експертів; помилки при оцінюванні складних явищ.

Для визначення імовірності реалізації окремих загроз економічній безпеці транспортних підприємств було проведено експертне опитування серед фахівців транспортних підприємств. В експертну групу входили як провідні науковці транспортної галузі, так і фахівці, що мають практичний досвід управління економічною безпекою на транспорті.

Репрезентативну чисельність експертної групи (N) було визначено за формулою [39, с.70-71]:

$$N = \frac{p(1-p)}{\Delta_p^2} \cdot t^2, \quad (3.2)$$

де N – кількість експертів групи;

Δp – гранична відносна помилка частки;

t – критерій Стюдента при заданому рівні істотності;

p – питома вага експертів, які відповідають ознакам, що встановлені організаторами експертизи (досвід роботи в даній сфері, публікації з досліджуваної тематики тощо).

Розрахунок за формулою (3.2) здійснювався за такими припущеннями: питома вага фахівців, які мають стаж роботи у досліджуваній сфері більше 10 років, 50%, імовірність 0,954, $t=2$, гранична відносна помилка (Δp) складає 0,2. За таких припущень необхідна чисельність вибірки складатиме 25 експертів. До експертного опитування були залучені: а) керівники транспортних підприємств (5 осіб), б) менеджери з економічної безпеки (8 осіб), в) фахівці комерційних та фінансових служб (6 осіб), г) науково-педагогічні працівники транспортних закладів вищої освіти (6 осіб).

Експерти для запропонованого переліку загроз в залежності від важливості кожної з них визначали бали в діапазоні від 1 (найменш важлива) до 10 (найбільш важлива). Анкета, за якою проводилось опитування, та результати експертного опитування наведені в додатку Б.

Ступінь компетентності (обізнаності) експерта з досліджуваною проблемою здійснювалась на основі їхньої самооцінки за результатами обробки анкет [39, с.107].

Компетентність експертів (K_k) була визначена за формулою:

$$K_k = \sqrt{K_z \cdot K_a}, \quad (3.3)$$

де K_z – коефіцієнт ступеня обізнаності експерта з досліджуваної проблеми;

K_a – коефіцієнт аргументованості.

Для визначення коефіцієнта ступеня обізнаності експерта з досліджуваною проблемою була використана їх самооцінка за десятибальною системою. Експертам було запропоновано самостійно оцінити ступінь своєї обізнаності з досліджуваним питанням і підкреслити відповідний бал. Значення балів для самооцінки наведено в анкеті (додаток Б). Для отримання коефіцієнту K_z цей бал множиться на 0,1.

Коефіцієнт аргументованості K_a враховує структуру джерел аргументації, які стали для експерта основою для встановлення певної оцінки. Його визначали як суму значень часткових коефіцієнтів джерел аргументації, відмічених експертом у клітинках таблиці, що наведена в анкеті (додаток Б).

Ступінь впливу джерел аргументації на думку експерта визначалась за такими значеннями (табл. 3.4). При складанні цієї таблиці було визначено, що значенню $K_a = 1$ відповідає високий ступінь впливу на думку експерта всіх джерел аргументації; значення $K_a = 0,7$ – середній ступінь впливу; $K_a = 0,4$ – низький ступінь впливу. Коефіцієнт K_a не може перевищувати 1.

Таблиця 3.4

Ступінь впливу джерел аргументації на думку експерта

Джерела аргументації	сильний вплив	середній вплив	несуттєвий вплив
Ваші теоретичні знання	0,2	0,15	0,1
Ваш виробничий досвід	0,7	0,4	0,25
Ваша інтуїція	0,1	0,05	0,05

Джерело: розроблено автором з використанням [39, с.107]

Після розрахунків коефіцієнтів вагомості загроз за відповідями кожного експерта необхідно провести оцінювання ступеня узгодженості їх думок. Остаточне визнання результатів експертного оцінювання приймається лише за умови певного рівня узгодженості думок експертів.

Ступінь узгодженості думок експертів був оцінений за коефіцієнтом конкордації, дисперсією оцінок та коефіцієнтом варіації.

Коефіцієнт конкордації показує ступінь узгодженості думок експертів щодо відносної важливості сукупності всіх пропозицій з оцінок факторів [39, с.103]. У загальному випадку коефіцієнт конкордації буде обчислюватися за формулою:

$$W = \frac{12S}{m^2(N^3 - N) - m \sum_{j=1}^m T_j}, \quad 0 < W \leq 1, \quad (3.4)$$

де m – кількість факторів, які аналізуються експертами;

N – кількість експертів;

S – варіація думок експертів така, що

$$S = \sum_{i=1}^N \left(\sum_{j=1}^m r_{ij} - a \right)^2, \quad (3.5)$$

де r_{ij} – думка i -го експерта по j -му питанню;

a – середній ранг такий, що

$$a = \frac{m(N+1)}{2}; \quad (3.6)$$

T_j – показник зв’язкових рангів для j -го питання такий, що

$$T_j = \sum_{\gamma=1}^{H_j} (h_{\gamma}^3 - h_j), \quad (3.7)$$

де H_j – число груп рівних рангів в j -му ранжуванні;

h_{γ} – число рівних рангів в γ -й групі зв’язкових рангів.

Оскільки коефіцієнт конкордації є випадковою величиною, то необхідно проводити оцінку його значущості за допомогою критерію Пірсона χ^2 , який для ступенів свободи $\nu = m-1$ буде визначатися за формулою:

$$\chi^2 = m(N-1) \cdot W. \quad (3.8)$$

Коефіцієнт конкордації може набувати значень від 0 до 1. У випадку повної узгодженості думок експертів він дорівнює 1. Якщо значення коефіцієнта конкордації невелике, то це означає, що узгодженість думок експертів слабка.

Розрахунки, проведені за формулами (3.4)–(3.8), дозволять оцінити достовірність і узгодженість оцінок, зроблених експертами. Розрахунки, подані в додатку Б, підтверджують компетентність запрошених експертів і узгодженість їх думок щодо загроз економічній безпеці транспортних підприємств.

Дисперсію оцінок експертів за кожною складовою розраховано за формулою:

$$\sigma_e^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y})^2}{n}, \quad (3.9)$$

де y_i – думка експерта;

$\hat{y}$ – середнє значення всіх думок експертів;

n – кількість спостережень.

Коефіцієнт варіації оцінок характеризує ступінь узгодженості думок експертів щодо оцінювання j фактора (параметра):

$$V = \frac{\sigma_j}{M_j} \cdot 100, \quad (3.10)$$

де σ_j^2 - середньоквадратичне відхилення.

$$\sigma_j = \sqrt{\frac{1}{m_j - 1} \sum_{i=1}^{m_j} (y_i - \hat{y}_j)^2}. \quad (3.11)$$

Мінливість ознаки вважається слабкою, якщо $V < 10\%$; середньою – якщо V становить 11-25%, значною – якщо $V > 25\%$ [95, с.51]. Тобто, чим меншим є коефіцієнт варіації оцінок, тим більш узгодженою є думка експертів.

За результатами проведеного експертного опитування щодо визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику економічної безпеки транспортних підприємств отримано узагальнені оцінки узгодженості думок експертів, які наведено в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

Узагальнені оцінки узгодженості думок експертів щодо загроз економічній безпеці транспортних підприємств

Вид загроз	Кількість балів	Коефіцієнт вагомості	Коефіцієнт вагомості з урахуванням компетентності	Дисперсія	Середньоквадратичне відхилення	Коефіцієнт варіації	Коефіцієнт конкордації
1	2	3	4	5	6	7	8
Загрози, пов'язані з людським фактором	228	0,147	0,146	0,0004667	0,021602469	0,196386082	0,8909
Загрози, пов'язані з системою управління	112	0,094	0,095	0,0006889	0,026246693	0,089477362	0,9261
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	214	0,140	0,139	0,0008222	0,028674418	0,121159511	0,9091
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	38	0,048	0,048	0,0006493	0,02548047	0,16222121	0,8735

Продовження таблиці 3.5

1	2	3	4	5	6	7	8
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	206	0,128	0,128	0,0016222	0,04027682	0,16552178	0,8151
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	179	0,111	0,111	0,0001556	0,01247219	0,06681531	0,8957
Загрози, пов'язані з партнерами	152	0,103	0,103	0,0001556	0,01247219	0,06381531	0,7934
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	97	0,082	0,082	0,0013556	0,03681787	0,18686861	0,9014
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	62	0,073	0,073	0,0014000	0,037416574	0,07721242	0,7345
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	87	0,072	0,074	0,0004219	0,02054047	0,11630969	0,9234

Джерело: розроблено автором

Етап 4. Визначення вагомості окремих загроз в інтегральному показнику рівня економічної безпеки. Враховуючи той факт, що визначені індикатори оцінювання мають різні одиниці виміру та різний напрям позитивної динаміки, запропоновано методичний підхід до визначення імовірності реалізації загроз, який складається з таких етапів:

1) визначення величини кожного індикатора оцінювання за поточний звітний та попередній періоди за даними комерційної, бухгалтерської звітності, аналітичного обліку тощо;

2) визначення динаміки кожного індикатора оцінювання (розраховується як ланцюговий темп росту);

3) переведення темпів росту індикаторів оцінювання в бали за розробленою шкалою з урахуванням напрямку позитивної динаміки, тобто

необхідності їхнього зростання або зниження (табл. 3.6-3.7). Таблиці 3.6-3.7 також розроблені на основі результатів експертного опитування;

4) розрахунок середньоарифметичного значення балів для індикаторів оцінювання за кожним видом загроз за формулою:

$$x_i = \frac{\sum_{j=1}^m y_j}{m}, \quad (3.12)$$

де y_j – значення j -го індикатора оцінювання i -ї загрози, балів;

m – кількість показників, що характеризують i -ту загрозу.

Ці значення і будуть використовуватися у подальших розрахунках в якості імовірності реалізації загроз економічній безпеці для розрахунку інтегрального показника.

Таблиця 3.6

Шкала переведення для індикаторів оцінювання економічної безпеки, для яких напрямом позитивної динаміки є зростання

Темп росту	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Бали										
Показники	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Рівень виконання регламентів, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Забезпеченість ІКТ, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Ступінь відповідності процедурі прийняття рішень, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Рівень субсидіарності рішень, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Рівень своєчасності та повноти ТО, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Виручка, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Чистий прибуток, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Власний капітал, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Ринкова частка, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Кількість клієнтів, од.	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Витрати на охорону ПНС, зменшення викидів, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9

Джерело: розроблено автором

Таблиця 3.7

Шкала переведення для індикаторів оцінювання економічної безпеки, для яких напрямом позитивної динаміки є зменшення

Темп росту	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Бали										
Показники	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Плинність кадрів, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Знос виробничих основних засобів, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Кількість конкурентів, од.	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Кількість зірваних поставок (невиконаних угод), од.	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Кількість реклаमाцій, од.	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Інституційні витрати, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Кількість форс-мажорних подій, од.	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Втрати (недоотримання прибутків) через порушення графіку доставки, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Зміна тривалості доставки, діб	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9

Джерело: розроблено автором

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)). Значення показників для досліджуваних підприємств та величина загроз економічній безпеці, які визначені за результатами дослідження, наведені в табл. 3.8–3.10. Інформаційний лист для отримання значень показників досліджуваних підприємств наведено в додатку В.

Таблиця 3.8

Результати розрахунку імовірності реалізації окремих загроз економічній безпеці ТОВ «Logtrans»

Індикатор оцінювання для ТОВ «Logtrans»	Рік		Тр	Бали	Середнє значення
	2016	2017			
1	2	3	4	5	6
Загрози, пов'язані з людським фактором					
Плинність кадрів,%	19	12	0,63	6	2,67
Рівень виконання регламентів, %	92	89	0,97	0	
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %	81	92	1,14	2	
Загрози, пов'язані з системою управління					
Забезпеченість ІКТ, %	99	99	1,00	1	0,33
Ступінь відповідності процедурі прийняття рішень, %	87	62	0,71	0	
Коефіцієнт дублювання функцій (рівень субсидіарності рішень), %	13	21	1,62	0	
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг					
Знос виробничих основних засобів, %	32	35	1,09	0	1,67
Відповідність рухомого складу вимогам Євростандартів, %	56	70	1,25	3	
Рівень своєчасності та повноти ТО, %	89	99	1,11	2	
Загрози, пов'язані з екологічним фактором					
Втрати (недоотримання прибутків) через порушення графіку доставки, тис. грн	56	79	1,41	0	3,33
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис.грн	59	24	0,41	6	
Витрати на охорону ПНС, зменшення викидів, тис.грн	24	16	0,67	4	
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств					
Виручка, тис. грн	45896	48913	1,07	2	1,00
Чистий прибуток, тис. грн	1561	1024	0,66	0	
Власний капітал, тис. грн	456213	459113	1,01	1	
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі					
Кількість конкурентів, од.	256	178	0,70	4	4,33
Ринкова частка, %	12	24	2,00	9	
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %	89	91	1,02	0	
Загрози, пов'язані з партнерами					
Кількість клієнтів, од.	243	354	1,46	5	3,00
Кількість зірваних поставок (невиконаних угод), од.	124	89	0,72	4	
Кількість рекламаций, од.	25	31	1,24	0	
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища					
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн	12	8	0,67	9	9,00

Продовження таблиці 3.8

1	2	3	4	5	6
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн	5	1	0,20	9	
Інституційні витрати, тис. грн	87	56	0,64	9	
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин					
Кількість форс-мажорних подій, од.	12	9	0,75	4	2,33
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн	11521	9154	0,79	3	
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %	2	3	1,5	0	
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури					
Зміна тривалості доставки, діб	35	54	1,54	0	0,00
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн	86	124	1,44	0	
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.	4	6	1,50	0	

Джерело: розраховано автором

Таблиця 3.9

Результати розрахунку імовірності реалізації окремих загроз економічній безпеці ТОВ «GOOD Експрес»

Індикатор оцінювання для ТОВ «GOOD Експрес»	Рік		Тр	Бали	Середнє значення
	2016	2017			
1	2	3	4	5	6
Загрози, пов'язані з людським фактором					
Плинність кадрів,%	35	40	1,14	0	0,00
Рівень виконання регламентів, %	67	62	0,93	0	
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %	76	73	0,96	0	
Загрози, пов'язані з системою управління					
Забезпеченість ІКТ, %	56	58	1,04	1	0,33
Ступінь відповідності процедури прийняття рішень, %	61	57	0,93	0	
Коефіцієнт дублювання функцій (рівень субсидіарності рішень), %	43	44	1,02	0	
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг					
Знос виробничих основних засобів, %	79	81	1,03	1	0,67
Відповідність рухомого складу вимогам Євростандартів, %	45	44	0,98	0	
Рівень своєчасності та повноти ТО, %	78	83	1,06	1	
Загрози, пов'язані з екологічним фактором					
Втрати (недоотримання прибутків) через порушення графіку доставки, тис. грн	354	485	1,37	0	1,00
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис. грн	87	93	1,07	0	
Витрати на охорону ПНС, зменшення викидів, тис. грн	560	680	1,21	3	
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств					
Виручка, тис. грн	12225	13156	1,08	1	1,33

Продовження таблиці 3.9

1	2	3	4	5	6
Чистий прибуток, тис. грн	1,65	1,12	0,68	2	
Власний капітал, тис. грн	56764	59800	1,05	1	
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі					
Кількість конкурентів, од.	160	149	0,93	1	1,67
Ринкова частка, %	2	2,2	1,10	2	
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %	1,1	0,95	0,86	2	
Загрози, пов'язані з партнерами					
Кількість клієнтів, од.	258	279	1,08	1	0,33
Кількість зірваних поставок (невиконаних угод), од.	14	17	1,21	0	
Кількість реклаमाцій, од.	7	9	1,29	0	
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища					
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн	267	434	1,63	0	0,00
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн	198	210	1,06	0	
Інституційні витрати, тис. грн	56	67	1,20	0	
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин					
Кількість форс-мажорних подій, од.	5	4	0,80	2	2,00
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн	145	121	0,83	2	
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %	15	13	0,87	2	
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури					
Зміна тривалості доставки, діб	28	34	1,21428571	0	0,33
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн	790	910	1,15189873	0	
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.	3	3	1	1	

Джерело: розраховано автором

Таблиця 3.10

Результати розрахунку імовірності реалізації загроз економічній безпеці

ТОВ «Імпекс&Транзит»

Індикатор оцінювання для ТОВ «Імпекс&Транзит»	Рік		Тр	Бали	Середнє значення
	2016	2017			
1	2	3	4	5	6
Загрози, пов'язані з людським фактором					
Плинність кадрів,%	35	30	0,86	2	1,67
Рівень виконання регламентів, %	67	75	1,12	2	
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %	76	75	0,99	1	
Загрози, пов'язані з системою управління					
Забезпеченість ІКТ, %	56	70	1,25	3	1,67
Ступінь відповідності процедурі прийняття рішень, %	60	60	1,00	1	
Коефіцієнт дублювання функцій (рівень субсидіарності рішень), %	75	75	1,00	1	

Продовження таблиці 3.10

1	2	3	4	5	6
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг					
Знос виробничих основних засобів, %	81	77	0,95	2	2,00
Відповідність рухомого складу вимогам Євростандартів, %	44	50	1,14	2	
Рівень своєчасності та повноти ТО, %	83	85	1,02	2	
Загрози, пов'язані з екологічним фактором					
Втрати (недоотримання прибутків) через порушення графіку доставки, тис. грн	485	465	0,96	0	2,33
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис. грн	93	28	0,30	7	
Витрати на охорону ПНС, зменшення викидів, тис. грн	680	467	0,69	0	
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств					
Виручка, тис. грн	12225	15378	1,26	3	5,00
Чистий прибуток, тис. грн	145	267	1,84	9	
Власний капітал, тис. грн	56764	68998	1,22	3	
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі					
Кількість конкурентів, од.	149	167	1,12	2	1,33
Ринкова частка, %	2,2	2,2	1,00	1	
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %	0,95	0,95	1,00	1	
Загрози, пов'язані з партнерами					
Кількість клієнтів, од.	258	136	0,53	0	3,67
Кількість зірваних поставок (невиконаних угод), од.	14	2	0,14	8	
Кількість рекламаций, од.	7	5	0,71	3	
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища					
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн	267	256	0,96	1	4,33
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн	198	87	0,44	5	
Інституційні витрати, тис. грн	56	18	0,32	7	
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин					
Кількість форс-мажорних подій, од.	5	6	1,20	0	3,00
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн	145	78	0,54	5	
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %	3	2	0,67	4	
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури					
Зміна тривалості доставки, діб	28	54	1,93	0	2,67
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн	790	124	0,16	8	
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.	3	6	2,00	0	

Джерело: розраховано автором

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, до кількості експертів:

$$a_i = \frac{\sum_{j=1}^N b_j}{N}, \quad (3.13)$$

де a_i – імовірність реалізації i -ї загрози;

N – кількість експертів;

b_j – кількість балів j -го експерта для i -ї загрози.

З урахуванням рівня компетентності кожного експерта коефіцієнт вагомості i -ї загрози у розмірі інтегрального показника буде визначатися за формулою:

$$a_{i_скор} = \frac{\sum_{j=1}^N a_{ij} \cdot K_{kj}}{\sum_{j=1}^N K_{kj}}, \quad (3.14)$$

де a_{ij} – коефіцієнт вагомості i -ї загрози j -го експерта;

K_{kj} – коефіцієнт компетентності j -го експерта;

N – кількість експертів.

Етап 6. Розрахунок інтегрального показника рівня економічної безпеки за видами загроз.

Інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз $I_{ЕБ\text{ тп}}$ обчислюється за формулою (3.1) з використанням наведених у табл. 3.5 коефіцієнтів вагомості загроз з урахуванням компетентності залучених до дослідження експертів, тобто:

$$I_{ЕБП} = 0,146 \cdot x_1 + 0,095 \cdot x_2 + 0,139 \cdot x_3 + 0,048 \cdot x_4 + 0,128 \cdot x_5 + 0,111 \cdot x_6 + 0,103 \cdot x_7 + 0,082 \cdot x_8 + 0,073 \cdot x_9 + 0,074 \cdot x_{10}; (3.15)$$

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 за формулою (3.15) і з урахуванням раніше зроблених розрахунків наведено в табл. 3.11.

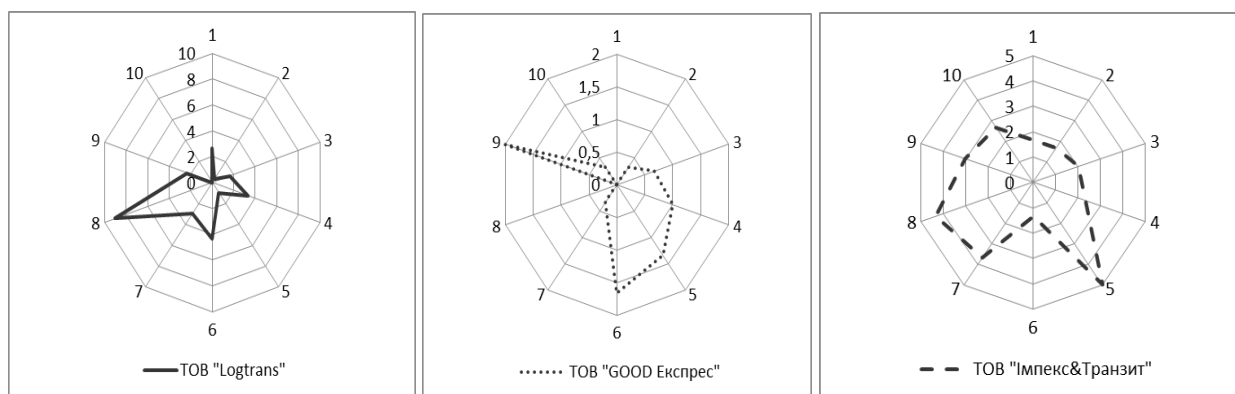
Таблиця 3.11

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
1	0,146	2,67	0,00	1,67	0,391	0,000	0,245
2	0,095	0,33	0,33	1,67	0,031	0,031	0,158
3	0,139	1,67	0,67	2,00	0,232	0,093	0,278
4	0,048	3,33	1,00	2,33	0,159	0,048	0,111
5	0,128	1,00	1,33	5,00	0,128	0,170	0,639
6	0,111	4,33	1,67	1,33	0,483	0,186	0,148
7	0,103	3,00	0,33	3,67	0,310	0,034	0,380
8	0,082	9,00	0,00	4,33	0,741	0,000	0,356
9	0,073	2,33	2,00	3,00	0,171	0,147	0,220
10	0,074	0,00	0,33	2,67	0,000	0,024	0,197
$I_{ЕБП}$	1,000	27,660	7,660	27,670	2,646	0,733	2,732

Джерело: сформовано автором

Графічна інтерпретація формування інтегрального показника рівня економічної безпеки досліджуваних підприємств наведена на рис. 3.4.



Керовані	Некеровані
1 - Загрози, пов'язані з людським фактором	6 - Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі
2 - Загрози, пов'язані з системою управління	7- Загрози, пов'язані з партнерами
3 - Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	8 - Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища
4 - Загрози, пов'язані з екологічним фактором	9 - Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин
5 - Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	10 - Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури

Рис. 3.4. Графічна інтерпретація формування інтегрального показника рівня економічної безпеки досліджуваних підприємств

Джерело: сформовано автором

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 їх впровадження для забезпечення необхідного або достатнього рівня економічної безпеки транспортних підприємств.

Як видно з наведених розрахунків, найвищий рівень економічної безпеки має ТОВ «Імпекс&Транзит» (2,732), ненабагато нижчим є рівень безпеки у ТОВ «Logtrans» (2,646). У той же час 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 (необхідного або достатнього) 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.

3.3 Інструментарій забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств

Забезпечення економічної безпеки пов'язано з відповідними витратами. Дуже важливо знайти консенсус (паритет) між величиною витрат та рівнем економічної безпеки, оскільки він забезпечує певний рівень фінансової міцності підприємства [107]. Цільовий рівень економічної безпеки пропонується визначати як такий рівень економічної безпеки, що дозволяє транспортному підприємству ефективно здійснювати виробничу та фінансово-економічну діяльність, адаптуватися до змін у зовнішньому середовищі й цілеспрямовано розвиватися відповідно до прийнятої стратегії.

Формування цільового рівня економічної безпеки транспортного підприємства (теоретичний аспект) наведено на рис. 3.5.

Аналітично визначити цільовий рівень економічної безпеки пропонується визначати за результатами дослідження кількісної залежності між рівнем економічної безпеки, що характеризується сформованим інтегральним показником рівня економічної безпеки, та запасом фінансової міцності підприємств. На нашу думку, саме запас фінансової міцності є одним з найбільш інформативних індикаторів економічного та фінансового стану підприємства, оскільки не залежить від фактичних витрат, а лише від величини вхідного грошового потоку. Тобто він прямо свідчить про поточну платоспроможність підприємства.

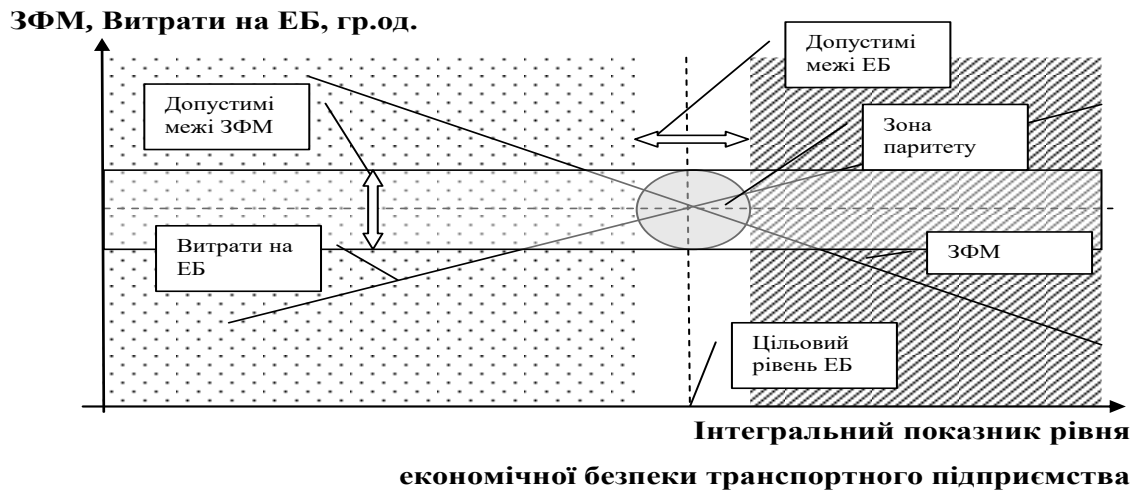


Рис. 3.5. Формування цільового рівня економічної безпеки транспортного підприємства

Джерело: сформовано автором

Забезпечення достатнього запасу фінансової міцності є важливою складовою процесу управління прибутком підприємства.

Запас фінансової міцності (далі – ЗФМ) – це сума, на яку підприємство може знизити обсяг реалізації до моменту появи збитків. Запас фінансової міцності визначається як різниця між фактичною виручкою від реалізації та порогом рентабельності [11].

$$ЗФМ = B_{\phi} - ПР, грн. \quad (3.16)$$

де B_{ϕ} – фактична виручка від реалізації; $ПР$ – поріг рентабельності.

Чим більше запас фінансової міцності, тим стійкіше підприємство до негативної зміни ринкової ситуації.

Запас фінансової міцності розраховується в грошових одиницях та у відсотках:

$$ЗФМ(\%) = \frac{(B_{\phi} - ПР)}{ПР} \cdot 100, \%. \quad (3.17)$$

Запас фінансової міцності у відсотках показує, на скільки відсотків підприємство може знизити обсяг реалізації, не зазнаючи при цьому збитків.

Нормальним вважається запас фінансової міцності на рівні $10 \div 12\%$ від порогу рентабельності. При цьому поріг рентабельності – це така виручка від реалізації, при якій маржинального прибутку вистачає лише для покриття постійних витрат, тобто валовий прибуток дорівнює нулю.

$$PP = \frac{B_{ном}}{МП(\%)} \cdot 100. \quad (3.18)$$

Забезпечення достатнього обсягу запасу фінансової міцності досягається усім комплексом традиційних заходів щодо забезпечення та підвищення ефективності діяльності (логістика, управління запасами, кадрова політика, нові послуги та клієнти тощо).

Визначимо залежність між рівнем економічної безпеки підприємства та запасом фінансової міцності. Для цього було визначено величину зазначених показників для досліджуваних підприємств за 2017-2018 рр. за кварталами.

За допомогою електронних таблиць Excel операційної системи MsOffice було побудовано регресійну модель залежності між рівнем економічної безпеки транспортних підприємств (факторна ознака) та рентабельністю діяльності підприємства (результативна) (рис. 3.6).

Як видно з рис. 3.6, залежність між рівнем економічної безпеки та рентабельністю транспортних підприємств описується функцією такого виду:

$$Y(x) = -2,8368x^2 + 15,123x - 3,7182 \quad (R^2=0,85). \quad (3.19)$$

З моделі (3.19) видно, 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 підприємств, у тому числі й транспортних.

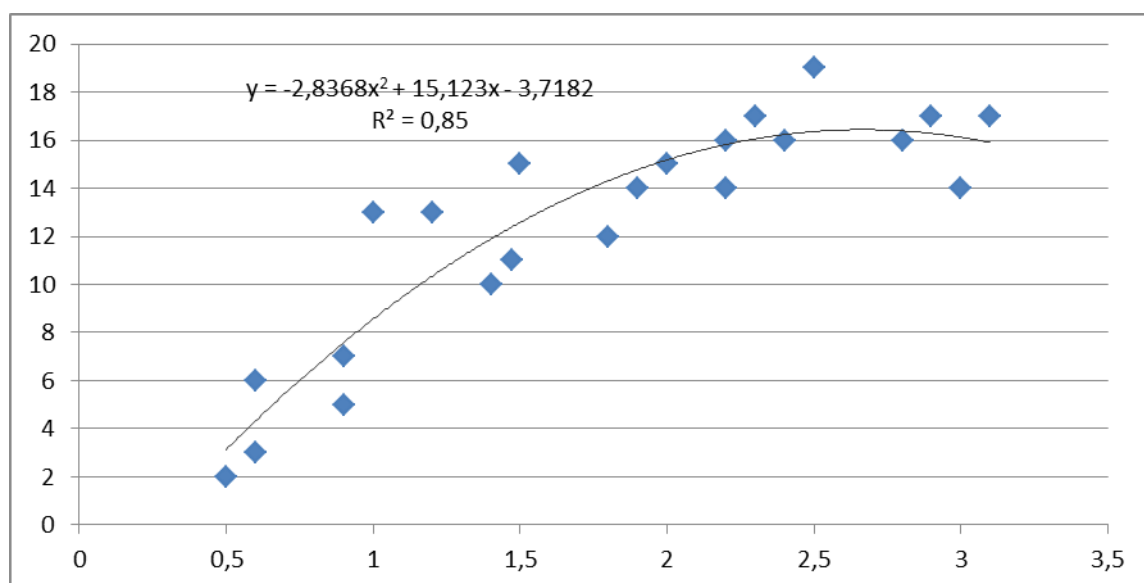


Рис. 3.6. Залежність між рівнем економічної безпеки та рентабельністю транспортних підприємств

Джерело: сформовано автором

На основі моделі (3.19) можна проводити діагностику формування потенційних або вже наявних загроз економічній безпеці транспортного підприємства. Таку діагностику можна проводити за такими етапами.

Етап 1. Визначення приросту (зменшення) рівня рентабельності підприємства ($\Delta Y(x)$):

$$\Delta Y(x) = Y(x)_t - Y(x)_{t-1}, \quad (3.20)$$

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

Етап 2. Порівняння отриманого рівня рентабельності з нормативним. У якості такого нормативного значення можна прийняти величину дисперсії показника, а саме σ та 2σ . Використовувати рівень 3σ вважаємо недоцільним,

оскільки в умовах нестабільного ринкового середовища така умова є занадто м'якою і, у певному сенсі, може провокувати подальшу дестабілізацію діяльності підприємства і призводити до його банкрутства. Тоді терміновість впровадження та перелік заходів щодо збереження досягнутого або покращення існуючого рівня економічної безпеки як однієї з основних передумов зростання рентабельності транспортних підприємств пропонується визначати на базі таких співвідношень:

$|\Delta Y(x)| < \sigma$ – підприємство може обмежитися моніторингом змін в його внутрішньому та зовнішньому середовищі (особливо, якщо $\Delta Y(x) < +\sigma$) та 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 забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств за видами загроз та залежно від рівня критичності (табл. 3.12).

Таблиця 3.12

**Пріоритетність проведення заходів забезпечення економічної безпеки
транспортних підприємств**

Загрози	Заходи
1	2
Превентивні заходи	
Загрози, пов'язані з людським фактором	Забезпечення відповідності посаді за компетенціями та освітою Забезпечення якісного виконання усіх регламентів (ТО, медогляд, посадові інструкції тощо)
Загрози, пов'язані з системою управління	Підвищення кваліфікації співробітників Створення системи (відділу, менеджера) з управління економічною безпекою Забезпечення покращення іміджу підприємства
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	Своєчасне оновлення рухомого складу Забезпечення вимог щодо надійного технічного стану технологічного обладнання Забезпечення ефективної логістики
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	Виконання вимог екологічного законодавства Формування резервного фонду з прибутку для покриття можливих витрат

Продовження таблиці 3.12

1	2
Загрози пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	Забезпечення безбитковості та достатнього рівня запасу фінансової міцності Забезпечення платоспроможності
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	Забезпечення конкурентоздатності послуг та підприємства за рахунок ефективної маркетингової політики
Загрози, пов'язані з партнерами	Вдосконалення контрактних відносин Дотримання принципів соціальної відповідальності Попередня оцінка бізнес-партнерів
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	Дотримання вимог чинного законодавства
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	Формування резервного фонду з прибутку для покриття можливих витрат
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	Формування резервного фонду з прибутку для покриття можливих витрат
Реактивні заходи	
Загрози, пов'язані з людським фактором	Навчання співробітників щодо дій в нестандартних ситуаціях
Загрози, пов'язані з системою управління	Створення дієвої антикризової групи
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	Створення мобільних ремонтних груп Забезпечення надійної системи зв'язку
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	Створення мобільних ремонтних груп Навчання співробітників щодо дій в нестандартних ситуаціях
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	Забезпечення додаткового зовнішнього фінансування (кредити банків, товарні кредити)
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	Можливість зниження цін Надання додаткових послуг
Загрози пов'язані з партнерами	Формування ефективної кредитної політики
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	Створення оперативної інформаційної системи
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	Створення та підтримання в актуальному стані системи швидкого оповіщення
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	Створення мобільних ремонтних груп Забезпечення надійної системи зв'язку

Джерело: сформовано автором

Фінансування превентивних заходів має бути пріоритетним. Втім, оскільки основним джерелом їх фінансування є чистий прибуток підприємств, то фактично таке фінансування здійснюється за наявності коштів. Резервні фонди для фінансування реактивних заходів щодо подолання наслідків негативних подій в разі їх настання підприємства також створюють за залишковим принципом.

Наведений перелік інструментів носить загальний характер. Проте рівень економічної безпеки підприємства залежить від багатьох чинників,

зокрема від показників діяльності підприємства та її результатів. Водночас, рівень економічної безпеки є суттєвим чинником впливу на показники та результати діяльності підприємства.

Результати розрахунку інтегрального показника рівня економічної безпеки для досліджуваних транспортних підприємств дозволили визначити перелік першочергових заходів щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки. Так, для ТОВ «Імпекс&Транзит» – це оновлення рухомого складу. Дійсно, ТОВ «Імпекс&Транзит» здійснює міжнародні та внутрішні перевезення пакетованих вантажів рухомим складом з різним строком експлуатації. Характеристика рухомого складу ТОВ «Імпекс&Транзит» наведена в таблиці 3.13.

Таблиця 3.13

Характеристика рухомого складу ТОВ «Імпекс&Транзит»

Вантажопідйомність, т	Моделі	Рік випуску	Кількість, од.	Коефіцієнт зносу
20т	TGS 28.440 6X2-2 BL-WW	2010, 2009, 2012	3	0,6
15т	RENAULT Magnum 460	2008, 2013	2	0,73
10т	MAZ - 54400806	1995, 2005	2	0,45

Джерело: сформовано автором

Високе значення коефіцієнта зносу для групи автопоїздів пояснюється наявністю на балансі підприємства сідлового тягача MAZ - 54400806 1995 р. випуску з коефіцієнтом зносу 0,89, який не відповідає вимогам Євро-4 і тому має обмеження у використанні. З метою оновлення рухомого складу, що покращить загальний коефіцієнт зносу і, відповідно, позитивно вплине на величину інтегрального показника рівня економічної безпеки, пропонується реалізувати зазначений тягач на вторинному ринку та придбати новий сідловий тягач FORD TRUCKS 1842t/1848t, який відповідає вимогам Євро-5 та Євро-6, є високопродуктивним і економічним, заощаджує до 8% палива, забезпечує комфорт для водія. Його вартість становить 2,1 млн грн, джерелом фінансування пропонується лізинг (таблиця 3.14).

Таблиця 3.14

Показники ефективності придбання автопоїзда

Показник	Значення
Період окупності, років	5,6
Індекс доходності	1,5
Внутрішня норма рентабельності, %	27

Джерело: сформовано автором

Серед першочергових заходів підвищення рівня економічної безпеки ТОВ «GOOD Експрес» пропонується розробка ефективної кредитної політики, яка передбачає індивідуальний диференційований підхід до кожного клієнта при наданні йому можливості відстрочки платежу. В основі даного підходу – розроблена автором проста, але дієва система оцінювання клієнтів за трьома критеріями (табл. 3.15).

Таблиця 3.15

Система оцінювання клієнтів

Показник	Значення	Бали	Рейтинг
Термін співпраці	>5 років	(1; 0)	2
Обсяги замовлень	>100 тис. грн	(1; 0)	3
Надійність в оплаті (Величина наявної ДЗ)	<20 тис. грн	(1; 0)	1

Джерело: сформовано автором

Відстрочку платежу підприємство може запропонувати лише клієнту, який отримав за даною системою оцінювання не менше 2-х балів.

Проблемою ТОВ «Logtrans», яка негативно впливає на рівень економічної безпеки, є висока, порівняно зі своїми конкурентами, плинність кадрів. Проведене дослідження виявило, що причиною цього є незадовільні умови праці механіків. Тому пропонується розробка регламентів охорони праці та покращення умов праці механіків.

Серед цілеспрямованих заходів щодо управління економічною безпекою, передусім для досліджуваних підприємств слід виділити такі:

- створення відділу економічної безпеки (або введення відповідної посади) та узгодження його функцій з іншими структурними підрозділами;

- моніторинг рівня економічної безпеки та її складових з визначеною періодичністю;
- прогнозування ризиків та розробка заходів з їх нейтралізації;
- розробка системи правил та режимів безпеки для кожного структурного підрозділу;
- створення механізму оперативного реагування на загрози інформаційній безпеці, використання сучасних технологій захисту інформації;
- впровадження на підприємстві міжнародних систем управління якістю;
- встановлення фізичного захисту та автоматизованих систем безпеки;
- підвищення рівня мотивації персоналу в системі безпеки підприємства, реалізація заходів матеріального стимулювання.

Реалізація запропонованих заходів дозволить збільшити інтегральний показник рівня економічної безпеки. На основі сформованого рівняння регресії було визначено прогнозний приріст запасу фінансової міцності внаслідок проведення досліджуваними підприємствами заходів забезпечення економічної безпеки. Розрахунок потенційного економічного ефекту від реалізації запропонованих заходів наведено в таблиці 3.16.

Таблиця 3.16

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

Джерело: сформовано автором

Розрахунки, проведені з використанням отриманого рівняння регресії, засвідчили, що проведення заходів щодо забезпечення економічної безпеки

дозволить транспортним підприємствам отримати позитивний економічний ефект та підвищить рівень ефективності їхнього функціонування.

Висновки до розділу 3

1. Встановивши, що для забезпечення ефективного функціонування підприємства та досягнення поставлених цілей діяльності до кожного процесу має бути застосований відповідний механізм, автором систематизовано види механізмів управління, які використовуються в діяльності транспортних підприємств, а саме, механізми управління окремими напрямками діяльності, економічні механізми, організаційні механізми, мотиваційні механізми, механізми активізації, механізми забезпечення, антикризові механізми, а також визначено їхні характеристики і процеси, до яких вони застосовуються.

2. Сформовано механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, у процесі реалізації якого використовується обґрунтований комплекс організаційно-технологічних, фінансово-економічних та аналітичних інструментів. Найважливішими завданнями механізму забезпечення економічної безпеки є: ідентифікація чинників впливу на економічну безпеку транспортного підприємства, моніторинг її рівня, обґрунтування й реалізація заходів щодо забезпечення цільового рівня безпеки, визначення ефективності заходів з метою коригування управлінських дій. Основними принципами сформованого механізму визначено принципи відповідальності, системності, комплексності, узгодження інтересів стейкхолдерів, економічної доцільності, адаптивності, субсидіарності.

3. Удосконалено систему оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств. Визначено перелік індикаторів з метою оцінювання кожного виду загроз. Для визначення імовірності реалізації

окремих загроз економічній безпеці транспортних підприємств та їх 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 необхідного або достатнього рівня економічної безпеки транспортних підприємств у перспективі. Апробація запропонованого порядку була здійснена на прикладі трьох реально працюючих транспортних підприємств, але зі зміненими назвами, а саме: ТОВ «Logtrans», ТОВ «GOOD Експрес», ТОВ «Імпекс&Транзит». Згідно з розрахунками, інтегральні показники оцінювання рівня економічної безпеки ТОВ «Імпекс&Транзит» та ТОВ «Logtrans» є прийнятними і становлять відповідно 2,732 та 2,646. Інтегральний показник оцінювання рівня економічної безпеки ТОВ «GOOD Експрес» становить лише 0,733, що свідчить про надто низький рівень економічної безпеки цього підприємства і вимагає термінового вжиття заходів підвищення економічної безпеки не лише превентивного, а й реактивного характеру для забезпечення стабільної виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємства.

4. 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 – одним з найбільш інформативних індикаторів економічного і фінансового стану підприємства. Побудовано графічну та аналітичну регресійну залежність між рівнем економічної безпеки транспортних підприємств й рентабельністю їхньої діяльності. На базі отриманої регресійної моделі запропоновано проводити діагностику формування потенційних або вже наявних загроз економічній безпеці транспортного підприємства і визначати першочергові заходи щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки.

5. Результати розрахунку інтегрального показника рівня економічної безпеки транспортних підприємств з урахуванням пріоритетності проведення заходів забезпечення економічної безпеки показали, що для забезпечення цільового рівня економічної безпеки ТОВ «Імпекс&Транзит» першочерговим є оновлення рухомого складу, для ТОВ «GOOD Експрес» – розробка ефективної кредитної політики щодо кожного клієнта, а для ТОВ «Logtrans» – розробка регламентів охорони праці та покращення умов праці механіків.

6. Використовуючи розроблену регресійну модель, здійснено прогнозну оцінку приросту запасу фінансової міцності внаслідок проведення досліджуваними підприємствами заходів із забезпечення економічної безпеки, а саме, для ТОВ «Logtrans» – інтегральний показник економічної безпеки зростає на 0,47%, а запас фінансової міцності – на 2,7%, для ТОВ «GOOD Експрес» – ці показники відповідно становлять 1,7% і 3,6%, а для ТОВ «Імпекс&Транзит» – ці ж показники відповідно дорівнюють 1,29% і 3,5%. Отримані результати підтверджують, що проведення заходів щодо забезпечення економічної безпеки дозволить транспортним підприємствам покращити економічні показники діяльності і зміцнити позиції на конкурентному ринку.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [104; 107; 108; 114; 115].

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 структуризації 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 ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверічев І.М. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04; Київська держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ, 2016. 19 с.

2. Аверічев І.М. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту України. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». Київ: Вид-во Держ. екон.-тех. ун-ту трансп., 2014. Вип. 27. С. 163-170.

3. Александрова О.Ю. Система індикаторів оцінки економічної безпеки. Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: Вид-во Укр. держ. акад. залізнич. трансп., 2010. Вип. 30. С. 34-37.

4. Амеліницька О.В. Управління виробничо-господарською діяльністю локальних електричних мереж : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами»; Донец. нац. ун-т. Донецьк, 2008. 20 с.

5. Амосов О.Ю. Фінансова безпека підприємства в сучасних економічних умовах: теоретичний аспект. Проблеми економіки: Харків: Видчий Дім «ІНЖЕК», 2011. № 4. С. 76-80. [Електронний ресурс]. URL: http://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2011-4_0-pages-76_80.pdf.

6. Аналіз аварійності на транспорті України за 2017 р. (у порівнянні з 2016 р.) Директорат з безпеки на транспорті. Підгот. Д.В. Плачінта. Київ: Міністерство інфраструктури України, 2018. 37 с. [Електронний ресурс]. URL: [https://mtu.gov.ua/files/АНАЛІЗ%20за%202017%20рік%20\(кінцева%20редакція\).pdf](https://mtu.gov.ua/files/АНАЛІЗ%20за%202017%20рік%20(кінцева%20редакція).pdf).

7. Андрушків Б.М., Малюта Л.Я. Економічна та майнова безпека бізнесу: навчальний посібник; Тернопільський нац. технічний ун-т імені Івана Пулюя. Тернопіль: Вид-во ФОП Паляниця В.А., 2016. 180 с. [Електронний ресурс]. URL: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/123456789/17973>.

8. Андриющенко М.П., Озаріна О.В. Економічна безпека підприємства в аспекті ресурсного підходу. Секція «Економічні науки», 2007. [Електронний ресурс]. URL: http://www.rusnauka.com/22_NIOBG_2007/Economics/24859.doc.htm.

9. Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. Економічні основи формування фінансової складової економічної безпеки. Актуальні проблеми економіки: фаховий економічний журнал. Київ: Вид-во ВНЗ «Національна академія управління», 2009. № 1. С. 98–103.

10. Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. Планування економічної безпеки підприємств. Київ: Вид-во Європ. ун-ту, 2005. 170 с.

11. Бабина О.Є., Карпенко О.О. Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту: навч. пос. Рекомендовано М-вом освіти і науки, молоді та спорту України для студентів вищих навчальних закладів. Київська держ. академія водного тр-ту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2012. 326 с.

12. Бабина О.Є. Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств : автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 ; Нац. трансп. ун-т. Київ, 2017. 43 с.

13. Безпека на транспорті: охорона праці. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/content/ohorona.html>.

14. Бендигов М.А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития. Менеджмент в России и за рубежом. Издат. «Финпресс», 2000. № 2. С.7-30.

15. Білик Р.Р. Удосконалення методологічних засад оцінки рівня економічної безпеки підприємства. Вісник Чернівецького торговельно-

економічного інституту. Економічні науки. Чернівці, 2011. Вип. 1(41). С. 164-169.

16. Білошкурська Н.В., Білошкурський М.В. Теоретичні аспекти економічної безпеки підприємств. Сталий розвиток економіки. Хмельницький: Вид-во Університету економіки і підприємництва, 2013. № 2. С. 85-89. [Електронний ресурс]. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=sre_2013_2_20.

17. Білошкурська Н.В. Економіко-організаційний механізм формування економічної безпеки підприємства: принципи побудови, функції, структура. Економіка та держава: міжн. наук.-пр. журн.; Ін-т підготовки кадрів держ. служби зайнятості України. Київ, 2013. № 12. С. 24-29.

18. Бланк І.А. Управління фінансовою безпекою підприємства. Київ: Вид-во «Ельга», «Ніка-Центр», 2009. 784 с.

19. Богомолова Н.І., Кравченко О.О., Андрєєва О.В., Соколова Е.О., Талавіра Є.В., Пінчук С.С., Савіцька Г.П. Управління фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери: монографія. За заг. ред. Н.І. Богомолової та О.О. Кравченко. Київ: Вид-во Державного економ.-технолог. ун-ту транспорту, 2017. 327 с.

20. Бойко М.О. Науково-методичні засади оцінки стану економічної безпеки стивідорної компанії : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04; НАН України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса, 2018. 19 с.

21. Боняр С.М., Карпенко О.О., Будник В.А., Лерніченко К.В. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті: монографія; Київська держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2016. 158 с.

22. Васенко В.К. Економічна безпека держави, суб'єктів господарювання та тіньова економіка: колективна монографія; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. В.К. Васиенка. Черкаси: Вид-во «Маклаут», 2010. 346 с.

23. Васильців Т.Г., Волошин В.І., Бойкевич О.Р., Каркавчук В.В. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія: за ред. Т.Г. Васильціва. Львів: Вид-во «Арал», 2012. 386 с.

24. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: монографія. Львів: Вид-во «Арал», 2008. 384 с.

25. Васильців Т.Г., Коцан О.Б. Економетрична оцінка факторів впливу на рівень економічної безпеки підприємств малого і середнього підприємництва в Україні. Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект : сб. науч. трудов. Донецк: Изд-во Донецкого нац. ун-та, 2008. С. 973-978.

26. Васильців Т.Г. Узагальнення концептуальних основ економічної безпеки підприємства. Науковий вісник Нац. лісотехн. ун-ту України: зб. наук.-техн. праць. Львів: Вид-во Нац. лісотехн. ун-ту України, 2011. № 21.2. С. 153-158.

27. Венглюк І.В. Аналіз методів визначення та оцінки соціально-економічної безпеки підприємства. Економічний аналіз: зб. наук. праць; Тернопільський нац. економіч. ун-т. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського нац. економіч. ун-ту «Економічна думка», 2014. Том 15. № 2. С. 247-256.

28. Венглюк І.В. Становлення соціально-економічної безпеки підприємства. Економічний вісник Донбасу. Полтава: Вид-во Вищого навч. закладу Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі», 2013. № 3 (33). С. 226-230.

29. Вергун А.М., Нефедова Т.М., Тарасенко І.О. Особливості управління фінансово-економічною безпекою підприємства. International Scientific Journal. Міжнародний економічний журнал. Економічні науки: зб. наук. праць. Київ, 2015. № 2. С. 27-31. [Електронний ресурс]. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi->

bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/mnj_2015_2_7.pdf.

30. Вергун А.М., Стріжко К.В. Сучасні підходи до оцінки фінансової безпеки підприємства. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2015. № 6. [Електронний ресурс]. URL:<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4142>.

31. Вілкул О.Ю., Максимов С.В., Нусінова Я.В. та ін. Визначення та прогнозування витрат гірничорудних підприємств в умовах ринку: монографія. Кривий Ріг: Вид-во «Видавничий дім», 2006. 228 с.

32. Власюк О.С. Теорія та практика економічної безпеки в системі науки про економіку. Наукова доповідь. Нац. інстит. проб. міжнар. безпеки при Раді нац. безпеки та оборони України. Київ, 2008. 17 с.

33. Галабурда В.Г. Методы оценки качества транспортного обслуживания. Бюллетень транспортной информации. Мытищи: Изд. ООО «РА-принт», 2003. № 6 (96). С. 8-13.

34. Гбур З.В. Економічна безпека України в сучасних умовах. Інвестиції: практика та досвід: фаховий наук. журнал Чорноморського державного ун-ту ім. Петра Могили. Київ: Вид-во ТОВ «ДКС-центр», 2018. № 2. С. 97-101. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.investplan.com.ua/?op=1&z=5899&i=17>.

35. Геєць В.М. Концепція економічної безпеки України. Ін-т екон. прогнозування Нац. академії наук України. Київ: Вид-во «Логос», 1999. 56 с.

36. Гнилицька Л. Основи економічної безпеки підприємства. Бухгалтерський облік і аудит: науково-практ. журнал. Київ: Вид-во ТОВ «Екаунтинг», 2013. № 7. С. 41-48. [Електронний ресурс]. URL: http://irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/boau_2013_7_6.pdf.

37. Голіков І.В. Теоретичні засади економічної безпеки транспортної галузі. Бізнес Інформ. Харків: Видавн. дім «ІНЖЕК», 2014. № 7. С. 123-129. [Електронний ресурс]. URL:http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf_2014_7_24.pdf.

38. Горячева К.С. Механізм управління фінансовою безпекою підприємства : дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01; Київський національний університет технологій та дизайну. Київ, 2006. 174 с.

39. Грабовецький Б.Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання : монографія; Вінницький нац. техн. ун-т. Вінниця, 2010. 171 с.

40. Грещак М.Г., Колот В.М., Наливайко А.П., Покропивний С.Ф. та ін. Економіка підприємства : підручник. Київський нац. екон. ун-т. 2-е вид., переробл. та допов. Київ: Вид-во Київського нац. екон. ун-ту імені Вадима Гетьмана, 2001. 526 с.

41. Гришко Н.Є. Формування оціночних параметрів складових економічної безпеки машинобудівного підприємства. Вісник соціально-економічних досліджень. Одеса: Вид-во Одеського нац. ун-ту, 2013. № 1(48). С. 62-69.

42. Грунин О.А., Грунин С.О. Экономическая безопасность организации. Санкт-Петербург: Изд-во «Питер», 2002. 160 с.

43. Гурнак В.М., Славінська О.С., Ананченко В.Є. Економічна безпека підприємств транспорту як фактор стабільного задоволення попиту в перевезеннях. Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. Київ: Вид-во Національного транспортного ун-ту, 2012. Вип. 10. С. 410-419. [Електронний ресурс]. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2012_10_75.

44. Дацків Р.М. Економічна безпека у глобальному вимірі. Актуальні проблеми економіки: фаховий економічний журнал. Київ: Вид-во ВНЗ «Національна академія управління», 2004. № 7(37). С. 143-157.

45. Державна служба України з безпеки на транспорті [Електронний ресурс]. URL:<http://dsbt.gov.ua/storinka/pro-sluzhbu>.

46. Діденко Є.О. Управління економічною безпекою підприємства на основі формування стратегії його безпечного розвитку: автореферат дис. канд. екон. наук: 08.00.04; Київський націонал. ун-т технологій та дизайну, 2012. 20 с.

47. Донець Л.І., Ващенко Н.В., Андрєєва Т.Є. Экономическая безопасность предприятия. Киев: Изд-во «Центр учб. лит-ры», 2008. 240 с.

48. Доценко І.О. Формування системи оцінювання рівня економічної безпеки підприємства з урахуванням впливу підприємницьких ризиків. Вісник Одеського національного ун-ту імені І.І. Мечникова. Серія, Економіка. Одеса: Вид-во Одеського національного ун-ту імені І.І. Мечникова, 2013. Т. 18. Вип. 1. С. 69-78.

49. Драган О.І. Соціально-економічна безпека: конспект лекцій для студентів напряму підготовки 6.030505 «Управління персоналом та економіка праці» галузі знань 0305 «Економіка та підприємництво» ден. форми навч. Київ: Вид-во Націонал. ун-ту харчових технологій, 2013. 114 с. [Електронний ресурс]. URL: <http://library.nuft.edu.ua/ebook/file/107.13.pdf>.

50. Драчук Ю.З., Новікова Н.І., Трушкіна Н.В. Інституціональне забезпечення економічної безпеки промислового підприємства. Економічний вісник Донбасу, 2014. № 3(37). С. 112-120. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.evd-journal.org/download/2014/2014-3/18-Drachuk.pdf>.

51. Дуднєва Ю.Е. Проблеми та перспективи впровадження стандартів ризик-менеджменту в Україні. Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства. Харків, 2014. № 4. С. 67-74.

52. Дяченко К.С. Методичні підходи до оцінки рівня економічної безпеки підприємств будівельної галузі. Технологический аудит и резервы производства: науч. журнал; Полтав. гос. аграр. акад. Харків, 2015. № 4(5). С. 31-36. [Електронний ресурс]. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tatrv_2015_4%285%29__7.

53. Екологічний менеджмент на підприємстві. Екологія і здоров'я. [Електронний ресурс]. URL: http://childflora.org.ua/?page_id=66.

54. Економіка України за січень-березень 2019 року: у дзеркалі статистики. Урядовий кур'єр: газета Кабінету Міністрів України. [Електронний ресурс]. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/ekonomika-ukrayini-za-sichenberezen-2019-roku/>.

55. Економічна та майнова безпека підприємства і підприємництва. Антирейдерство; за науковою редакцією Б.М. Андрушківа. Тернопіль: Вид-во «Терно-граф», 2008. 424 с.

56. Єрмошенко М.М., Єрохін С.А., Денисенко М.П. та ін. Фінансовий менеджмент : підручник; за заг. ред. М.М. Єрмошенка. Київ: Вид-во Нац. акад. упр., 2011. 506 с.

57. Єрмошенко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. Київ: Вид-во Київського нац. торговельно-екон. ун-ту, 2001. 309 с.

58. Жаліло А.Я. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави: монографія. Київ: Вид-во Національного інституту стратегічних досліджень, 2009. 336 с. [Електронний ресурс]. URL: http://old2.niss.gov.ua/content/articles/files/verska_Zhalilo_new-47147.pdf.

59. Животенко В.О. Оцінка рівня економічної безпеки аграрних підприємств в умовах протидії зовнішнього середовища. Наука в інформаційному просторі: матеріали VII Міжнар. науково-практ. конф. (29-30 вересня 2011 р.). [Електронний ресурс]. URL: http://www.confcontact.com/20110929/ek_zhivot.php.

60. Забродський В.А., Кизим М.О. Власність, економічна безпека і держава. Економічна кібернетика. Вінниця: Вид-во Донецького нац. ун-ту, 2000. № 3-4. С. 58-63.

61. Загроза. Вікіпедія [Електронний ресурс]. URL: [uk.wikipedia.org/wiki/ Загроза](http://uk.wikipedia.org/wiki/Загроза).

62. Зайцева І.Ю. Формування системи показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2013. № 7. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214>.

63. Занора В.О., Сільченко Б.І. Управління системою економічної безпеки підприємства на основі проектного підходу. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. Запоріжжя, 2017. Вип. 5(1). С. 130-133.

64. Зацеркляний М.М., Мельников О.Ф. Основи економічної безпеки : навчальний посібник. Київ: Вид-во ТОВ «КНТ», 2009. 337 с.

65. Зачосова Н.В. Теоретико-методологічні засади управління економічною безпекою у процесі менеджменту сучасних фінансових установ. Вісник Одеського національного ун-ту імені І.І. Мечникова. Серія, Економіка. Одеса: Вид-во Одеського національного ун-ту імені І.І. Мечникова, 2015. Т. 20. Вип. 1/2. С. 167-170.

66. Звіт Антимонопольного комітету України за 2018 рік. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/148142>.

67. Зубик В.Б., Зубик Д.В. Экономическая безопасность предприятия (фирмы). Минск: Изд-во «Высшая школа», 1998. 391 с.

68. Зубко Т.Л. Оцінка рівня економічної безпеки підприємства галузі зв'язку. Економіка. Менеджмент. Бізнес: зб. наук. пр.; Держ. ун-т інформ.-комунікац. технологій. Київ, 2016. № 3 (17). С. 81-88.

69. Іванюта Т.М., Заїчковський А.О. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. Київ: Вид-во «Центр учбової літератури», 2009. 256 с.

70. Ілляшенко С.Н. Складові економічної безпеки підприємств та підходи до їх оцінки. Актуальні проблеми економіки: фаховий економічний

журнал. Київ: Вид-во ВНЗ «Національна академія управління», 2003. № 3. С. 12-19.

71. Ільяшенко С.М. Менеджмент і маркетинг інновацій: монографія. Суми: ВТД «Університетська книга», 2004. 616 с.

72. Інформація про водний транспорт України: Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

73. Інформація про стан аварійності на транспорті в Україні [Електронний ресурс]. URL: <https://data.gov.ua/dataset/681460b9-c08b-4133-b50a-03eb6f67c57e>

74. Каламбет С.В., Воропай В.А. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі. Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції: наук. журн. Тавр. нац. ун-т імені В.І. Вернадського. Сімферополь, 2013. № 2. С. 106-113.

75. Камлик М.І. Економічна безпека підприємницької діяльності. Економіко-правовий аспект : навчальн. посібник. Київ: Вид-во «Атіка», 2005. 432 с.

76. Капустин Н. Экономическая безопасность отрасли и фирмы. Бизнес Информ. Харків: Видавн. дім «ИНЖЕК», 1999. № 11-12. С. 45-47.

77. Касич А.О., Медвідь Г.С. Управління кадровою безпекою на українських підприємствах через призму макроекономічних процесів. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2019. № 1. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6824>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.1.9.

78. Клейнер Г.Б., Тамбовцев В.Л., Качалов Р.М. Предприятие в нестабильной экономической среде: риски, стратегии, безопасность. Москва: Изд-во «Экономика», 1997. 226 с.

79. Коба В.Г., Аверічев І.М. Місце воднотранспортної безпеки в системі загальної транспортної безпеки України. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія

«Економіка і управління». Київ: Вид-во Держ. екон.-технол. ун-ту трансп., 2013. Вип., 25. С. 158-161.

80. Ковальов Д., Плєтнікова І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства. Економіка України: наук. журн.; Нац. акад. наук України, М-во екон. розв. і торгівлі України, М-во фінансів України, М-во екон. України. Київ, 2001. № 4. С. 35-40.

81. Козаченко Г.В., Пономарьов В.П., Ляшенко О.М. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення : монографія. Київ: Вид-во «Лібра», 2003. 280 с.

82. Колот А.М. Мотивація персоналу: підручник. Київ: Вид-во Київського нац. екон. ун-ту ім. Вадима Гетьмана, 2009. 337 с.

83. Концепція забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері. Схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569-р. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2012-p>.

84. Коробчинський О.Л. Методика формування системи економічної безпеки підприємства. Актуальні проблеми економіки: фаховий економічний журнал. Київ: Вид-во ВНЗ «Національна академія управління», 2009. № 4(94). С. 41-45.

85. Кошембар Л.О. Механізм удосконалення системи економічної безпеки суб'єктів господарювання на основі оптимізації оподаткування : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 21.04.02; Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «Крок». Київ, 2009. 21 с.

86. Кравчук П.Я. Формування системи корпоративної безпеки : дис... канд. екон. наук: 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами». Терноп. держ. екон. ун-т. Тернопіль, 2006. 232 с.

87. Краткий экономический словарь. Под ред. А.Н. Азрилияна. Москва: Институт новой экономики, 2001. 1088 с.

88. Крикавський Є.В. Логістика: для економістів: підруч. для студ. вищих навч. закл. напряму «Економіка і підприємництво». Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2004. 447 с.

89. Кримчук Н.О. Проблеми та шляхи забезпечення економічної безпеки підприємства. Науковий блог. Національний університет «Острозька академія», 2018. [Електронний ресурс]. URL: <https://naub.ua.edu.ua/2018/проблеми-та-шляхи-забезпечення-еконо/>.

90. Кристиняк М.Б. Основні теоретичні аспекти забезпечення економічної безпеки малих підприємств в Україні. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2018. № 4. [Електронний ресурс]. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2018/157.pdf.

91. Крутов В.В. Становлення та розвиток недержавної системи безпеки підприємництва: монографія. Київ: Вид-во «Фенікс», 2008. 406 с.

92. Кудрявцева О.В. Основні загрози державного і галузевого управління економічною безпекою на прикладі транспортної галузі. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. Київ, 2015. № 2. С. 10-15.

93. Кузенко Т.Б. Тактичне та стратегічне планування економічної безпеки підприємства. Актуальні проблеми економіки: фаховий економічний журнал. Київ: Вид-во ВНЗ «Національна академія управління», 2004. № 3 (33). С.142- 151.

94. Кульман А. Экономические механизмы: Пер. с франц. под общ. ред. Н.И. Хрустальной. Москва: Прогресс; Универс, 1993. 192 с.

95. Лакин Г.Ф. Биометрия. Москва: Изд-во «Высш. школа», 1990. 352 с.

96. Лебедєв І.В. Соціальна політика підприємства в умовах кризи. Реформування економіки України: стан та перспективи: зб. матеріалів VI Міжнар. наук.-практ. конф. (24-25 листопада 2011 р. м. Київ). Київ: Вид-во Міжнародного інституту бізнес-освіти Київського нац. економ. ун-ту імені Вадима Гетьмана, 2011. С. 121.

97. 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.

98. 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.

99. 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.

100. 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.

101. 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.

102. Лебедко С.А. Економічна безпека підприємства у контексті сталого розвитку. Водний транспорт: зб. наук. пр. Київської держ. акад. водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Видавн. центр Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, 2015. № 2 (23). С. 147-154.

103. 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.

104. Лебедко С.А. Інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств. Бізнес Інформ. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2019. № 2. С. 259-266.

105. 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.

106. 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.

107. 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.

108. Лебедко С.А. Оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства. Настоящи изследвания и развитие – 2017: материалы за 13-а международна научна практична конференция. Икономики. (София, България, 17-25 януари 2017 г.). София: ООД «Бял ГРАД-БГ», 2017. Т. 1. С. 79-81.

109. 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.

110. 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.nayka.com.ua/?op=1&z=4512>.

111. 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.

112. 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.

113. 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.

114. 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.

115. 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.

116. Левковець Н.П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. Управління проектами, системний аналіз і логістика. Київ: Вид-во Національного трансп. ун-ту, 2008. № 5. С. 333-336.

117. Линник О.І., Артеменко Н.В. Стратегія економічної безпеки підприємства як фактор зменшення впливу зовнішніх та внутрішніх загроз. Вісник Національного технічного ун-ту «Харківський політехнічний інститут». Серія: Технічний прогрес і ефективність виробництва. Харків:

Вид-во Національного технічного ун-ту «Харківський політехнічний інститут», 2013. № 67 (1040). С. 159-169.

118. Лойко В.В. Загрози економічній безпеці промислового підприємства: сутність та класифікація. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2015. № 10. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4372>.

119. Лосєв М.Ю. Оцінка величини запобігання шкоди від забруднення водного середовища. Системи обробки інформації. Харків: Вид-во Харківського ун-ту Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба, 2010. Випуск 7 (88). С. 35-38.

120. Лянной Г. Система экономической безопасности предприятия. BOS – журнал о личной и коммерческой безопасности. Донецк, 2006. № 7. С. 16-19.

121. Малик О.В. Механізм управління фінансовою безпекою підприємства. Економічний простір : зб. наук. пр. Придніпровської державної академії будівництва та архітектури. Дніпро: Вид-во Придніпровської держ. акад. буд-ва та архіт-ри, 2015. № 99. С. 154–166.

122. Маслак О.І., Гришко Н.Є. Управління економічною безпекою підприємства на принципах забезпечення її раціонального рівня. Маркетинг і менеджмент інновацій. Суми: Вид-во Навчально-наукового ін-ту фінансів, економіки та менеджменту імені Олега Балацького, 2013. № 1. С. 198-208. [Електронний ресурс]. URL: <http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/journals/2013/1/198-208>.

123. Менеджмент організацій: підручник; за заг. ред. Л.І. Федулової. Київ: Вид-во «Либідь», 2004. 448 с. [Електронний ресурс]. URL: http://pidruchniki.com/15100111/menedzhment/sut_ekologichnogo_menedzhmentu.

124. Методичні рекомендації щодо розрахунку рівня економічної безпеки України: Затв. Наказом Міністерства економічного розвитку і

торгівлі України від 29.10.2013 р. № 1277. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1277731-13>.

125. Мізюк Б.М., Ящук В.І., Ноздріна Л.В. Економічна безпека підприємств ритейлу: оцінювання та механізм забезпечення : монографія. Львів: Вид-во «ЛКА», 2012. 256 с.

126. Мізюк В.В. Економічний механізм забезпечення авіаційної безпеки авіатранспортних підприємств: дис. канд. екон. наук: 08.00.04. Київ, 2011. 193 с.

127. Мізюк В.В., Мізюк С.Г. Ефективність системи економічної безпеки авіатранспортних підприємств. Проблеми системного підходу в економіці. Київ, 2014. Вип. 50. С. 147-155. [Електронний ресурс]. URL: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/32452/1/Стат2014Вип.50.pdf>.

128. Мішин О.Ю., Мішина С.В. Сутність поняття «економічна безпека підприємства». Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: Вид-во Укр. держ. акад. залізнич. трансп., 2012. № 38. С. 86-92.

129. Міщенко С.Г. Економіко-статистичний аналіз факторів економічної безпеки регіону. Вестник Донецкого университета. Серия В. Экономика и право. Донецк, 1999. № 1. С. 70-76.

130. Мищенко С.Н. Система обеспечения экономической безопасности организации : автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством»; Донской гос. техн. ун- т. Ростов на Дону, 2004. 19 с.

131. Мойсеєнко І.П., Марченко О.М. Управління фінансово-економічною безпекою підприємства: навч. посіб. Львів: Львівський держ. ун-т внутрішніх справ, 2011. 380 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.twirpx.com/file/1095667/>.

132. Морковіна Ю., Гончаренко О., Губський Б. Економічна безпека України: методологія виміру, стан та стратегія забезпечення: монографія. Київ: Вид-во ДП «Укрархбудінформ», 2001. 122 с.

133. Нагорна І.І. Оцінка стійкої економічної безпеки підприємства. Економічний простір: збірн. наук. праць. Дніпро: Вид-во Придніпровської держ. академії будівництва та архітектури, 2008. № 19. С. 243-255.
134. Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. Харків, 2015. 20 с.
135. Ніколаюк С.І., Никифорчук Д.Й. Безпека суб'єктів підприємницької діяльності : курс лекцій. Київ: Вид-во ТОВ «КНТ», 2005. 320 с.
136. Новіков А.О., Новікова М.М. Моделювання фінансово-економічної безпеки транспортних підприємств на основі факторного аналізу. Наука та прогрес транспорту: Вісник Дніпропетровського нац. ун-ту залізничн. трансп. Дніпро, 2014. № 6 (54). С. 42-49.
137. Новікова О.Ф., Покотиленко Р.В. Економічна безпека: концептуальні визначення та механізми забезпечення : монографія; наук. ред. О.І. Амоша. Донецьк: Вид-во Національної Академії Наук України, Ін-ту економіки промисловості, 2006. 408 с.
138. Новоселов В.Н. Политика советского государства по обеспечению безопасности. Сборник науч. статей «Государственная и муниципальная служба в условиях формирования гражданского общества и рыночной экономики». Челябинск: Челяб. ин-т (филиал) УрАГС, 2004. С. 86-90.
139. Носань Н.С., Куценко Д.М. Теоретичні засади управління фінансово-економічною безпекою на сучасному етапі розвитку безпекознавства. Вісник Черкаського університету: Економічні науки. Черкаси: Вид-во Черкаського нац. ун-ту імені Богдана Хмельницького, 2019. № 1. [Електронний ресурс]. URL: <http://econom-ejournal.cdu.edu.ua/article/view/3325>.

140. Олейников Е.А. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность): учебн. пособие. Москва: Изд-во ЗАО «Бизнес школа Интел Синтез», 1997. 228 с.

141. Орлова В.В. Моделювання механізмів управління фінансовою безпекою підприємства: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.11; Прикарпатський національний університет імені В. Стефаника. Івано-Франківськ, 2008. 200 с.

142. Ортинський В.Л., Керницький І.С., Живко З.Б. Економічна безпека підприємств, організацій та установ: навч. посібник. Київ: Вид-во «Правова єдність», 2009. 544 с.

143. Основы экономической безопасности (Государство, регион, предприятие, личность). Под редакцией Е.А. Олейникова. Москва: Изд-во ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 1997. 288 с.

144. Павловська Н. Щодо посилення мотивації до праці. Україна: аспекти праці: наук.-екон. та суспіл.-політ. журн.; НДІ праці і зайнятості населення, Нац. акад. наук. України. Київ, 2010. № 3. С. 16-20.

145. Пічугіна М.А., Матвійчук О.В. Створення динамічної економічної системи економічної безпеки підприємства. Економічний вісник Національного технологічного ун-ту України «Київський політехнічний інститут», 2014. [Електронний ресурс]. URL: <http://economy.kpi.ua/uk/node/832>.

146. Пойда-Носик Н.Н. Сутність фінансової безпеки суб'єктів підприємництва та її роль в забезпеченні національної економічної безпеки. Вісник Житомирського держ. технологічного ун-ту. Житомир, 2011. № 1 (55). С. 340-342.

147. Покропивний С.Ф. Економіка підприємства: підручник ; під ред. С.Ф. Покропивного. Київ: Вид-во Київського нац. економ. ун-ту імені Вадима Гетьмана, 2000. 528 с.

148. Пономарьов В.П. Економічна безпека підприємства: сутність, трактування, точки зору. Менеджер. Донецьк: Вид-во Донецького державного університету управління, 2002. № 1(17). С. 67-71.

149. Пономарьов В.П. Формування механізму забезпечення економічної безпеки підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами». Луганськ, 2000. 20 с.

150. Поснова Т.В. Механізм функціонування соціальної складової економічної безпеки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.00.01; Держ. вищ. Навч. закл. «Київський нац. економ. ун-т імені Вадима Гетьмана». Київ, 2008. 19 с.

151. Поснова Т.В. Соціальний механізм економічної безпеки. Науковий вісник Національного університету державної податкової служби України (економіка, право). Ірпінь, 2014. № 1. С. 64-69. [Електронний ресурс]. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvnudpsu_2014_1_10.

152. Принцип [Електронний ресурс]. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Принцип>.

153. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19>.

154. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.

155. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка по основних показниках діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті за 2016 рік [Електронний ресурс]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-nonyaka>.

156. Пухальська Г.В., Христич Г.О. Економічна безпека підприємства: сутність та її складові. Вісник Хмельницького національного університету.

Економічні науки. Хмельницький: Вид-во Хмельницького нац. ун-ту, 2008. № 6. Т. 1. С.197-200.

157. Радзина Е.В. Экономическая безопасность: сущность и тенденции развития: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.01. Москва, 1998. 23 с.

158. Реверчук Н.Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур : монографія. Львів: Вид-во Львівського банківського інституту Національного банку України, 2004. 195 с.

159. Рудницька О.В. Антикризові заходи національних господарств та виклики для економіки України в посткризовий період. Економічний вісник університету. Переяслав-Хмельницьк: Вид-во Переяслав-Хмельницьк. держ. педагогічного ун-ту імені Григорія Сковороди, 2011. Випуск 17-1. С. 168-172. [Електронний ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/antikrizovi-zahodi-natsionalnih-gospodarstv-ta-vikliki-dlya-ekonomiki-ukrayini-v-postkrizoviy-period>.

160. Савченко М.В., Шкуренок О.В. Інтегральний підхід щодо оцінки економічної безпеки експортоорієнтованих соціально-економічних систем. Бізнес Інформ. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2019. № 1. С. 199-207.

161. Сак Т.В. Стратегічні підходи в управлінні економічною безпекою підприємства. Збірник наукових праць Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту. Серія «Економічні науки». 2013. № 5. С. 276-285. [Електронний ресурс]. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/153580100.pdf>.

162. Семенов В.Ф., Михайлюк О.Л., Галушкіна Т.П. та ін. Екологічний менеджмент: навч. посібник. Київ: Вид-во «Центр навчальної літератури», 2004. 516 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.twirpx.com/file/1215585/>.

163. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-

дорожнього комплексу України. Київ: Вид-во Нац. ін-ту стратегічних досліджень, 2014. 60 с.

164. Соколенко Т.М. Економічна безпека підприємства в умовах транзитивної економіки. Сучасна наука XXI століття: VII Міжнародна наук.-практ. інтернет-конф. [Електронний ресурс]. URL: <http://intkonf.org/kand-ped-n-sokolenko-tm-ekonomichna-bezpeka-pidpriemstva-v-umovah-tranzitivnoyi-ekonomiki/>.

165. Соснин А.С., Прыгунов П.Я. Менеджмент безопасности предпринимательства. Киев: Изд-во Европ. ун-та, 2004. 357 с.

166. Ставицький О.В., Ткаченко А.А. Забезпечення економічної безпеки підприємства в умовах глобалізації. Інфраструктура ринку: електронний фаховий науково-практ. журнал. Одеса, 2018. Випуск 19. С. 363-366. [Електронний ресурс]. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/19_2018_ukr/62.pdf.

167. Сталий розвиток корпорації Оболонь: офіційний звіт 2013-2018 рр. [Електронний ресурс]. URL: <http://report.obolon.ua/>.

168. Стан справ у сфері перевезення небезпечних вантажів за 2018 р. (у порівнянні з 2017 р.). Директорат з безпеки на транспорті. Підгот. О.В. Харченко. Київ: Міністерство інфраструктури України, 2019. 13 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Перевезення%20небезпечних%20вантажів%202018.pdf>.

169. Статистика. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

170. Статистичний експрес-випуск «Підсумки роботи транспорту в січні-березні 2019 року»: Державна служба статистики України, 2019. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2019/04/51.pdf>.

171. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України 2017». Відпов. за випуск О.О. Кармазіна. Київ: Вид-во Державної служби

статистики України, 2018. 168 с. [Електронний ресурс]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017pdf.pdf

172. Статистичний збірник «Україна у цифрах 2017». За ред. І.Є. Веренера. Київ: ТОВ «Видавництво «Консультант», 2018. 238 с.

173. Статистичний збірник «Україна у цифрах 2018». Відпов. за випуск О.А. Вишневська. Київ: Вид-во Державної служби статистики України, 2019. 45 с. [Електронний ресурс]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf.

174. Стельмахук А.М. Оцінка ефективності транспортно-логістичного потенціалу сільських територій. Сталий розвиток економіки. Хмельницький: Вид-во Університету економіки і підприємництва, 2015. № 1. С. 42-50. [Електронний ресурс]. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sre_2015_1_7.

175. Стратегія національної безпеки України: Затв. Указом Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015#n7>.

176. Судоплатов А.П., Лекарев С.В. Безопасность предпринимательской деятельности : практ. пособие. Москва: Изд-во «ОЛМА-ПРЕСС», 2001. 381 с.

177. Технічний стан автомобільних доріг загального використання: інформація Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>.

178. Третяк В.В., Гордієнко Т.М. Економічна безпека: сутність та умови формування. Економіка та держава. Економічна наука. Київ, 2010. № 1. С. 6-8. [Електронний ресурс]. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/1_2010/3.pdf.

179. Українська залізниця: офіційний сайт. Загальна інформація. [Електронний ресурс]. URL: https://www.uz.gov.ua/about/general_information.

180. Українська радянська енциклопедія (УРЕ) : в 12 томах 1974-1985. [Електронний ресурс]. URL: <http://leksika.com.ua/ure/>.

181. Ус Ю.В. Управління економічною безпекою підприємства: організаційний аспект. Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: Вид-во Укр. держ. акад. залізнич. трансп., 2015. № 49. С. 269-273. [Електронний ресурс]. URL: <http://vetp.kart.edu.ua/images/arhiv/2015/29.pdf>.

182. Федоренко Р.М. Система управління ресурсами як основа забезпечення економічної безпеки. Недержавна система безпеки підприємництва як суб'єкт національної безпеки України : зб. матер. наук.-практ. конф. Київ: Вид-во Європ. ун-ту, 2003. С. 224-229.

183. Філіппова С.В., Волощук Л.О., Черкасова С.О. Економічна безпека підприємств реального сектору економіки в умовах вартісно-орієнтованого управління: монографія. Одеський нац. політехнічний ун-т. Одеса: «Апрель» ФОП Бондаренко М.О., 2015. 196 с. [Електронний ресурс]. URL: http://economics.opu.ua/files/scientific-base/monogr/filippova_voloschuk_cherkasova_2015.pdf.

184. Фостяк В.І. Формування механізму управління безпекою діяльності промислових підприємств. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2019. № 1. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6856>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.1.152.

185. Франчук В.И. Корпоративные отношения в системе безопасности акционерных обществ. Проблемы экономики. Харьков: Издательский Дом «ИНЖЭК», 2009. № 11. С. 145-150.

186. Халіна В.Ю. Методичний підхід щодо оцінки рівня економічної безпеки підприємства. Економічна безпека і підприємництво. Київ, 2014. Випуск I (53). С. 174-181. [Електронний ресурс]. URL: knteu.cv.ua/herald/content/download/archive/2014/v1/NV-2014-V1_22.pdf.

187. Хаммер М., Чампи Д. Реинжиниринг корпорации: манифест революции в бизнесе; пер. с англ. Изд-во Манн, Иванов и Фербер, 2005. 118 с.

188. Черевко О.В. Стратегічне управління фінансово-економічною безпекою підприємства. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2014. № 2. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3302>.

189. Череп А.В., Лясковець О.В. Сутність економічної безпеки як складової частини діяльності підприємства та сучасні підходи до її трактування. Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки: зб. наук. праць. Маріуполь: Вид-во ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», 2016. № 31. Том 1. [Електронний ресурс]. URL: <http://ves.pstu.edu/article/view/104545>.

190. Чернега О.М. Критерії та показники фінансово-економічної безпеки підприємства. Науково-методичні аспекти забезпечення економічної безпеки: колект. монографія; за заг. ред. док. екон. наук, професора І.О. Кузнецової. Одеса: Вид-во «Атлант», 2013. С. 56-61 [Електронний ресурс]. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1289/1/Критерії%20та%20показники%20фінансово%20-%20економічної%20безпеки%20підприємства.pdf>.

191. Черняк Г.М. Оцінювання рівня економічної безпеки енергетичних підприємств в умовах євроінтеграції. Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Київ: Вид-во Київського політех. ін-ту, 2015. № 12. С. 159-166. [Електронний ресурс]. URL: ev.fmm.kpi.ua/article/download/45198/41471.

192. Чирва Ю.Є., Нестеренко О.М. Оцінка економічної безпеки цукропереробного підприємства на основі інтегральної моделі. Бізнес Інформ. Харків: Видавн. Дім «ІНЖЕК», 2012. № 8. С. 67–69.

193. Чобіток В.І. Теоретичні аспекти забезпечення економічної безпеки на промислових підприємствах. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. Економічні науки. Харків: Вид-во Харківського нац. тех. ун-ту сільського

гос-ва імені Петра Василенка, 2017. № 185. С. 360-366. [Електронний ресурс]. URL: <http://journals.uran.ua/index.php/wissn021/article/view/99719/94823>.

194. Чубукова О.Ю., Ольшанська О.В. Адаптація системи управління економічної безпеки підприємства. Ефективна економіка: електрон. наук. фахове вид., 2015. № 2. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3765>.

195. Чумарин И.Г. Что такое кадровая безопасность компании? Кадры предприятия. Москва, 2003. № 2 [Електронний ресурс]. URL: <http://www.kapr.ru/articles/2003/2/519.html>.

196. Шарден Пьер Тейяр. Феномен человека. Преджизнь, жизнь, мысль, сверхжизнь. Москва: Наука, 1987. 240 с.

197. Швиданенко Г.О., Кузьомко В.М., Норіцина Н.І. та ін. Економічна безпека бізнесу: навч. посіб.; за заг. та наук. ред. Г.О. Швиданенко. Київ: Вид-во Київського нац. економ. ун-ту імені Вадима Гетьмана, 2011. 511 с.

198. Швиданенко Г.О., Олексюк О.І. Сучасна технологія діагностики фінансово-економічної діяльності підприємства: монографія. Київ: Вид-во Київського нац. економ. ун-ту імені Вадима Гетьмана, 2002. 192 с.

199. Шевченко І.Л. Особливості формування економічної безпеки підприємства. Наука молода. Тернопіль: Вид-во Тернопільського національного економічного університету, 2010. № 10. С. 178-181.

200. Шевченко І.Л. Особливості формування механізму забезпечення економічної безпеки металургійних підприємств. Стратегія економічного розвитку України. Київ: Вид-во Національного авіаційного ун-ту, 2009. № 24-25. С. 128-134.

201. Шелухін М.Л. Загрози економічної безпеки в транспортній сфері: визначення та класифікація. Часопис Академії адвокатури України. Київ: Видавничий центр Академії адвокатури України, Видавничий центр «APress», 2011. № 3 (14). Том 4. С. 1-6. [Електронний ресурс]. URL: <http://e-pub.aau.edu.ua/index.php/chasopys/article/view/452/473>.

202. Шемаєва Л.Г. Економічна безпека підприємств у стратегічній взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища : автореф. дис... д-ра екон. наук : 21.04.02; Вищий навчальний заклад «Університет економіки та права «Крок». Київ, 2010. 40 с.

203. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект : монографія. Київ: Книжкове вид-во Національного авіаційного ун-ту, 2007. 436 с.

204. Шкарлет С.М. Формування економічної безпеки підприємств засобами активізації їх інноваційного розвитку : дис... д-ра екон. наук: 08.00.04; Національний авіаційний ун-т. Київ, 2008. 442 с.

205. Шлемко В.Т., Бінько І.Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення. Київ: Вид-во Національного інституту стратегічних досліджень, 1997. 144 с.

206. Шлыков В.А. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятий: учеб. пособ. Санкт-Петербург: Изд-во «Алетейя», 1999. 138 с.

207. Ярочкин В.И. Система безопасности фирмы. Москва: Изд-во «Ось-89», 1997. 185 с.

208. Яценко Н.М., Михайлюк С.О. Регіональна економічна безпека у контексті національної економічної безпеки. Наукові праці Донецького державного технічного університету. Серія економічна. Донецьк: Вид-во Донецького нац. технічного ун-ту, 2001. Випуск 37. С. 78-82.

209. Britchenko I., Bohomolova N., Kravchenko O., Pinchuk S. Assessment of the determinants of financial security of railways in Ukraine. Financial and credit activity: problems of theory and practice. 2018; 4(27): 270-281. URL:

https://www.researchgate.net/publication/331906979_Assessment_of_the_determinants_of_the_financial_security_of_railways_in_UkraineBritchenko_I_Bohomolova_NI_Kravchenko_OO_Pinchuk_SSFinancial_and_credit_activity_problems_of_theory_and_practice_Volume_4.

210. Galbraith James K., Brauer J., Webster L. Economics of peace and security. Encyclopedia of life support systems. Oxford, United Kingdom. EOLSS Publishers, UNESCO (United Educational, Scientific and Cultural Organization). 2009, 257 p. URL: https://books.google.com.ua/books?id=3C27DAAAQBAJ&pg=PA25&lpg=PA25&dq=economic+security+Galbraith+K&source=bl&ots=Gq_D-3OMWN&sig=ACfU3U2dT4EtmV2RO4j7R2dgdShmfAHKLw&hl=uk&sa=X&ved=2ahUKEwiOkePz5NfkAhV95aYKHZqYA5MQ6AEwE3oECAsQAQ#v=onepage&q=economic%20security%20Galbraith%20K&f=false.
211. Hacker Jacob S. The Great Risk Shift: The New Economic Insecurity and the Decline of the American Dream Revised. Oxford University press, 2006, 244 p.
212. Higgott R. US Foreign Policy and the ‘Securitization’ of Economic Globalization. International Politics. 2004; 41(2): 147–175. doi:10.1057/palgrave.ip.8800073.
213. Jensen M. Agency Cost of Free Cash Flow, Corporate Finance, and Takeovers. American Economic Review. 1986; 76(2): 323–329. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.99580>.
214. Kapeliushnikov R., Kuznetsov A. Demina N., Kuznetsova O. Threats to security of property rights in a transition economy: An empirical perspective. Journal of Comparative Economics. 2013; 41(1): 245–264. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jce.2012.05.002> (in Eng.).
215. Karpenko O., Palyvoda O. Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering. Scientific Bulletin of Polissia. 2017; 4: 33-39.
216. Kovbatyuk M.V., Shklyar V.V. Classification improvement of impact factors on enterprises’ activity. Actual problems of economics. 2013; 12(150): 78-85.

217. Navarro P. Why Economic Security Is National Security. *Economy&Jobs*. December 10, 2018. URL: <https://www.whitehouse.gov/articles/economic-security-national-security>.

218. Raczkowski K., Schneidder F. *The Economic Security of Business Transactions Management in business*. Chartridge Books Oxford. Biohealthcare Publishing (Oxford) Ltd. 2013, 448 p. URL: https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/2904/The_Economic_Security_of_Business_Transactions.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

219. Ronis Sheila R. *Economic Security Neglected Dimension of National Security?* Published for the Center for Strategic Conferencing Institute for National Strategic Studies by National Defense University. Press Washington, 2011, 130 p. URL: <https://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/Books/economic-security.pdf>.

220. Servaes H., Tamayo A. How Do Industry Peers Respond to Control Threats? *Management Science*. 2014; 60(2): 380–399. DOI: <https://doi.org/10.1287/mnsc.2013.1773>.

221. Yanovska V., Pylypenko O., Tvoronovych V., Bozhok A. Marketing Research as a Way to Increase Competitiveness of Railway Company and Forecasting of Demand for Transport. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018; 7(4.3): 583-587.

ДОДАТКИ

Додаток А

Оцінка стану транспортної галузі та факторів впливу на її розвиток

Таблиця А.1

Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту за 1995-2018 рр.,

тис. т

Роки	Залізничний: відправлення ¹	Залізничний: перевезення ¹	Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	Трубопровідний	Разом
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1995	360225,3	360553,1	20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4	2456142,9
1996	296050,7	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2	1864735,2
1997	293523,5	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7	1846970,2
1998	286321,5	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9	1675170,1
1999	284244,3	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0	1539621,6
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9	1529151,9
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1	1579137,3
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6	1557614,7
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9	1654492,3
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0	1731444,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8	1805119,5
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7	1872665,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7	1989757,4
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797	1971555,7
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6	1624858,5
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6	1765697,6
2011	388715,6	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2	1886628,2
2012	378102,3	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8	1853466,8
2013	377318,3	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1	1836677,9
2014 ⁴	325171,0	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5	1623297,4
2015 ⁴	294301,2	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5	1474346,5
2016 ⁴	292104,7	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2	1542574,7
2017 ⁴	277288,9	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4	1582010,6
2018 ⁴	267639,1	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2	1642980,2
Тр 2018/ 1995	0,74	0,89	0,09	0,29	0,66	5,22	0,45	0,67
Тр 2018/ 2000	0,90	0,90	0,30	0,44	1,28	4,27	0,50	1,07

¹ За даними ПАТ "Укрзалізниця".² З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями.³ З 2003р. – за даними Державної авіаційної служби України.⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [169]

Таблиця А.2

**Обсяги перевезення вантажів за видами транспорту в Україні
за 1990-2019 рр., млн т**

Показники, млн т	Роки													Січень- березень 2019	2019 у % до січня- березня 2018	Тр 2018/ 1990
	1990	1995	2000	2007	2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018			
Транспорт, у т.ч.:	6285	2456	1529	1989	1973	1887	1853	1837	1623	1474	1543	1582	1643	163,3	108,9	0,74
залізнич- ний	974	360	357	514	499	469	457	444	386	350	343	339	322,3	77,1	97,4	0,67
водний	119	34	15	24	20	10	8	6	6	6	7	6	5,6	1	136,9	0,95
автомо- більний	4896	1816	939	1255	1267	1252	1260	1261	1131	1021	1086	1122	1205,6	56,4	137,9	0,75
авіаційний	0,167	0,019	0,023	0,104	0,102	0,092	0,123	0,099	0,079	0,069	0,074	0,083	0,1	0,02	112,1	0,40
трубопро- відний	296	246	218	196	187	155	128	126	100	97	107	115	109,4	30,6	100,3	0,63

*Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України
[171, с.42-43; 172, с.167]*

Таблиця А.3

**Динаміка вантажообороту за видами транспорту в Україні за 2000-2018 рр.,
млрд ткм**

Показники, млрд ткм	Роки									Січень- листопад 2018	2018 у % до січня- листопада 2017	Тр 2017/ 2000
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Транспорт, у т.ч.:	394,1	473,6	418,7	412,6	399,6	353,6	334,7	344,2	364,2	303,7	97	0,9
залізничний	172,8	224	218,1	237,7	224,4	210,2	195,1	187,6	191,9	170,4	97,5	1,1
морський	8,6	9,6	5,2	3,6	3,2	4,1	3,9	2,5	2,9	2,6	79,2	0,3
річковий	5,9	6,3	3,8	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5	1,4	1,3	82,1	0,2
автомобільний	19,3	35,3	53,9	57,5	58,7	56	53,3	58	62,3	38,8	103,8	3,2
авіаційний	0,001	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	124,8	300,0
трубопро- відний	187,5	198,1	137,3	111,7	111,6	81,8	80,7	94,4	105,4	91,1	94,2	0,6

*Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України
[171, с.53-54]*

Таблиця А.4

**Структура вантажообороту за видами транспорту в Україні
за 2000-2018 рр., %**

Показники, %	Роки									Січень- листопад 2018	Тр 2017/ 2000
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017		
Транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-
залізничний	43,8	47,3	52,1	57,6	56,2	59,4	58,3	54,5	52,7	56,1	1,2
морський	2,2	2,0	1,2	0,9	0,8	1,2	1,2	0,7	0,8	0,9	0,4
річковий	1,5	1,3	0,9	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3
автомобільний	4,9	7,5	12,9	13,9	14,7	15,8	15,9	16,9	17,1	12,8	3,5
авіаційний	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	324,6
трубопровід- ний	47,6	41,8	32,8	27,1	27,9	23,1	24,1	27,4	28,9	30,0	0,6

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [171, с.53-54]

Таблиця А.5

**Структура перевезення вантажів залізничним транспортом загального
користування за 2000-2019 рр., %**

Показники, %	Роки								Січень- березень 2019	Тр 2018/ 2000
	2000	2005	2010	2013	2015	2016	2017	2018		
Усі вантажі, у т.ч.:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-
нафта і нафтопродукти	7,6	6,0	7,2	5,2	4,9	4,4	4,1	1,1	1,2	0,1
вугілля	27,5	26,7	27,3	26,8	20,9	21,3	19,8	13,2	13,1	0,5
кокс	3,1	2,4	2,5	2,7	2,3	2,3	1,8	1,5	1,4	0,5
руда	18,2	17,8	18,9	19,8	24,3	22,4	20,6	20,6	22,7	1,1
цемент	1,1	2,0	1,4	1,4	1,7	1,7	1,8	1,8	1,3	1,6
хімічні і мінеральні добрива	2,8	2,7	2,8	2,5	2,9	3,2	3,5	1,1	1,3	0,4
лісові вантажі	0,8	1,1	1,2	1,1	1,4	1,2	1,2	0,7	0,4	0,9
чорні метали	12,6	10,9	9,2	8,8	8,3	8,5	7,7	6,2	6,5	0,5
зерно і продукти перемелу	1,7	2,9	3,0	5,2	8,3	9,3	10,9	10,2	13,9	6,1
інші вантажі	24,6	27,6	26,6	26,6	25,1	25,7	28,6	14,5	13,2	0,6

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [171, с.43-44]

Таблиця А.6

Динаміка обсягів перевезення вантажів¹ автомобільним транспортом за 2014-2019 рр., тис. т ^{2 3}

Показники, тис. т	Роки					Січень- березень 2019	2019 у % до січня- березня 2018	Тр 2018/ 2014
	2014	2015	2016	2017	2018			
Усі вантажі, у т.ч.:	131150,6	108913,1	123196,1	126472,0	134398,22	39519,38	149,6	1,0
зернові	11947,7	10750,7	11966,6	13147,9	12680,79	3735,08	147,3	1,1
вугілля	6224,3	3477,1	2770,9	2761,0	2450,41	791,61	131,1	0,4
руди та інші продукти добувної промисловості	30591,8	40397,8	49809,5	46461,0	55559,47	14030,35	140,2	1,8
харчові продукти, напої та тютюнові вироби	12201,8	13530,3	13783,0	15324,6	15746,78	5078,71	135,9	1,3
кокс і продукти нафтоперероблення	4275,4	4157,6	4283,2	4986,9	4495,76	1318,21	146,9	1,1
продукція мінеральна неметалева інша	14797,5	6704,7	8310,9	9238,1	10230,18	3920,72	236,0	0,7
інші вантажі	51112,1	29894,9	32272	34552,5	33234,83	10644,7	152,6	0,7

¹ Відповідно до Класифікації видів вантажів (КВВ).

² Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

³ Без урахування перевезень вантажів фізичними особами-підприємцями.

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [170; 171, с.44-46]

Таблиця А.7

**Структура вантажних перевезень автомобільним транспортом
за 2014-2019 рр., %**

Показники, %	Роки					Січень- березень 2019	Тр 2018/ 2014
	2014	2015	2016	2017	2018		
Усі вантажі, у т.ч.:	100	100	100	100	100	100	-
зернові	9,1	9,9	9,7	10,4	9,4	9,5	1,0
вугілля	4,7	3,2	2,2	2,2	1,8	2,0	0,4
руди та інші продукти добувної промисловості	23,3	37,1	40,4	36,7	41,3	35,5	1,8
харчові продукти, напої та тютюнові вироби	9,3	12,4	11,2	12,1	11,7	12,9	1,3
кокс і продукти нафтоперероблення	3,3	3,8	3,5	3,9	3,3	3,3	1,0
продукція мінеральна неметалева інша	11,3	6,2	6,7	7,3	7,6	9,9	0,7
інші вантажі	39,0	27,4	26,2	27,3	24,7	26,9	0,6

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [171, с.44-46]

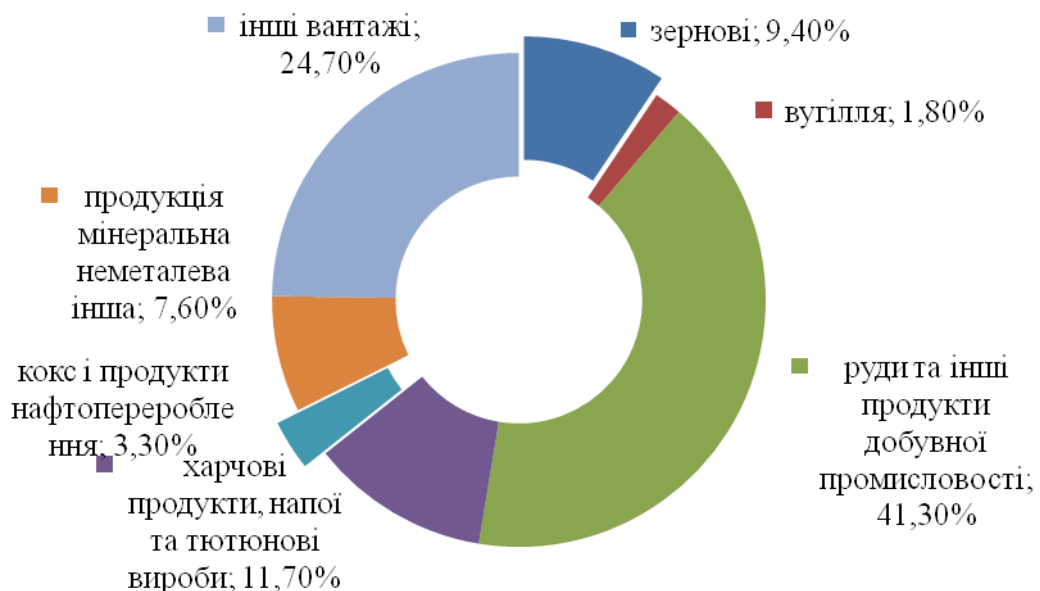


Рис. А.1. Структура перевезення вантажів автомобільним транспортом у 2018 р., %

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [171, с.44-46]

Таблиця А.8

Динаміка вантажних перевезень морським транспортом за видами вантажів
за 2000-2019 рр., тис. т

Показники, тис. т	Роки								Січень- березень 2019	2019 у % до січня- березня 2018	Тр 2018/ 2000
	2000	2005	2010	2013	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹			
Усі вантажі, у т.ч.:	6316	8575	4068	3428	3292	3033	2253	1892	409,9	115,8	0,30
За видами вантажів											
нафта і нафтопродукти	344	10	249	189	71	53	32	30	12,5	250,0	0,09
вугілля	271	99	45	18	28	-	-	-	-	-	-
кокс	89	37	-	19	6	27	34	23,4	3,0	103,4	0,26
руда	1038	758	206	64	892	725	272	37,8	-	-	0,04
будівельні	965	1812	704	464	110	68	95	71,1	8,7	145,0	0,07
хімічні і мінеральні добрива	201	211	46	89	32	17	10	6,5	2,6	-	0,03
лісові вантажі	262	259	30	11	7	55	4	5,8	-	-	0,02
метали різні	1003	2038	535	838	1170	1077	1063	1005,7	164,2	75,5	1,00
хлібні	247	1062	656	170	110	100	204	468,8	151,7	207,7	1,90
вантажі в контейнерах	733	781	92	67	30	38	8	0,4	-	-	0,00
інші вантажі	1066	1483	1505	1499	833	873	531	13,7	-	-	0,01
За видами сполучення											
закордонного	4326	5828	3322	1147	1189	1398	1205	1207,2	243,4	77,6	0,28
каботажного	4024	7041	3667	1693	1967	2244	2435	684,8	166,5	411,1	0,17

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та м. Севастополя

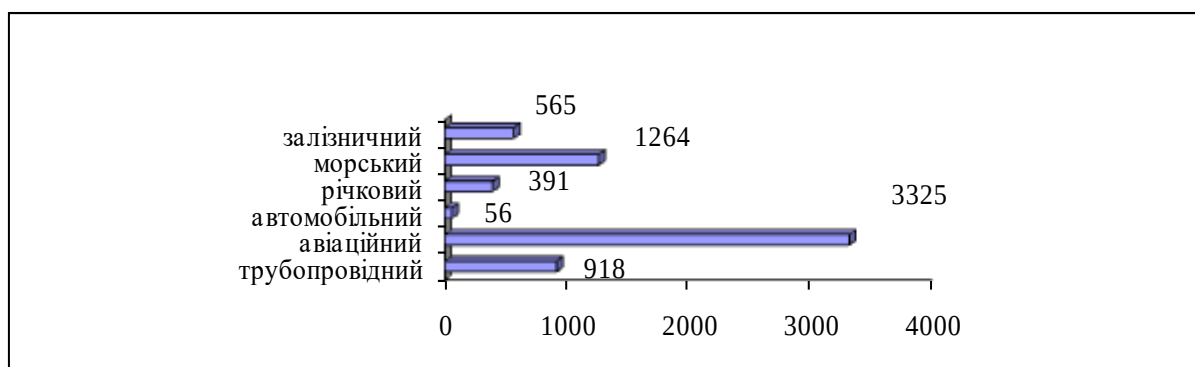
Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [171, с.46-47]

Таблиця А.9

**Структура перевезення вантажів за видами морським транспортом
за 2000-2019 рр., %**

Показники, %	Роки								Січень- березень 2019	Тр 2018/ 2000
	2000	2005	2010	2013	2015	2016	2017	2018		
Усі вантажі, у т.ч.:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-
За видами вантажів										
нафта і нафтопродукти	5,4	0,1	6,1	5,5	2,2	1,7	1,4	1,6	3,0	0,3
вугілля	4,3	1,2	1,1	0,5	0,9	-	-	-	-	0,0
кокс	1,4	0,4	-	0,6	0,2	0,9	1,5	1,2	0,7	0,9
руда	16,4	8,8	5,1	1,9	27,1	23,9	12,1	2,0	-	0,1
будівельні	15,3	21,1	17,3	13,5	3,3	2,3	4,2	3,8	2,1	0,2
хімічні і мінеральні добрива	3,2	2,5	1,1	2,6	1,0	0,6	0,4	0,3	0,6	0,1
лісові вантажі	4,1	3,0	0,7	0,3	0,2	1,8	0,2	0,3	0,0	0,1
метали різні	15,9	23,8	13,2	24,4	35,5	35,5	47,2	53,2	40,1	3,3
хлібні	3,9	12,4	16,1	5,0	3,3	3,3	9,0	24,8	37,0	6,4
вантажі в контейнерах	11,6	9,1	2,3	2,0	0,9	1,2	0,4	0,0	-	0,0
інші вантажі	16,9	17,3	37,0	43,7	25,3	28,8	23,6	0,7	-	0,0
За видами сполучення										
закордонного	51,8	45,3	47,5	40,4	37,7	38,4	33,1	63,8	59,4	1,2
каботажного	48,2	54,7	52,5	59,6	62,3	61,6	66,9	36,2	40,6	0,8

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України та публікацій [171, с.43-44]



(км)

Рис. А.2. Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів окремими видами транспорту у 2017 році, км

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України [171, с.57]

Таблиця А.10

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування за 1995-2018 рр., тис. пас.

Роки	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси) ²	Авіаційний ³	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітенівський	Разом
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1995	577431,5	7817,0	3594,1	3483173,0	1914,9	821652,3	1358736,9	561012,4	6815332,1
1996	538568,7	5044,6	2735,9	3304600,0	1724,0	788026,2	1590439,3	536304,1	6767442,8
1997	500838,8	4311,3	2443,1	2512147,2	1484,5	1265349,2	2388087,6	507897,0	7182558,7
1998	501428,7	3838,3	2356,5	2403424,6	1163,9	1450735,2	2717998,1	668456,4	7749401,7
1999	486810,4	3084,3	2269,4	2501707,5	1087,0	1456755,4	2735241,0	724425,5	7911380,5
2000	498683,0	3760,5	2163,3	2557514,6	1164,0	1380921,2	2581880,0	753540,1	7779626,7
2001	467825,3	5270,8	2034,2	2722001,6	1289,9	1333782,0	2332086,3	793197,0	7657487,1
2002	464810,4	5417,9	2211,9	3069136,3	1767,5	1196402,6	2140314,9	831040,4	7711101,9
2003	476742,4	6929,4	2194,1	3297504,5	2374,7	1132181,9	1920746,2	872812,5	7711485,7
2004	452225,6	9678,4	2140,2	3720326,4	3228,5	1112394,2	1848843,3	848176,1	7997012,7
2005	445553,1	11341,2	2247,6	3836514,5	3813,1	1110957,5	1902760,9	886597,7	8199785,6
2006	448421,7	10901,3	2021,9	3987982,0	4350,9	1082818,0	1788227,2	917699,8	8242422,8
2007	447093,7	7690,8	1851,6	4173033,7	4928,6	1026812,0	1620966,9	931511,9	8213889,2
2008	445465,7	7361,4	1551,8	4369125,5	6181,0	962702,5	1580384,2	958693,9	8331466,0
2009	425974,8	6222,5	1511,6	4014035,2	5131,2	787013,6	1283382,3	751988,3	7275259,5
2010	427240,6	6645,6	985,2	3726288,6	6106,5	713809,7	1203551,2	760551,2	6845178,6
2011	429784,9	7064,1	962,8	3611829,9	7504,8	797993,6	1346431,5	778253,4	6979825,0
2012	429115,3	5921,0	722,7	3450173,1	8106,3	799688,8	1345544,9	774057,6	6813329,7
2013	425216,9	6642,0	631,1	3343659,5	8107,2	757382,8	1306228,5	774794,0	6622662,0
2014 ⁴	389305,5	29,4	565,1	2913318,1	6473,3	769911,1	1096884,8	725819,9	5902307,2
2015 ⁴	389794,1	25,5	550,8	2250345,3	6302,7	738603,2	1080772,6	700369,5	5166763,7
2016 ⁴	389057,6	30,3	448,5	2024892,9	8277,9	694009,4	1038746,0	698367,3	4853829,9
2017 ⁴	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6	675841,4	1058072,1	718886,9	4648214,0
2018 ⁴	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0	666271,1	1016241,2	726585,1	4487109,0
Тр 2018/1995	0,27	0,01	0,17	0,55	6,54	0,81	0,75	1,30	0,66
Тр 2018/2000	0,32	0,02	0,28	0,75	10,76	0,48	0,39	0,96	0,58

¹ Кількість відправлених пасажирів за даними АТ "Укрзалізниця". З 2010 року – з урахуванням перевезених пасажирів міською електричкою. З 2017 року змінено порядок обліку перевезень пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні, які користуються пільгами на безкоштовний проїзд.

² З 1999р. – з урахуванням перевезень пасажирів підприємцями малого бізнесу – юридичними і фізичними особами.

³ З 2003р. – за даними Державної авіаційної служби України.

⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України [169]

Таблиця А.11

**Структура обсягів перевезення пасажирів за видами транспорту в Україні
за 2000-2019 рр., %**

Показники, %	Роки										Січень- березень 2019	Тр 2018/ 2000
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Транспорт, у т.ч.:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-
залізнич- ний	6	5	6	6	6	7	8	8	4	4	3	0,6
водний	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
авіаційний	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
автомо- більний (автобуси)	33	47	55	51	51	49	43	42	43	42	43	1,3
тролей- бусний	33	23	18	20	20	19	21	22	23	23	23	0,7
трамвайний	18	14	10	12	11	13	14	14	15	15	14	0,8
метрополі- тенівський	10	11	11	11	12	12	14	14	15	16	17	1,6

Джерело: сформовано автором на основі опрацювання даних сайту Державної служби статистики України та збірників [171, с.60-61; 172, с.167]

Таблиця А.12

**Динаміка пасажирообороту за видами транспорту в Україні за 2000-2019 рр.,
млрд пас. км**

Показники, %	Роки										Січень- березень 2019	2019 у % до січня- березня 2018	Тр 2018/ 2000
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018			
Транспорт, у т.ч.:	113,1	135,8	130,0	132,3	128,3	106,3	97,0	102,2	99,4	103,8	23,5	103,8	0,92
залізнич- ний	51,8	52,7	50,2	49,3	49,0	35,9	35,4	36,8	28,1	28,4	6,1	102,1	0,55
водний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,028	0,0	-	0,28
авіаційний	1,7	6,1	11,0	14,4	12,6	11,6	11,4	15,5	20,4	25,4	5,3	117,6	14,94
автомо- більний (автобуси)	28,8	52,5	52,0	50,3	49,0	42,6	34,6	34,6	35,5	34,6	8,4	101,3	1,20
тролей- бусний	16,8	11,2	6,9	7,8	7,6	6,4	6,1	5,9	6,0	5,8	1,4	93,0	0,35
трамвай- ний	9,0	6,5	4,0	4,5	4,1	4,3	4,2	4,0	3,9	3,9	0,9	92,6	0,43
метрополі- тенівський	4,9	6,7	5,8	5,9	5,9	5,6	5,4	5,4	5,5	5,6	1,3	100,5	1,14

Джерело: сформовано автором на основі опрацювання даних сайту Державної служби статистики України та збірників [171, с.75]

Таблиця А.13

Експлуатаційна довжина шляхів сполучення, км

Роки	Експлуатацій- на довжина залізничних колій загального користування ¹	у тому числі електрифіко- ваних, %	Експлуатацій- на довжина річкових судноплавних шляхів загального користування ²	Довжина автомобіль- них доріг загального користування ³	у тому числі із твердим покриттям, %
2000	22300,7	41,00	2413,5	169490,9	96,66
2001	22217,7	41,60	2280,5	169629,9	96,73
2002	22078,0	42,06	2282,0	169678,5	96,80
2003	22051,0	42,18	2241,0	169738,9	96,99
2004	21990,2	42,61	2253,2	169447,1	97,24
2005	21980,4	42,69	2191,2	169322,8	97,42
2006	21870,4	43,70	2151,7	169104,2	97,66
2007	21852,2	44,15	2175,7	169421,6	97,75
2008	21654,7	44,92	2165,8	169501,6	97,82
2009	21657,5	44,94	2150,2	169494,9	97,83
2010	21684,2	45,44	2184,7	169496,2	97,85
2011	21644,4	46,51	2144,7	169636,8	97,87
2012	21619,4	47,38	2125,7	169693,9	97,88
2013	21604,9	47,39	2120,7	169648,5	97,90
2014 ⁴	20948,1	47,62	1613,1	163027,6	97,81
2015 ⁴	20954,2	47,60	1562,6	163024,2	97,81
2016 ⁴	20951,8	47,38	1569,4	163033,0	97,81
2017 ⁴	19769,9	47,22	2129,4	163118,9	97,84
Тр 2017/2000	0,89	1,15	0,88	0,96	1,01

¹ За даними ПАТ "Укрзалізниця". З 2017 року – без урахування частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

² За 2011-2016 роки – за даними ДП "Укрводшлях" та ДУ "Держгідрографія", з 2017 року – за даними ДУ "Держгідрографія".

³ За даними Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор).

⁴ З 2014 року без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [169]

Таблиця А.14

Інформація про стан аварійності на різних видах транспорту в Україні
за 2012-2017 рр.

Роки	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення (2017-2016)
Авіаційний транспорт						
Катастрофи	1	1	3	-	2	+2
Аварії	7	2	3	4	2	-2
Серйозні інциденти	4	6	5	4	4	0
Інциденти	103	60	51	21	41	+20
Загинуло	5	7	12	-	2	+2
Травмовано	13	-	-	3	3	0
Водний транспорт						
Дуже серйозні аварії (катастрофи)	8	6	8	6	4	-2
Серйозні аварії	4	1	6	6	15	+9
Серйозні інциденти	3	1	3	3	1	-2
Інциденти	6	-	8	4	12	+8
Загинуло	8	7	31	6	3	-3
Травмовано	1	1	26	4	1	-3
Залізничний транспорт						
Катастрофи *	-	-	-	-	2	+2
Аварії *	-	-	1	1	203	+202
Серйозні інциденти	20	19	27	15	20	+5
Інциденти	698	654	587	541	469	-72
Травмовано*	-	-	3	3	80	+77
Загинуло*	-	-	-	-	104	+104
Пожежі *	н/д	н/д	н/д	н/д	8	
Міський електричний транспорт						
Кількість ДТП	320	267	289	258	287	+29
Загинуло	2	9	3	1	3	+2
Травмовано	29	93	85	39	33	- 6
Автомобільний транспорт загального користування						
Кількість ДТП	2016	1877	1185	1134	1295	+161
Загинуло	55	60	71	44	54	+10
Травмовано	916	887	784	849	861	+12

Джерело: складено автором за даними [6; 13; 73]

Таблиця А.15

Загальний виробничий травматизм (кількість потерпілих) на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України, у 2013-2018 рр.

Назва підприємств, державних організацій	Кількість потерпілих із втратою працездатності на 1 роб. день та смертельним наслідком (осіб)					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Укрзалізниця	91	102	86	75	85	66
ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»	4	0	1	3	1	4
Морський та річковий транспорт	34	17	15	16	17	15
Укравтодор	19	16	23	27	22	18
Укрпошта	58	36	30	44	49	61
Авіаційний транспорт	5	0	1	1	1	2
Інші підприємства	4	2	1	0	1	0
Всього	215	173	157	166	176	166

Джерело: складено автором за даними [45; 155; 168; 169; 179]

Таблиця А.16

Стан забезпечення виконання робіт з підвищеною небезпекою, експлуатації об'єктів підвищеної небезпеки за 2014-2016 рр.

Показник	2014	2015	2016	Абс. відхил. 2016/2014	Тр 2016/2014
Кількість робочих місць з підвищеною небезпекою	61414	60906	60984	-430	0,99
Кількість об'єктів підвищеної небезпеки	2108	2000	1986	-122	0,94
Кількість працівників зайнятих на роботах з підвищеною небезпекою (осіб)	146444	143452	156846	10402	1,07
Кількість робочих місць з шкідливими умовами праці	33326	34239	31680	-1646	0,95
Кількість працівників, які на них працюють (осіб)	124925	124637	110850	-14075	0,89
у т.ч. жінок (осіб)	16086	14999	12385	-3701	0,77
Рівень забезпечення спецодягом у відсотках до норм (%)	97	97	98	1	1,01
Рівень забезпечення спецвзуттям у відсотках до норм (%)	97	97	98	1	1,01

Джерело: складено автором за даними [45; 73; 155; 168; 179]

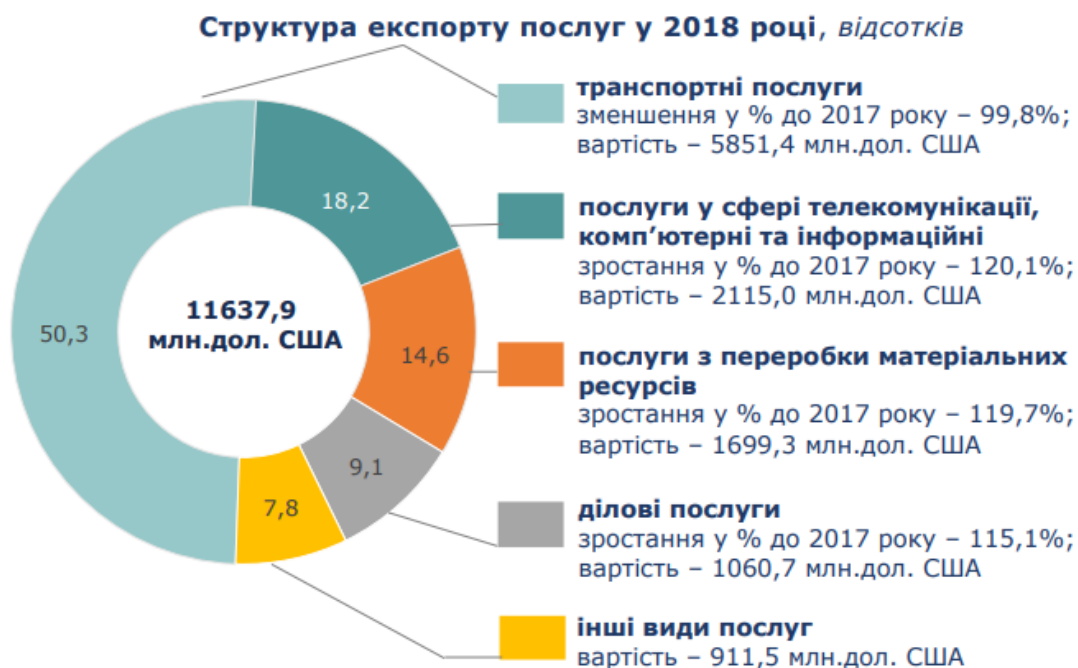


Рис. А.3. Структура експорту послуг в Україні у 2018 р., %

Джерело: [173, с. 37]

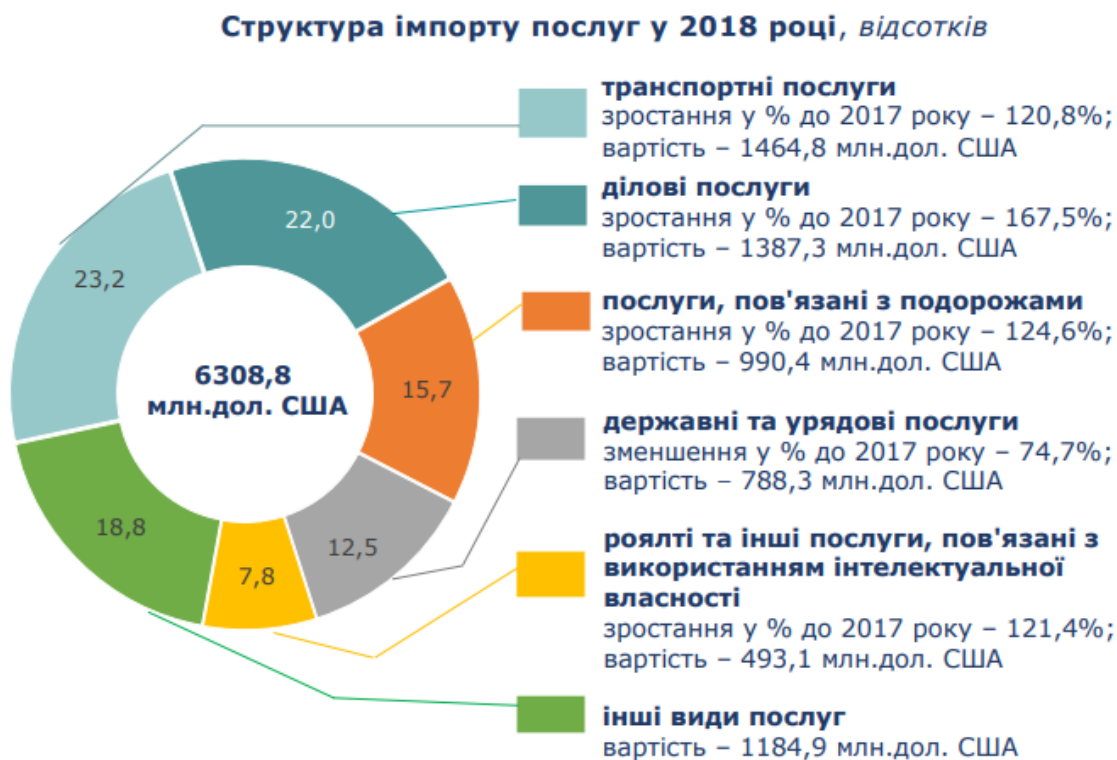


Рис. А.4. Структура імпорту послуг в Україні у 2018 р., %

Джерело: [173, с. 37]



Рис. А.5. Динаміка обсягу капітальних інвестицій підприємств за видами транспорту за 2010-2018 рр., млн грн¹

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях з 2014 р.

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України [169, 171]

Таблиця А.17

Середньооблікова кількість та середньомісячна заробітна плата штатних працівників підприємств за видами транспорту в динаміці за 2010-2018 рр.¹

Вид економічної діяльності	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Тр 2018/2017	Тр 2018/2010
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис.											
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	824,3	813,8	826,2	808,6	731,0	661,4	659,9	655,2	648,4	0,99	0,79
наземний і трубопровідний транспорт	255,2	248,9	258,8	258,2	277,5	256,0	271,8	271,8	253,7	0,93	0,99
водний транспорт	9,6	8,4	8,4	4,3	3,6	3,8	3,4	2,3	2,6	1,13	0,27
авіаційний транспорт	11,1	11,6	11,2	9,5	7,3	6,9	7,1	8,2	8,1	0,99	0,73
складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	443,2	442,3	447,8	439,8	355,0	315,4	301,0	296,9	309,8	1,04	0,70
поштова та кур'єрська діяльність	105,2	102,6	100,0	96,8	87,6	79,3	76,6	76,0	74,2	0,98	0,71
Середньомісячна заробітна плата штатних працівників, грн											
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	2658	3072	3412	3589	3768	4653	5810	7688	9860	1,28	3,71
наземний і трубопровідний транспорт	2355	2699	2965	3163	3541	4172	5265	7183	9187	1,28	3,90
водний транспорт	2986	3428	3223	3445	3622	5076	6974	7590	10467	1,38	3,51
авіаційний транспорт	6774	8742	9837	10341	11967	18470	24688	31088	35651	1,15	5,26
складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	2993	3445	3865	4062	4231	5358	6603	8485	10884	1,28	3,64
поштова та кур'єрська діяльність	1523	1692	1843	1915	1934	2180	2818	3851	5044	1,31	3,31

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях з 2014 р.

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики

України [169; 171]

Таблиця А.18

Витрати на персонал підприємств за видом економічної діяльності
«Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за
2010-2017 рр.¹

Роки	Витрати на персонал – всього, млн грн	У тому числі			
		витрати на оплату праці		відрахування на соціальні заходи	
		млн грн	у % до загальних витрат на персонал відповідного виду діяльності	млн грн	у % до загальних витрат на персонал відповідного виду діяльності
2010	37277,9	27405,3	73,5	9872,6	26,5
2011	43130,7	31783,0	73,7	11347,7	26,3
2012	49860,5	36671,3	73,5	13189,2	26,5
2013	51387,8	37730,3	73,4	13657,5	26,6
2014	45049,0	33101,0	73,5	11948,0	26,5
2015	54842,9	40870,0	74,5	13972,9	25,5
2016	62134,0	51427,3	82,8	11191,0	17,2
2017	84169,3	69462,1	82,5	14707,2	17,5
Тр 2017/2010	2,260	2,53	-	1,49	-

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях з 2014 р.

Джерело: сформовано автором за даними сайту Державної служби статистики України [169]

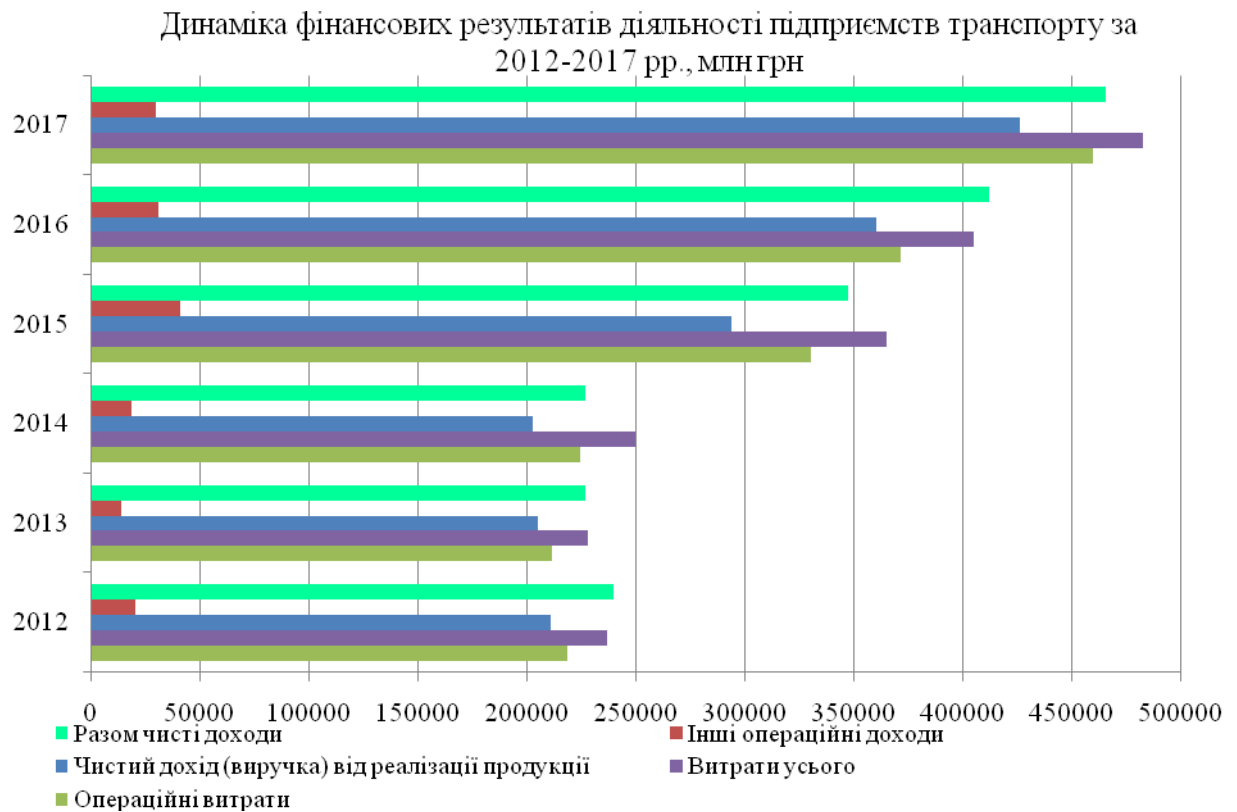


Рис. А.6. Динаміка показників формування фінансових результатів діяльності підприємств транспорту за 2012-2017 рр., млн грн

Джерело: сформовано автором за даними сайту Міністерства інфраструктури України та публікації Державної служби статистики України [171, с.24-25]

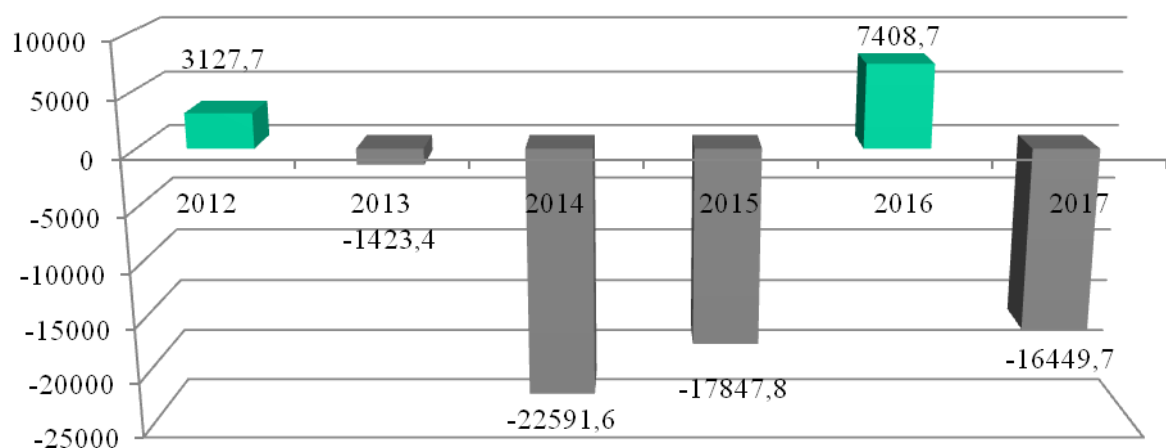


Рис. А.7. Динаміка чистого прибутку (збитку) транспортних підприємств за 2012-2017 рр., млн грн

Джерело: сформовано автором за даними сайту Міністерства інфраструктури України та публікації Державної служби статистики України [171, с.24-25]

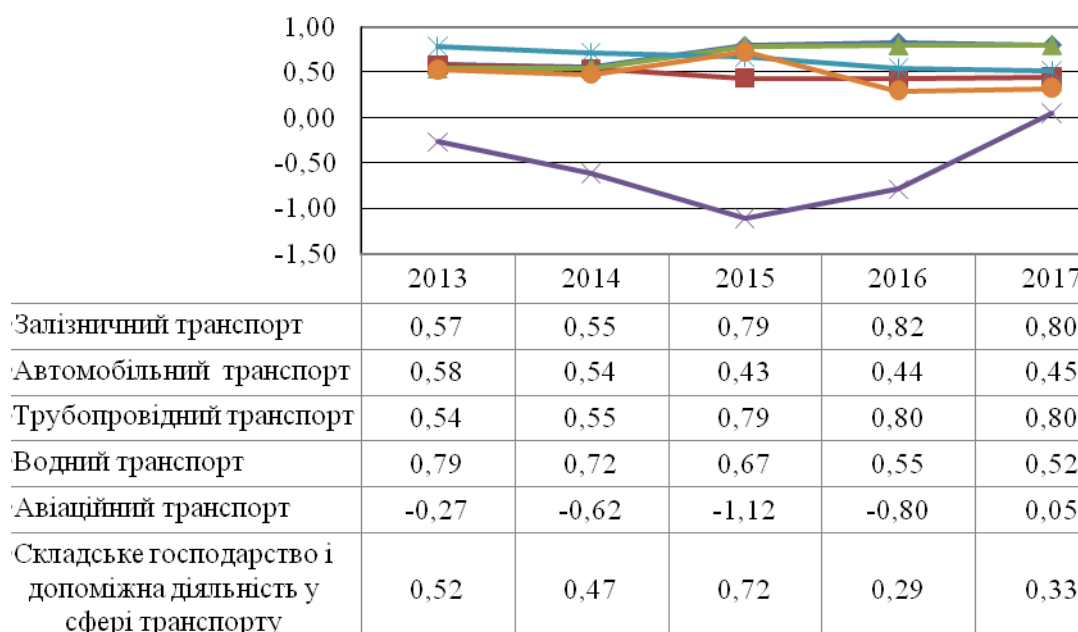


Рис. А.8. Динаміка показника автономії (фінансової стійкості) підприємств за видами транспорту за 2013-2017 рр.

Джерело: розраховано та сформовано автором за даними Державної служби статистики України (звітність підприємств за видами транспорту)

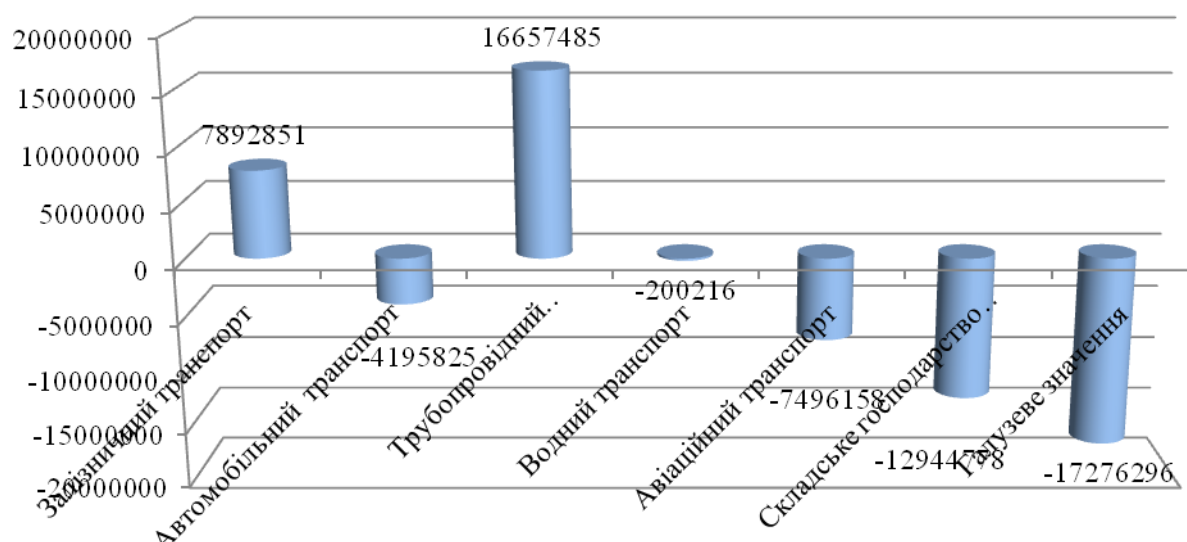


Рис. А.9. Наявність власного оборотного капіталу у підприємств за видами транспорту у 2017 р., тис. грн

Джерело: сформовано автором за даними Державної служби статистики України (звітність підприємств за видами транспорту)

Результати експертного опитування щодо вагомості загроз економічній безпеці транспортних підприємств

В експертному опитуванні приймали участь 25 експертів, з яких 5 осіб – керівники транспортних підприємств, 8 осіб – менеджери з економічної безпеки, 6 осіб – фахівці комерційних та фінансових служб, 6 осіб – науково-педагогічні працівники транспортних закладів вищої освіти.

Експертам була запропонована анкета, що містила 10 загроз, які було необхідно проранжувати за ступенем впливу на рівень економічної безпеки транспортних підприємств, присвоївши відповідний ранг (від 1 до 10) (табл. Б.1). Результати опитування наведені в табл. Б.4. Як видно з наведених розрахунків, усі експерти є достатньо компетентними з проблеми, що розглядається (рівень компетентності склав від 0,540 до 0,815).

Узагальнення результатів опитування експертів наведено в табл. Б.5. Як видно з табл. Б.5, найбільший вплив на рівень економічної безпеки матимуть такі загрози:

- 1) загрози, пов'язані з людським фактором;
- 2) загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг;
- 3) загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств;
- 4) загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі;
- 5) загрози, пов'язані з партнерами.

Оцінки експертів не можуть розглядатися як достовірні без перевірки їх на узгодженість за коефіцієнтом конкордації Кендалла. На підставі розрахунків табл. Б.5 отримаємо:

$$W = 12 * 41108,5 / (25^2 * (10^3 - 10)) = 0,797.$$

Отримане значення коефіцієнта конкордації свідчить про високий ступінь узгодженості думок опитаних експертів. Отримане значення коефіцієнта конкордації є достатньо очікуваним, оскільки до опитування залучалися фахівці, що є спеціалістами у різних галузях економіки транспорту. Для оцінки значущості коефіцієнта конкордації доцільно використовувати критерій Пірсона χ^2 . Для ступенів свободи ($n-1=10-1=9$) значення критерію складе:

$$\chi^2 = 25 * 9 * 0,797 = 179,3.$$

Нормативне значення критерію Пірсона для 5%-го рівня значимості та ступеня свободи $n=9$ складе 16,9, тобто з імовірністю 0,95 можна стверджувати, що нульову гіпотезу про випадковість узгодженості думок залучених експертів слід відкинути. Таким чином, результати є достатньо верифікованими і можуть використовуватися при подальшому аналізі.

На рис. Б.1 наведена гістограма і полігон ступеня впливу загроз на економічну безпеку транспортних підприємств.

Таблиця Б.1

Анкета

для визначення вагомості загроз економічній безпеці транспортних підприємств

Шановний експерте!

З метою проведення дослідження процесів управління економічною безпекою транспортних підприємств просимо висловити вашу думку та відповісти на запитання анкети.

1. За десятибальною шкалою вкажіть ступінь важливості видів загроз для економічної безпеки транспортного підприємства

Вид загроз	Кількість балів
Загрози, пов'язані з людським фактором	
Загрози, пов'язані з системою управління	
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	
Загрози, пов'язані з партнерами	
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	

2. Будь ласка, за даними таблиць Б2 та Б3 визначте свою обізнаність та аргументованість відповідей (**підкресліть необхідну кількісну оцінку**)

Таблиця Б.2

0	експерт незнайомий з досліджуваним питанням
1, 2, 3	експерт погано знайомий з досліджуваним питанням, однак воно входить у сферу його інтересів
4, 5, 6	експерт задовільно знайомий з досліджуваним питанням, однак не приймає безпосередньої участі у практичному вирішенні питання
7, 8, 9	експерт добре знайомий з досліджуваним питанням, приймає участь у практичному вирішенні питання
10	досліджуване питання входить в коло вузької спеціалізації експерта

Джерела аргументації та їх вплив на Вашу думку при обґрунтуванні відповідей на запитання даної анкети (**зробіть відмітку в кожному рядку таблиці**).

Таблиця Б.3

	сильний вплив	середній вплив	несуттєвий вплив
Ваші теоретичні знання			
Ваш виробничий досвід			
Ваша інтуїція			

Щиро дякуємо за співробітництво!

Таблиця Б.4

Експертна оцінка вагомості загроз економічній безпеці транспортних підприємств

Загрози економічній безпеці	Експерти												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Загрози, пов'язані з людським фактором	10	8	9	10	7	10	10	8	8	10	10	7	10
Загрози, пов'язані з системою управління	4	6	4	5	3	3	5	4	6	4	3	4	3
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	9	10	7	9	10	7	9	9	10	6	8	9	7
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	2	1	1	2	1	2	1	3	1	1	2	1	1
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	8	9	10	8	9	9	6	10	9	7	9	10	6
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	6	7	5	7	6	8	8	7	7	9	7	6	8
Загрози, пов'язані з партнерами	7	5	6	4	8	6	7	6	5	8	6	8	9
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	5	4	3	3	2	5	4	5	2	3	4	5	4
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	1	3	2	1	5	4	2	2	3	2	1	2	2
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	3	2	8	6	4	1	3	1	4	5	5	3	5
Загальна сума балів	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Рівень інформованості щодо проблеми	0,720	0,660	0,460	0,780	0,680	0,800	0,760	0,800	0,800	0,560	0,750	0,680	0,540
Рівень аргументованості	0,400	0,700	0,650	0,600	0,550	0,700	0,750	0,600	0,800	0,600	0,600	0,650	0,550
Рівень компетентності	0,560	0,680	0,555	0,690	0,615	0,750	0,755	0,700	0,800	0,580	0,675	0,665	0,545

Продовження таблиці Б.4

Загрози економічній безпеці	Експерти											
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Загрози, пов'язані з людським фактором	9	10	9	10	8	9	9	10	9	10	10	8
Загрози, пов'язані з системою управління	7	4	5	4	5	3	4	6	5	4	6	5
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	10	9	8	7	9	10	10	9	8	8	7	9
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	1	1	3	2	1	1	2	1	2	1	2	2
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	8	6	10	8	7	8	7	7	7	9	9	10
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	5	8	7	9	10	6	8	5	10	5	8	7
Загрози, пов'язані з партнерами	6	5	6	6	4	7	5	8	4	7	5	4
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	3	2	4	5	6	4	3	3	3	6	3	6
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	2	7	2	3	3	2	1	2	6	2	1	1
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	4	3	1	1	2	5	6	4	1	3	4	3
Загальна сума балів	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Рівень інформованості щодо проблеми	0,960	0,530	0,460	0,780	0,680	0,800	0,720	0,870	0,770	0,820	0,780	0,850
Рівень аргументованості	0,500	0,550	0,620	0,550	0,550	0,700	0,600	0,650	0,650	0,740	0,850	0,700
Рівень компетентності	0,730	0,540	0,540	0,665	0,615	0,750	0,660	0,760	0,710	0,780	0,815	0,775

Джерело: складено автором на основі обробки анкет експертів

Таблиця Б.5

Матриця рангів

Загрози економічній безпеці	Місце										Сума балів	$X - \bar{X}$	$(X - \bar{X})^2$
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Загрози, пов'язані з людським фактором	0	0	0	0	0	0	2	5	6	12	228	90,5	8190,25
Загрози, пов'язані з системою управління	0	0	5	9	6	4	1	0	0	0	112	-25,5	650,25
Загрози, пов'язані з наданням транспортних послуг	0	0	0	0	0	1	5	4	9	6	214	76,5	5852,25
Загрози, пов'язані з екологічним фактором	14	9	2	0	0	0	0	0	0	0	38	-99,5	9900,25
Загрози, пов'язані з результатами діяльності транспортних підприємств	0	0	0	0	0	3	5	5	7	5	206	68,5	4692,25
Загрози, пов'язані з функціонуванням транспортних підприємств у конкурентному середовищі	0	0	0	0	4	4	7	6	2	2	179	41,5	1722,25
Загрози, пов'язані з партнерами	0	0	0	4	5	7	4	4	1	0	152	14,5	210,25
Загрози, пов'язані з особливостями інституційного середовища	0	3	8	6	5	3	0	0	0	0	97	-40,5	1640,25
Загрози, пов'язані з виникненням форс-мажорних обставин	6	11	4	1	1	1	1	0	0	0	62	-75,5	5700,25
Загрози, пов'язані з сучасним станом транспортної інфраструктури	5	2	6	5	4	2	0	1	0	0	87	-50,5	2550,25
Загальна сума балів	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	1375	137,5	41108,5

Джерело: розраховано автором на основі результатів експертного опитування

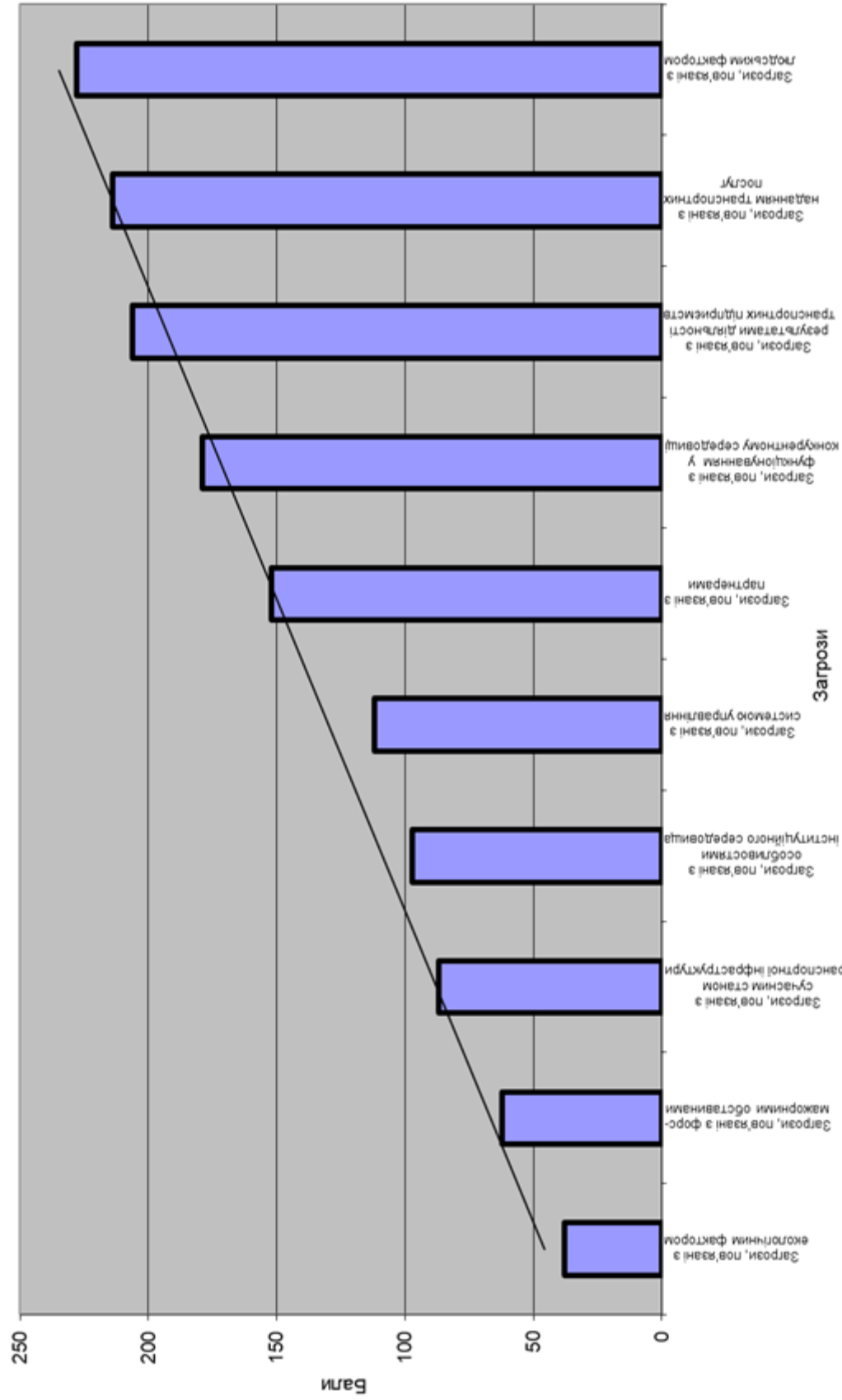


Рис. Б.1. Розподіл загроз за ступенем впливу на економічну безпеку транспортних підприємств
Джерело: побудовано автором на основі результатів експертного опитування

**ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЛИСТ ДЛЯ КІЛЬКІСНОГО ОЦІНЮВАННЯ ІНДИКАТОРІВ
ІНТЕГРАЛЬНОГО ПОКАЗНИКА РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

Підприємство _____

Індикатор оцінювання	2017	2018
Плинність кадрів, %		
Рівень виконання регламентів, %		
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %		
Забезпеченість ІКТ, %		
Ступінь відповідності процедурі прийняття рішень, %		
Рівень субсидіарності рішень, %		
Знос виробничих основних засобів, %		
Відповідність рухомого складу вимогам Євростандартів, %		
Рівень своєчасності та повноти ТО, %		
Втрати (недоотримання прибутків) через порушення графіку доставки, тис. грн		
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис. грн		
Витрати на охорону ПНС, зменшення викидів, тис. грн		
Виручка, тис. грн		
Чистий прибуток, тис. грн		
Власний капітал, тис. грн		
Кількість конкурентів, од.		
Ринкова частка, %		
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %		
Кількість клієнтів, од.		
Кількість зірваних поставок (невиконаних угод), од.		
Кількість рекламаций, од.		
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн		
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн		
Інституційні витрати, тис. грн		
Кількість форс-мажорних подій, од.		
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн		
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %		
Зміна тривалості доставки, діб		
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн		
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.		

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Лебедка Сергія Андрійовича

на тему: «Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств», представленої на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю
08.00.04 – Економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності).

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.nayka.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 IndexCopernicus]. (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. Икономики. (Софія, Бґґария, 17-25 януари 2017 г.). Софія: ООД «Бґґл 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.).

**ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ****ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ ДФС
у м. Києві**

вул. Шолуденка, 33/19, м. Київ, 04116, тел.: (044) 461-77-87, факс (044) 461-77-57
www.kyiv.sfs.gov.ua; e-mail: kyiv.official@sfs.gov.ua; Код ЄДРПОУ 39439980

№ _____

на № 17 від 27.11.17

Голові Міжнародної Асоціації ветеранів
підрозділів антитерору
"Альфа"
Лебедко С.А.

Шановний Сергію Андрійовичу!

Головним управлінням ДФС у м. Києві, розглянуто в межах компетенції, наданий Вами методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, який розроблено в межах дисертаційного дослідження "Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств".

Перелік питань, які висвітлені в зазначених матеріалах є актуальними на сьогоднішній день.

Також слід відмітити, що чіткі практичні приклади та візуальне представлення забезпечили Вашому дисертаційному дослідженню найкращий формат інформаційного донесення.

Також варто відзначити, що вищезазначене дисертаційне дослідження викликало зацікавленість та позитивну оцінку аудиторського складу ГУ ДФС у м. Києві, тому як є перспективним по визначеному напрямку дослідження та представляє практичну користь.

У зв'язку з цим, наданий Вами методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, буде враховуватись при проведенні контрольно-перевірочних заходів платників податків відповідної галузі діяльності.

З огляду на вище вказане, висловлюємо Вам щирою вдячність за плідну співпрацю та сподіваємось на подальшу тісну та ефективну взаємодію.

З повагою,

В. о. заступника начальника

К Павлюк #6137-39 М. КИЇВІ
42837/10/26-15-14-05-03 від 21.12.2017



І.В. Якушко

ТОВ "Д-ТРАНС"

07403, Київська обл., м. Бровари, вул. Олега Онікієнка, 129А, код в ЄДР 33410353

*Вих. № 0104-1
від 01.04.2019р.*

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ
результатів дисертаційної роботи
Лебедка Сергія Андрійовича на тему
«Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств»,
представленої на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Цей акт складено про те, що результати дисертаційної роботи Лебедка Сергія Андрійовича на тему «Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств», використовуються у практичній діяльності ТОВ «Д-ТРАНС».

Запропоновані методичний підхід до оцінювання та інструментарій забезпечення цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств використано при моніторингу діяльності, згідно з визначеною системою показників, і розробці заходів, що дозволило вчасно здійснювати необхідні управлінські впливи для забезпечення достатнього рівня економічної безпеки.

Директор



О.В. Романенко

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
 ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**
 вул. Кирилівська, 9, м. Київ, 04071, Україна
 тел./факс: (044) 463-74-70, 482-51-26
 E-mail: duit@duit.edu.ua
 Код ЄДРПОУ 413303257



MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
 OF UKRAINE
**STATE UNIVERSITY OF INFRASTRUCTURE
 AND TECHNOLOGIES**
 9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071
 tel./fax: (+38044) 463-7470, 482-51-26
 E-mail: duit@duit.edu.ua

01/11-897
 24.06.18

“УЗГОДЖЕНО”

Проректор з науково-
 педагогічної роботи ДУІТ

Ю.П. Дудник



“ЗАТВЕРДЖУЮ”

Від ректора ДУІТ

В.В. Панін

**впровадження результатів наукових досліджень за темою дисертаційної роботи в
 навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій**

Цей акт складено про те, що наукових досліджень за темою дисертаційної роботи Лебедка Сергія Андрійовича *«Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств»* використовуються в навчальному процесі факультету управління і технологій на кафедрах управління та економіки водного транспорту, бізнес-логістики та транспортних технологій:

Найменування впровадженого результату	Форма впровадження і досягнутий практичний ефект
Навчальні програми з дисциплін: - Соціально-економічна безпека підприємств; - Транспортно-експедиторська діяльність; - Логістика.	Матеріали наукових досліджень за темою дисертаційної роботи Лебедка Сергія Андрійовича <i>«Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств»</i> впроваджені у вигляді конспектів лекцій і навчальних програм

Декан факультету управління та технологій
 д.е.н., професор

С.М. Боняр

Завідувач кафедри управління та
 економіки водного транспорту, д.е.н., доцент

О.О. Карпенко

Завідувач кафедри бізнес-логістики та
 транспортних технологій, д.е.н., професор

О.Є. Бабина

