Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України

Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЛЕВКОВЕЦЬ НАТАЛІЯ ПЕТРІВНА

УДК 330.332:656.338:658

ДИСЕРТАЦІЯ

ІДЕНТИФІКАЦІЯ СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА БАЗОВІ ЗАСАДИ І ЗАХОДИ ЇЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 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
Н.П. Левковець

Науковий керівник –
Базилюк Антоніна Василівна
доктор економічних наук,
професор

Ідентичність всіх примірників дисертації засвідчую
Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради Д.26.059.04
кандидат економічних наук
Л.М. Волинець

Київ – 2020

АНОТАЦІЯ

Левковець Н. П. Ідентифікація стану економічної безпеки та базові засади і заходи її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту. – 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). – Національний транспортний університет Міністерства освіти і науки України, Київ, 2020.

Дисертаційна робота присвячена поглибленню теоретико-методичних положень ідентифікації стану економічної безпеки і розробленню практичних рекомендацій щодо формування базових засад і заходів її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту.

Сучасні підприємства автомобільного транспорту потребують управління системою забезпечення економічної безпеки, що актуалізується посиленням нестабільності та невизначеності зовнішнього економічного середовища у світлі пандемії коронавірусу. З огляду на зазначене, вимагає розробки і запровадження система науково обгрунтованих базових заходів та засад забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

Досліджено сутність поняття «економічна безпека підприємства» на основі узагальнення підходів вітчизняних та зарубіжних вчених та запропоновано авторське тлумачення поняття «економічна безпека підприємства» як результату керуючого впливу керівництва підприємства на зміни в ресурсах, кадрах, техніці та інших потенціалах, який може забезпечити гармонізацію процесів виробництва та і протистояти загрозам зовнішнього середовища.

Запропоновано наступні складові економічної безпеки автотранспортного підприємства: господарсько-виробнича безпека (техніко-технологічна безпека, екологічна безпека, фінансова безпека), зовнішньо-економічна безпека (політико-правова безпека), внутрішньо-економічна безпека (кадрова безпека,

інформаційна безпека, комерційна безпека, силова безпека, інтелектуальна безпека).

Розкрито концептуальні основи забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства, які реалізуються з метою формування кількісно-якісних характеристик розвитку підприємства, запобігання проявам негативних тенденцій зовнішнього і внутрішнього характеру. Зокрема, обгрунтовано завдання, принципи, заходи забезпечення економічної безпеки, форми реалізації, зовнішньоекономічні та внутрішньовиробничі ризики.

У роботі запропоновано методичні підходи ідентифікації рівня економічної безпеки підприємства шляхом обчислення узагальнюючого інтегрального показника – індексу економічної безпеки підприємства ($I_{екон.безп.}$) на основі індикативної бази оціночних параметрів. Для автотранспортних підприємств, що спеціалізуються на вантажних перевезеннях та враховуючи особливості їх фінансово-господарської діяльності з перевезення вантажів та надання супутніх послуг запропонована система з п’яти функціональних блоків (фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека), які об’єднують 26 відносних показників на основі 40 абсолютних показників.

Для цілей ідентифікації рівня економічної безпеки сукупності транспортних підприємств (група 49.41 секції Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність за КВЕД 2010) запропоновано спрощену методику, яка визначається наявністю офіційно оприлюднених статистичних даних Державної служби статистики України.

Проведено емпіричний аналіз ринку вантажних перевезень за динамікою абсолютних та відносних показників. За технологією регресійно-кореляційного аналізу встановлено наявність прямого сильного зв’язку обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та зовнішньою торгівлею: експортом товарів та імпортом товарів, а також валовою додано. вартістю сільського господарства, добувної промисловості, переробної промисловості, будівництва, оптової та роздрібної торгівлі.

Ідентифіковано стан економічної безпеки досліджуваних підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (великі: ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід»; середні: ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263»; малі: ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404»). Ідентифіковано критичний стан економічної безпеки великих підприємств на початок досліджуваного періоду (2014 р.) та змінений на допустимий на кінець періоду (2018 р.); середні та малі підприємства мали критичний стан економічної безпеки. Кризовий стан економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень ідентифіковано для фінансової та інформаційної складових економічної безпеки.

Запропоновано розуміти забезпечення економічної безпеки підприємства автомобільного транспорту як сукупність дій суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємства, спрямованих на ідентифікацію негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру та реалізацію заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку підприємства з метою досягнення цільового рівня економічної безпеки.

У роботі запропоновано розглядати забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту виключно з позиції системності, оскільки досягнення цільового рівня економічної безпеки підприємства можливе лише за умови застосування системного підходу управління.

Розроблено алгоритм забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, що включає взаємопов'язані між собою етапи забезпечення економічної безпеки, що мають послідовний та логічний, а також адаптивний до сучасних реалій фінансово-господарської діяльності підприємств автомобільного транспорту характер, які націлені на досягнення цільового рівня економічної безпеки.

Розроблено базові заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональними блоками за критерієм

загальності та можливості адаптації у практичну діяльність підприємств автомобільного транспорту у ході забезпечення економічної безпеки.

Побудовано імітаційну модель визначено базові заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, що мають найвищу ступінь причинно-наслідкових зв'язків: формування достатнього обсягу фінансових ресурсів та їх оптимального розподілу, оновлення та оптимізації транспортних засобів; створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій; забезпечення потреб підприємства у висококваліфікованих працівниках; розробка та реалізація ефективної збутової стратегії та тактики підприємства на основі клієнто-орієнтованого та ризик-орієнтованого підходів.

Проведено ранжування домінуючих загроз економічній безпеці, що дозволило виявити домінуючі загрози досліджуваних вантажних автотранспортних підприємств.

Структуровано ієрархію заходів забезпечення економічної безпеки досліджуваних підприємств: загалом, а також за групами.

Таким чином, практичне використання результатів дослідження дозволить підприємствам автомобільного транспорту сформувати систему заходів забезпечення економічної безпеки підприємства.

Наукова новизна одержаних результатів. Обґрунтовані у дисертаційній роботі теоретико-методичні основи та практичні рекомендації є подальшим поглибленням процесу вирішення науково-практичного завдання - ідентифікації стану, формування базових засад і заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. До найвагоміших наукових результатів дисертації, які представляють наукову новизну, належать такі:

вперше:

– розроблено методичні основи формування базових заходів економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. Економічний зміст розробленої системи базових заходів полягає у комплексному підході та

врахуванні фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, кадрової та комерційної складових для досягнення цільового рівня економічної безпеки. Застосування розробленої імітаційної моделі причинно-наслідкових зав'язків між базовими заходами дозволяє підвищити обґрунтованість управлінського рішення щодо першочерговості заходів забезпечення економічної безпеки, узгодженої з концепцією розвитку підприємства;

удосконалено:

– науково-практичний інструментарій ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту в розрізі функціональних блоків (фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека), за рахунок систематизації показників стану економічної безпеки за функціональною ознакою, обґрунтування критеріальних меж стану економічної безпеки, визначення вагових оцінок базових складових інтегрального оцінювання індексу економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту з урахуванням особливостей надання послуг з вантажних перевезень;

– науково-методичні положення ідентифікації домінуючих загроз шляхом застосування технології ранжування за кількома первинними ознаками, а саме: частотою появи критичних значень скоригованих одиничних параметрів складових економічної безпеки, рівнем варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки та динамікою одиничних параметрів складових економічної безпеки, на основі яких здійснюється зведене ранжування за вищезазначеними ознаками. Використання даного прийому дозволяє визначити систему пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту з сукупності базових заходів;

набули подальшого розвитку:

– визначення сутності поняття «економічна безпека автотранспортного підприємства» як здатність ідентифікувати розвиток негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру і розробляти заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку, здатних погасити

негативні тенденції, що доповнена необхідністю забезпечення цільового рівня незалежності;

– науково-практичні положення щодо формування концепції забезпечення економічної безпеки підприємств в частині деталізації її структурних компонентів, а саме: мети, завдань, принципів, основних ризиків, заходів та форм реалізації економічної безпеки стосовно підприємств автомобільного транспорту;

– науково-практичний підхід до формування системи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, який ґрунтується на системному підході, який вирішує завдання забезпечення економічної безпеки підприємства в єдності її функціональних блоків, досягнення сталого розвитку підприємства та мети його діяльності і мінімізації негативного впливу загроз зовнішнього середовища. Розроблено алгоритм забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, який включає взаємопов'язані між собою етапи, що мають послідовний та логічний, а також адаптивний до сучасних реалій фінансово-господарської діяльності підприємств автомобільного транспорту характер, які націлені на досягнення цільового рівня економічної безпеки.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою, в якій представлено авторський підхід і особисто одержані теоретичні та практичні результати щодо формування системи заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. З наукових робіт, опублікованих у співавторстві, використано лише напрацювання здобувача. Наукові положення, висновки та рекомендації, які виносяться на захист, є авторським здобутком.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані й обґрунтовані основні положення дисертаційної роботи, досліджені теоретичні і методичні рекомендації доведено до рівня практичних рекомендацій:

– для ПАТ «АТП 13058» розроблено пропозиції стосовно виходу з

критичного стану економічної безпеки, особлива увага приділяється кризовому стану фінансової та інформаційної складових економічної безпеки (акт впровадження від 23.11.2020 р.);

– для ПАТ «АТП 13061» ідентифіковано основні загрози економічній безпеці та запропоновано перспективні напрями забезпечення економічної безпеки, що були враховані при розробці плану розвитку підприємства (акт впровадження від 02.11.2020 р.);

– для ТОВ «Мейнфрейт Україна» розроблено перспективні напрями забезпечення економічної безпеки, що будуть враховані при розробці плану розвитку (акт впровадження від 22.10.2020 р. № 01-2212).

Результати дисертаційної роботи мають певну наукову новизну і практичну цінність, використовуються в процесі дипломного і курсового проектування Національного транспортного університету, на факультеті «Менеджменту, логістики га туризму» на кафедрі «Фінансів, обліку і аудиту» та на факультеті «Економіки та права» на кафедрі «Економіки». Матеріали дисертаційної роботи реалізовані у навчальних програмах з таких дисциплін як: «Економічна безпека», «Фінансовий аналіз», «Фінанси підприємств дорожньо-транспортного комплексу» (акт впровадження від 08.10.2020 р. № 1613/01).

Ключові слова: *економічна безпека підприємств, фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека, забезпечення економічної безпеки підприємств, загрози економічній безпеці підприємства, ідентифікація стану економічної безпеки, підприємства автомобільного транспорту, базові заходи забезпечення економічної безпеки, ранжування загроз економічній безпеці.*

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Наукові праці, в яких опубліковано основні результати дисертації

1.1. Монографії

1. Левковець Н. П. Концептуальні системи формування стратегії економічної безпеки підприємств. *Сучасні процеси трансформації у бізнесі та виробництві: теорія, методологія, практика (зовнішньоекономічна діяльність, промислове виробництво та транспорт): монографія* /за ред. Л. М. Савчук, Л. М. Бандоріної. Дніпро: Пороги, 2019. С. 207-215.

1.2. Публікації у наукових фахових виданнях України

2. Левковець Н. П. Заходи щодо забезпечення економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2007. Вип. 15. Ч. 1. С. 283-288.

3. Левковець Н. П. Критерії економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2008. Вип. 17. Ч. 1. С. 370-373.

4. Левковець Н. П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика.* 2008. Вип. 5. С. 333-336.

5. Левковець Н. П. Системні вимоги формування механізму забезпечення економічної безпеки АТП. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2009. Вип. 6. С. 380-384.

6. Левковець Н. П. Система показників оцінки економічної безпеки підприємства за її функціональними складовими. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2010. Вип. 7. С. 297-304.

7. Базилюк А. В., Зайончик Л. Г., Левковець Н. П. Методи забезпечення економічної стійкості автотранспортного підприємства / А. В. Базилюк, *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. Вип. № 24(1). С. 170-173. (Особистий внесок автора: узагальнені фактори, що впливають на продуктивність автотранспорту).

8. Левковець Н. П. Складові економічної безпеки автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Вип. 9. С. 337-341.

9. Левковець Н. П. Кадрова безпека як складова економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2012. Вип. 26(1). С. 419-423.

10. Левковець Н. П. Стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія "Економічні науки"*. 2012. №3 (60). С. 93-98.

11. Гуцалюк О. І., Левковець Н. П. Вплив податків на фінансову безпеку підприємства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2015. Вип. 15. С. 334-338. (Особистий внесок автора: оподаткування розглянуто, як фактор фінансової безпеки підприємства, який передбачає наявність високоефективної податкової системи та збалансованість усіх її елементів).

12. Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П. Фінансова безпека АТП у контексті розвитку ринку вантажних перевезень в Україні. *Бізнес Інформ*. 2019. №12. С. 344–355. (Особистий внесок автора: ідентифіковано стан фінансової безпеки автотранспортних підприємств, що свідчить про переважно нестабільну фінансову безпеку з тенденцією до покращення у 2014–2018 рр.).

13. Левковець Н. П. Дефініції понять «безпека» та «економічна безпека». *Вісник Національного транспортного університету Серія «Економічні науки»*. 2020. Вип. 47. С. 139-147.

1.3. Праці у наукових періодичних виданнях інших держав та виданнях України, які внесено до міжнародних наукометричних баз даних

14. Левковец Н. П. Многоаспектность понятия "экономическая безопасность". *Оралдын гылым жаршысы. Экономическая серия.* 2013. № 15 (63). С. 68-77.

15. Левковец Н. П. Комплексаня оценка корпоративной безопасности автотранспортного предприятия. *Известия МГТУ "МАМИ". Серия 5.*

Социально-экономические науки. 2013. №4 (18). Т. 1. С. 306-312.

16. Levkovets N. P. Scenario planning for providing enterprise economic security. *STŘEDOEVROPSKÝ VĚSTNÍK PRO VĚDU A VÝZKUM*. Praha: Nauka i stydia, 2019. № 1 (190). 22-28 p.

2. Опубліковані праці апробаційного характеру

17. Левковець Н. П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. *LXIV науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2008. С. 193.

18. Левковець Н. П. Забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. LXV *науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2009. С. 214.

19. Левковець Н. П. Система показників оцінки економічної безпеки підприємства за її функціональними складовими. *LXVI науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2010. С. 295.

20. Левковець Н. П. Організація роботи служби безпеки підприємства. *LXVIII науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2012. С. 335.

21. Левковець Н. П. Формування системи управління кадрової безпеки підприємства. *Проблемы управления производственно-экономической деятельностью субъектов хозяйствования*: Материалы VII Международной научной конференции молодых ученых и студентов. Донецк: ДонНТУ, 2013. С. 18-21.

22. Левковець Н. П. Безпека підприємства в інформаційній сфері. LXIX *науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2013. С. 358.

23. Левковець Н. П. Наука "екосестейт" - дослідження проблеми економічної безпеки. LXX *науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2014. С. 349.

24. Левковець Н. П. Алгоритм діагностики економічної безпеки підприємства. *Економічна безпека держави та суб'єктів підприємницької діяльності в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення*: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції. Львів : Українська академія друкарства, 2015. С. 85-87.

25. Левковець Н. П. Теоретичні основи управління фінансовою безпекою підприємства друк. *LXXII науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2016. С. 386.

26. Левковець Н. П. Екологічна безпека - важлива складова забезпечення безпеки автотранспортних підприємств. *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: збірник матеріалів всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів та студентів, присвяченої 85 річниці заснування ХНАДУ. Харків: ХНАДУ, 2015. С. 41-43.

27. Левковець Н. П. Дослідження закордонного досвіду забезпечення економічної безпеки. *Фінансова безпека України на сучасному етапі*: тези Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 25 березня 2016 року. Ірпінь: Університет ДФС України, 2016. С. 170-173.

28. Левковець Н. П. Забезпечення фінансової безпеки підприємства в умовах кризової економіки. *Фінансування, інвестування та кредитування в Україні: проблеми та перспективи розвитку в кризовій економіці:* Збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 20 травня 2018 р. Частина 1. Дніпро : ДДАЕУ, 2018. С. 137-138.

29. Левковець Н. П. Механізм ефективності використання основних засобів на транспортному підприємстві. *Соціально-економічні проблеми сучасності*: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-

конференції, 15 червня 2018 р. – Маріуполь, 2018. С. 54-58.

30. Левковець Н. П. Оцінка економічної безпеки підприємств України. *Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки*: матеріали міжнар. науково-практичної конференції, 28 листопада 2018 р. Луцьк, 2018. С. 150-151.

31. Levkovets N. P. Information security of the enterprise. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. Київ: Видавничий центр КНУКіМ, 2019. С. 44-46.

32. Levkovets N. P. Legislative provision of economic security of the functioning of Ukrainian enterprises. *Сучасні тенденції розвитку обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин:* збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференціїї, 31 травня 2019 р. Харків : ХНАДУ, 2019. С. 202-206.

33. Levkovets N. P. Strategies for ensuring the economic security of transport enterprises. *Інноваційний розвиток та безпека підриємства в умовах неоіндустріального суспільства*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 31 жовтня 2019 р. Луцьк, 2019. С. 469-471.

34. Levkovets N. P. The essence and concept of «economic security of the enterprise». *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: зб. матеріалів V Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих вчених, 21 лист. 2019 р. Харків : ХНАДУ, 2019. С. 185-187.

35. Levkovets N. P. The impact of the danger on the information security of transport enterprises. *Сучасні комп'ютерні системи та мережі в управлінні: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції студентів, аспірантів та молодих вчених*. Херсон: ФОП Вишемирський В. С., 2019. С. 347-348.

36. Левковець Н. П. Методика інтегральної оцінки ризику транспортного підприємства для забезпечення його безпеки. *Обліково-аналітичні й*

статистичні методи та моделі в оподаткуванні, бізнесі, економіці : збірник тез за матеріалами XV Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції. Ірпінь : Університет ДФС України, 2020. С. 84-85.

37. Левковець Н. П. Управління фінансовою безпекою підприємства. LXXVI *наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2020. С.397.

SUMMARY

Levkovets N.P. Identification of the state of economic security and basic principles and measures to ensure it for road transport enterprises. - Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on a specialty 08.00.04 - economics and management of the enterprises (on kinds of economic activity). - National Transport University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2020.

The dissertation is devoted to the deepening of theoretical and methodological provisions for the identification of the state of economic security and the development of practical recommendations for the formation of basic principles and measures to ensure it for road transport enterprises.

Modern road transport companies need to manage the system of economic security, which is actualized by increasing instability and uncertainty of the external economic environment in the light of the coronavirus pandemic. In view of the above, a system of scientifically sound basic measures and principles of ensuring the economic security of road transport enterprises requires the development and implementation.

The essence of the concept of "economic security of the enterprise" is studied on the basis of generalization of approaches of domestic and foreign scientists and the author's interpretation of the concept of "economic security of the enterprise" as a result of the managing influence of the enterprise management on changes in

resources, personnel, technics and other potentials. and to resist threats to the environment.

The following components of economic security of the motor transport enterprise are offered: economic and industrial safety (technical and technological safety, ecological safety, financial safety), foreign economic security (political and legal security), internal economic security (personnel security, information security, commercial security, force security, intellectual security).

The conceptual bases of ensuring economic security of the motor transport enterprise which are realized for the purpose of formation of quantitative and qualitative characteristics of development of the enterprise, prevention of displays of negative tendencies of external and internal character are opened. In particular, the tasks, principles, measures to ensure economic security, forms of implementation, foreign economic and domestic risks are substantiated.

The methodical approaches of identification of the level of economic security of the enterprise by calculation of the generalizing integral indicator - the index of economic security of the enterprise (Iekon.bezp.) On the basis of indicative base of estimation parameters are offered in the work. A system of five functional blocks (financial security, technical and technological security, information security, personnel security, commercial security) is proposed for trucking companies specializing in freight transportation and taking into account the peculiarities of their financial and economic activities for freight transportation and related services. , which combine 26 relative indicators based on 40 absolute indicators.

For the purpose of identifying the level of economic security of the totality of transport enterprises (group 49.41 of section H Transport, warehousing, postal and courier activities according to NACE 2010) a simplified methodology is proposed, which is determined by the availability of officially published statistics of the State Statistics Service of Ukraine.

An empirical analysis of the freight market on the dynamics of absolute and relative indicators. The technology of regression-correlation analysis established the presence of a strong direct link between the volume of services provided for freight

transport and foreign trade: exports of goods and imports of goods, as well as gross added. the value of agriculture, mining, processing, construction, wholesale and retail trade.

The state of economic security of the investigated enterprises providing freight trucking services was identified (large: PJSC TEK Zakhidukrtrans, PJSC Kyivske ATP 13061, JSC KVN Rapid; medium: PJSC ATP-1, PJSC AT 130 ", PJSC" ATP 11263 "; small: PJSC" Chernihiv ATP - 17454 ", PJSC" KATP-2006 ", PJSC" SATP-1404 "). The critical state of economic security of large enterprises at the beginning of the study period (2014) was identified and changed to acceptable at the end of the period (2018); medium and small enterprises were in a critical state of economic security. The crisis state of economic security of enterprises providing trucking services has been identified for the financial and information components of economic security.

It is proposed to understand the economic security of road transport as a set of actions of economic security of the enterprise, aimed at identifying negative trends of internal and external nature and implementing measures to implement the necessary changes in the economic development of the enterprise to achieve the target level of economic security.

In the paper it is offered to consider maintenance of economic safety of the enterprises of motor transport exclusively from a position of system as achievement of a target level of economic safety of the enterprise is possible only on condition of application of the system approach of management.

An algorithm for ensuring the economic security of road transport enterprises has been developed, which includes interconnected stages of economic security, which are consistent and logical, as well as adaptive to modern realities of financial and economic activities of road transport enterprises, which are aimed at achieving the target level of economic security.

Basic measures to ensure the economic security of road transport enterprises by functional units according to the criterion of generality and the possibility of

adaptation to the practical activities of road transport enterprises in the course of economic safety have been developed.

A simulation model of basic measures to ensure the economic security of road transport enterprises with the highest degree of causation: the formation of a sufficient amount of financial resources and their optimal distribution, renewal and optimization of vehicles; creation of new information products or improvement of existing ones with the use of advanced technologies; meeting the needs of the company in highly qualified employees; development and implementation of effective sales strategy and tactics of the enterprise on the basis of customer-oriented and risk-oriented approaches.

The ranking of the dominant threats to economic security was carried out, which allowed to identify the dominant threats of the studied trucking companies.

A hierarchy of measures to ensure the economic security of the surveyed enterprises is structured: in general, as well as by groups.

Thus, the practical use of the results of the study will allow road transport companies to form a system of measures to ensure the economic security of the enterprise.

Scientific novelty of the obtained results. The theoretical and methodological bases and practical recommendations substantiated in the dissertation work are further deepening of the process of solving the scientific and practical task - identification of the state, formation of basic principles and measures to ensure economic security of road transport enterprises. The most important scientific results of the dissertation, which represent scientific novelty, include the following:

for the first time:

- methodical bases of formation of basic measures of economic safety of the enterprises of motor transport are developed. The economic content of the developed system of basic measures is an integrated approach and taking into account the financial, technical and technological, informational, personnel and commercial components to achieve the target level of economic security. The application of the developed simulation model of causal relationships between the basic measures

allows to increase the validity of the management decision on the priority of economic security measures, consistent with the concept of enterprise development;

improved:

- scientific and practical tools for identifying the state of economic security of road transport enterprises in terms of functional units (financial security, technical and technological security, information security, personnel security, commercial security), by systematizing indicators of economic security by functional basis, substantiation of criteria. economic security, determination of weight estimations of basic components of integrated estimation of an index of economic safety of the enterprises of motor transport taking into account features of rendering of services in freight transportations;

- scientific and methodological provisions for identifying dominant threats through the use of ranking technology on several primary grounds, namely: the frequency of critical values of adjusted unit parameters of economic security components, the level of variation of unit parameters of economic security components and the dynamics of unit parameters of economic security components. consolidated ranking according to the above features. The use of this technique allows to determine the system of priority measures to ensure the economic security of road transport enterprises from a set of basic measures;

have been further developed:

- defining the essence of the concept of "economic security of the transport company" as the ability to identify the development of negative trends of internal and external nature and develop measures to implement the necessary changes in economic development, able to repay negative trends, complemented by the need to ensure independence;

- scientific and practical provisions for the formation of the concept of economic security of enterprises in terms of detailing its structural components, namely: goals, objectives, principles, main risks, measures and forms of economic security in relation to road transport enterprises;

- scientific and practical approach to the formation of the system of economic security of road transport enterprises, which is based on a systematic approach that solves the problem of economic security of the enterprise in the unity of its functional blocks, achieving sustainable development of the enterprise and its goals and minimizing the negative impact of environmental threats. An algorithm for ensuring the economic security of road transport enterprises has been developed, which includes interconnected stages that are consistent and logical, as well as adaptive to modern realities of financial and economic activities of road transport enterprises, which are aimed at achieving the target level of economic security.

Personal contribution of the applicant. The dissertation is an independently performed scientific work, which presents the author 's approach and personally obtained theoretical and practical results on the formation of a system of measures to ensure the economic security of road transport enterprises. Of the scientific works published in co-authorship, only the work of the applicant was used. The scientific provisions, conclusions and recommendations submitted for defense are the author's achievement.

The practical significance of the obtained results is that the main provisions of the dissertation are formulated and substantiated, the researched theoretical and methodical recommendations are brought to the level of practical recommendations:

- for PJSC "ATP 13058" developed proposals for overcoming the critical state of economic security, special attention is paid to the crisis of financial and information components of economic security (implementation act of 23.11.2020);

- for PJSC "ATP 13061" the main threats to economic security were identified and promising areas of economic security were proposed, which were taken into account in the development of the development plan of the enterprise (implementation act of 02.11.2020);

- promising areas of economic security have been developed for Mainfreight Ukraine LLC, which will be taken into account when developing the development plan. (implementation act dated 22.10.2020 № 01-2212).

The results of the dissertation have a certain scientific novelty and practical value, are used in the process of diploma and course design of the National Transport University, at the Faculty of Management, Logistics and Tourism at the Department of Finance, Accounting and Auditing and at the Faculty of Economics and Law. "Economy". Materials of the dissertation work are realized in educational programs on such disciplines as: "Economic safety", "Financial analysis", "Finances of the enterprises of a road transport complex" (the act of introduction from від 08.10.2020 р. № 1613/01).

Keywords: *economic security of enterprises, financial security, technical and technological security, information security, personnel security, commercial security, ensuring economic security of enterprises, threats to economic security of enterprises, identification of economic security, road transport enterprises, basic measures to ensure economic security, ranking threats to economic security.*

LIST OF PAPERS PUBLISHED ON THE TOPIC OF THE DISSERTATION

1. Scientific works in which the main results of the dissertation are published

1.1. Monographs

1. Levkovets N.P. Conceptual systems of formation of strategy of economic safety of the enterprises. *Modern processes of transformation in business and production: theory, methodology, practice (foreign economic activity, industrial production and transport): monograph* / ed. L.M. Savchuk, L.M. Bandorina. Dnipro: Porohy, 2019. S. 207-215.

1.2. Publications in scientific professional publications of Ukraine

2. Levkovets N.P. Measures to ensure the economic security of the enterprise. *Bulletin of the National Transport University.* 2007. Vip. 15. Ch. 1. S. 283-288.

3. Levkovets N.P. Criteria for economic security of the enterprise. *Bulletin of the National Transport University.* 2008. Vip. 17. Ch. 1. S. 370-373.

4. Levkovets N.P. Principles of economic security of the enterprise. *Project management, systems analysis and logistics.* 2008. Vip. 5. pp. 333-336.

5. Levkovets N.P. System requirements for the formation of a mechanism for ensuring the economic security of the ATP. *Project management, systems analysis and logistics.* 2009. Vip. 6. pp. 380-384.

6. Levkovets N.P. System of indicators for assessing the economic security of the enterprise by its functional components. *Project management, systems analysis and logistics. Technical series.* 2010. Vip. 7. pp. 297-304.

7. Bazyliuk A.V., Zayonchyk L.G., Levkovets N.P. Metody zabezpechennia ekonomichnoi stoichnosti avtotransportnoho pidpryiemstva / A.V. Bazyliuk, *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu.* 2011. Vip. № 24 (1). Pp. 170-173. (Personal contribution of the author: generalized factors influencing the productivity of vehicles).

8. Levkovets N.P. Components of economic security of motor transport enterprises. *Project management, systems analysis and logistics. Technical series.* 2012. Vip. 9. pp. 337-341.

9. Levkovets N.P. Personnel security as a component of economic security of the enterprise. *Bulletin of the National Transport University*. 2012. Vip. 26 (1). Pp. 419-423.

10. Levkovets N.P. Strategic aspects of economic security of enterprises. *Bulletin of Chernihiv State Technological University. Economic Sciences Series.* 2012. №3 (60). Pp. 93-98.

11. Gutsalyuk O.I., Levkovets N.P. The impact of taxes on the financial security of the enterprise. *Project management, systems analysis and logistics.* 2015. Vip. 15. pp. 334-338. (Personal contribution of the author: taxation is considered as a factor of financial security of the enterprise, which implies the presence of a highly efficient tax system and the balance of all its elements).

12. Boyko S.V., Teslyuk N.P., Levkovets N.P. Financial security of ATP in the context of the development of the freight market in Ukraine. *Business Inform.* 2019. №12. C. 344–355. (Personal contribution of the author: the state of financial security of motor transport enterprises is identified, which indicates a predominantly unstable financial security with a tendency to improve in 2014-2018).

13. Levkovets N.P. Definitions of "security" and "economic security". *Bulletin of the National Transport University Series "Economic Sciences".* 2020. Vip. 47. pp. 139-147.

1.3. Works in scientific periodicals of other countries and publications of Ukraine, which are included in international scientometric databases

14. Levkovets N.P Multifaceted concept of "economic security". *Oraldyn gylim zharshysy. Economic series.* 2013. № 15 (63). Pp. 68-77.

15. Levkovets N.P. Complex assessment of corporate security of the motor transport enterprise. *Notices of MSTU "MOMS". Series 5. Socio-economic sciences.* 2013. №4 (18). T. 1. S. 306-312.

16. Levkovets N.P. Scenario planning for providing enterprise economic security. *STEEDEUROPEAN GUIDE TO SCIENCE AND SCIENCE. Prague: Nauka i stydia,* 2019. № 1 (190). 22-28 p.

2. Published works of approbation nature

17. Levkovets N.P. Principles of economic security of the enterprise. *LXIV scientific-practical conference of scientific-pedagogical workers, graduate students, students and structural subdivisions of the university. Kyiv: NTU,* 2008. S. 193.

18. Levkovets N.P. Ensuring economic security of transport enterprises. *LXV scientific-practical conference of scientific-pedagogical workers, graduate students, students and structural divisions of the university. Kyiv: NTU,* 2009. S. 214.

19. Levkovets N.P. System of indicators for assessing the economic security of the enterprise by its functional components. *LXVI scientific-practical conference of*

scientific-pedagogical workers, graduate students, students and structural subdivisions of the university. Kyiv: NTU, 2010. S. 295.

20. Levkovets N.P. Organization of the security service of the enterprise. *LXVIII scientific-practical conference of scientific and pedagogical workers, graduate students, students and structural divisions of the university. Kyiv: NTU,* 2012. P. 335.

21. Levkovets N.P. Formation of the personnel security management system of the enterprise. *Problems of management of production and economic activity of business entities: Proceedings of the VII International Scientific Conference of Young Scientists and Students. Donetsk: DonNTU,* 2013. S. 18-21.

22. Levkovets N.P. Security of the enterprise in the information sphere. *LXIX scientific-practical conference of scientific-pedagogical workers, graduate students, students and structural subdivisions of the university. Kyiv: NTU,* 2013. P. 358.

23. Levkovets N.P. Science "ecosystem" - a study of economic security. *LXX scientific-practical conference of scientific and pedagogical workers, graduate students, students and structural units of the university. Kyiv: NTU,* 2014. P. 349.

24. Levkovets N.P. Algorithm for diagnosing the economic security of the enterprise. *Economic security of the state and business entities in Ukraine: problems and ways to solve them: materials of the II All-Ukrainian scientific-practical Internet conference. Lviv: Ukrainian Academy of Printing,* 2015. P. 85-87.

25. Levkovets N.P. Theoretical foundations of financial security management of the enterprise print. *LXXII scientific-practical conference of scientific and pedagogical workers, graduate students, students and structural units of the university. Kyiv: NTU, 2016.* P. 386.

26. Levkovets N.P. Environmental safety is an important component of ensuring the safety of motor transport enterprises. *Modern directions of economic and management development at the enterprises of Ukraine: a collection of materials of the all-Ukrainian scientific-practical conference of young scientists, graduate students and students, dedicated to the 85th anniversary of the founding of KhNADU. Kharkiv: KhNADU,* 2015. S. 41-43.

27. Levkovets N.P. Research of foreign experience in ensuring economic security. *Financial security of Ukraine at the present stage: abstracts of the International scientific-practical Internet conference*, March 25, 2016. Irpin: University of the SFS of Ukraine, 2016. P. 170-173.

28. Levkovets N.P. Ensuring the financial security of the enterprise in a crisis economy. *Financing, investing and lending in Ukraine: problems and prospects of development in a crisis economy: Collection of scientific papers on the materials of the International scientific-practical Internet conference,* May 20, 2018. Part 1. Dnipro: State Agrarian University, 2018. P. 137-138.

29. Levkovets N.P. The mechanism of efficiency of use of fixed assets at the transport enterprise. *Socio-economic problems of modernity: materials of the II All-Ukrainian scientific-practical Internet conference,* June 15, 2018 - Mariupol, 2018. P. 54-58.

30. Levkovets N.P. Assessment of economic security of Ukrainian enterprises. *Socially competent management of corporations in a behavioral economy: materials intern. scientific-practical conference, November 28, 2018. Lutsk,* 2018. P. 150-151.

31. Levkovets N.P. Information security of the enterprise. *Information technologies in culture, art, education, science, economics and business: materials of the International scientific-practical conference. Kyiv: KNUKiM Publishing Center,* 2019. P. 44-46.

32. Levkovets N.P. Legislative provision of economic security of the functioning of Ukrainian enterprises. *Modern trends in the development of accounting, taxation and international economic relations: a collection of materials of the All-Ukrainian scientific-practical conference, May 31, 2019. Kharkiv: KhNADU,* 2019. P. 202-206.

33. Levkovets N.P. Strategies for ensuring the economic security of transport enterprises. *Innovative development and security of enterprise in a neo-industrial society: materials intern. scientific-practical conf.,* October 31, 2019. Lutsk, 2019. S. 469-471.

34. Levkovets N.P. The essence and concept of «economic security of the enterprise». *Modern directions of economic and management development at the enterprises of Ukraine: coll. materials V All-Ukrainian. scientific-practical conf. applicants for higher education and young scientists, 21 letters. 2019. Kharkiv: KhNADU,* 2019. S. 185-187.

35. Levkovets N.P. The impact of the danger on the information security of transport enterprises. *Modern computer systems and networks in management: materials of the II All-Ukrainian scientific-practical Internet conference of students, graduate students and young scientists. Kherson: FOP Vyshemirsky VS,* 2019. S. 347-348.

36. Levkovets N.P. Methods of integrated risk assessment of the transport enterprise to ensure its safety. *Accounting-analytical and statistical methods and models in taxation, business, economy: a collection of abstracts based on the materials of the XV All-Ukrainian scientific-practical Internet conference. Irpin: University of SFS of Ukraine,* 2020. P. 84-85.

37. Levkovets N.P. Management of financial security of the enterprise. *LXXVI scientific conference of faculty, graduate students, students and staff of separate departments of the university. Kyiv: NTU,* 2020. P.397.

ЗМІСТ

ВСТУП……...……..28

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ…….....37

1. 1. Сутність, поняття «економічна безпека підприємств»……..…..37

1.2. Системні принципи та стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств……..…55

1.3. Загрози, ризики та небезпеки економічній безпеці підприємства…...66

Висновки до розділу 1…….……82

РОЗДІЛ 2. ІДЕНТИФІКАЦІЯ СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ……..……84

2.1. Методологічні аспекти ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту……...….84

2.2. Тенденції розвитку вантажних перевезень та аналіз стану економічної безпеки транспортних підприємств……..103

2.3. Ідентифікація економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень…….…124

Висновки до розділу 2……...….150

РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ……...153

3.1. Система заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту……153

3.2. Розробка базових заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональними блоками…...…176

3.3. Ранжування загроз економічній безпеці як базис формування системи пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту……....195

Висновки до розділу 3……...….224

ВИСНОВКИ…….227
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…….....230
ДОДАТКИ…….250

ВСТУП

Актуальність теми. Об’єктивна необхідність забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту викликана низкою умов: по-перше, важливість діяльності транспортних підприємств як інфраструктурної складової соціально-економічного життя суспільства та забезпечення національної економіки якісними транспортними послугами у необхідному обсязі; по-друге, нестабільність та невизначеність зовнішнього економічного середовища та підвищена чутливість підприємств автомобільного транспорту до економічної активності у оптовій та роздрібній торгівлі, сільському господарстві, переробній промисловості, будівництві та економічної кон’юнктури загалом; по-третє, суттєвий вплив на формування валової доданої вартості, податкових та неподаткових надходжень бюджетів, зайнятості та доходів домогосподарств.

Сталий розвиток ринку вантажних перевезень передбачає усунення основних його недоліків або мінімізацію їхнього негативного впливу на розвиток як ринку вантажних перевезень, так і економіки в цілому. До проблем транспортної галузі доцільно віднести незадовільний стан автомобільних доріг; слабкий розвиток транспортної інфраструктура; високий рівень фізичного та морального зносу рухомого складу транспорту; низький рівень капіталізації автотранспортних підприємств через недостатність як власного капіталу, так і капіталу, залученого на кредитному ринку; недостатність ліквідних активів, у тому числі грошей та їх еквівалентів; низький рівень прибутковості підприємств. Сукупність вищезазначених та інших проблем транспортної галузі негативно впливають на стан економічної безпеки підприємств, що унеможливлює сталий розвиток ринку вантажних перевезень, відповідність його вимогам економічних агентів та екологічним вимогам.

Сучасні підприємства автомобільного транспорту потребують управління системою забезпечення економічної безпеки, що актуалізується посиленням

нестабільності та невизначеності зовнішнього економічного середовища у світлі пандемії коронавірусу. З огляду на зазначене, вимагає розробки і запровадження система науково обгрунтованих базових заходів та засад забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

Теоретичні та методичні основи забезпечення економічної безпеки підприємств розкриті в працях таких вітчизняних та закордонних науковців, як: В. Л. Безбожний, І. О. Бланк, З. С. Варналій, О. А. Грунин, С.О. Грунин, Е. І. Данілова, Н. В. Дулеба, З. Б. Живко, К. В. Коваленко, Г. В. Козаченко, М. І. Копитко, Т. Б. Кузенко, О. М. Ляшенко, О. М. Марченко, І. П. Мойсеєнко, В. П. Понамарьов, О. Ф. Новікова, Р. В. Покотиленко, П. А. Поляков, О. О. Сосновська, Д. С. Степанов, О. С. Ченуша, С. М. Шкарлет та ін.

Дослідженню проблем теорії і практики економічної безпеки на підприємствах автомобільного транспорту приділяли увагу такі дослідники, як: В. Г. Алькема, А. В. Базилюк, А. О. Близнюк, Н. І. Богомолова, О. В. Васильєв, І. А. Дмитрієв, О. О. Карпенко, О. С. Кириченко, Г. Ю. Кучерук, С. А. Лебедко, А. В. Нікітіна, В. Ю. Онісіфорова, Г. М. Пазєєва, А. А. Чупіков, В. Г. Шинкаренко та ін. Незважаючи на значну кількість теоретичних та практичних напрацювань з проблеми забезпечення економічної безпеки на підприємствах автомобільного транспорту, все ж залишається потреба в поглибленному дослідженні базових засад і заходів забезпечення економічної безпеки. Таким чином, наукова та практична значущість проблем забезпечення економічної безпеки на підприємствах автомобільного транспорту зумовили вибір теми дисертаційної роботи, її мету, завдання, об’єкт та предмет дослідження.

Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано згідно з планами науково-дослідних робіт Національного транспортного університету: «Організаційно-економічні важелі розвитку автотранспортних підприємств» (номер державної реєстрації 0110U006954, 2012 р.) – автором досліджені стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств та запропонована система безпеки підприємства, «Організаційно-економічний механізм забезпечення розвитку

підприємств автотранспортного та дорожньо-будівельного комплексу» (номер державної реєстрації 0113U007704, 2014 р.) – автором розроблена імітаційна модель причинно-наслідкових зв'язків базових заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, «Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення розвитку підприємств автотранспорту та дорожнього господарства» (номер державної реєстрації 0116U007238, 2018 р.) – автором досліджено розвиток та стан фінансового планування на підприємствах транспортної галузі, «Методологія управління підприємствами різних організаційно-правових форм та форм власності» (номер державної реєстрації 0107U001146, 2019 р.) – автором обгрунтовано концептуальні системи формування стратегії економічної безпеки підприємств, «Методологія соціально-економічного, інформаційного та науково-технічного розвитку регіонів, галузей виробництва, підприємств та їх об'єднань» (номер державної реєстрації 0116U006782, 2019 р.) – автором досліджено антикризове управління на транспортних підприємствах в умовах кризи.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є розвиток теоретико-методичних положень ідентифікації стану економічної безпеки і розробка практичних рекомендацій щодо формування базових засад і заходів її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту. Для досягнення мети було визначено і вирішено такі завдання дослідження:

- узагальнити теоретичні підходи та уточнити сутність поняття «економічна безпека підприємств», принципи та стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств;

- структурувати елементи економічної безпеки підприємства і сформувати концептуальні основи її забезпечення;

- розробити методичні аспекти ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту;

- проаналізувати тенденції розвитку вантажних перевезень та ідентифікувати стан економічної безпеки транспортних підприємств;

- виявити загрози економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту;

- розробити домінуючі заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту;

- розробити матрицю управлінських дій щодо попередження домінуючих загроз економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Об'єктом дослідження є процес ідентифікації стану та забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні та практичні аспекти ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту та формування базових засад і заходів її забезпечення.

Методи дослідження. Під час дослідження використано методи: аналізу і синтезу – для критичного дослідження теоретичних положень економічної безпеки; логічного узагальнення – для уточнення понятійного апарату дисертаційної роботи (поняття «економічна безпека»); системного аналізу – для обгрунтування системи заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту; експертний метод – для ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту; методи статистичного аналізу – для аналізу тенденцій розвитку вантажних перевезень та ранжування пріоритетних загроз економічній безпеці підприємств, кластерного аналізу; економіко-математичного моделювання – для обґрунтування залежності між обсягом реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та макроекономічними показниками; графічний та табличний методи – для наочного представлення результатів емпіричного аналізу економічної безпеки підприємств.

Інформаційною основою дослідження є нормативно-правові акти, що регламентують надання послуг з вантажних перевезень та підприємств автомобільного транспорту, наукові праці вітчизняних і закордонних вчених, матеріали науково-практичних конференцій, дані фінансової звітності та регулярної оприлюдненої інформації транспортних підприємств, офіційні

статистичні дані Національного банку України, Державної служби статистики України, 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 - ідентифікації стану, формування базових засад і заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. До найвагоміших наукових результатів дисертації, які представляють наукову новизну, належать такі:

вперше:

– розроблено методичні основи формування базових заходів економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. Економічний зміст розробленої системи базових заходів полягає у комплексному підході та врахуванні фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, кадрової та комерційної складових для досягнення цільового рівня економічної безпеки. Застосування розробленої імітаційної моделі причинно-наслідкових зав’язків між базовими заходами дозволяє підвищити обґрунтованість управлінського рішення щодо першочерговості заходів забезпечення економічної безпеки, узгодженої з концепцією розвитку підприємства;

удосконалено:

– науково-практичний інструментарій ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту в розрізі функціональних блоків (фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека), за рахунок систематизації показників стану економічної безпеки за функціональною ознакою, обґрунтування критеріальних меж стану економічної безпеки, визначення вагових оцінок базових складових інтегрального оцінювання індексу економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту з урахуванням особливостей надання послуг з вантажних перевезень;

– науково-методичні положення ідентифікації домінуючих загроз шляхом застосування технології ранжування за кількома первинними ознаками, а саме: частотою появи критичних значень скоригованих одиничних параметрів складових економічної безпеки, рівнем варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки та динамікою одиничних параметрів складових економічної безпеки, на основі яких здійснюється зведене ранжування за вищезазначеними ознаками. Використання даного прийому дозволяє визначити систему пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту з сукупності базових заходів;

набули подальшого розвитку:

– визначення сутності поняття «економічна безпека автотранспортного підприємства» як здатність ідентифікувати розвиток негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру і розробляти заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку, здатних погасити негативні тенденції, що доповнена необхідністю забезпечення цільового рівня незалежності;

– науково-практичні положення щодо формування концепції забезпечення економічної безпеки підприємств в частині деталізації її структурних компонентів, а саме: мети, завдань, принципів, основних ризиків, заходів та форм реалізації економічної безпеки стосовно підприємств автомобільного транспорту;

– науково-практичний підхід до формування системи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, який ґрунтується на системному підході, який вирішує завдання забезпечення економічної безпеки підприємства в єдності її функціональних блоків, досягнення сталого розвитку підприємства та мети його діяльності і мінімізації негативного впливу загроз зовнішнього середовища. Розроблено алгоритм забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, який включає взаємопов’язані між собою етапи, що мають послідовний та логічний, а також адаптивний до сучасних реалій фінансово-господарської діяльності

підприємств автомобільного транспорту характер, які націлені на досягнення цільового рівня економічної безпеки.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою, в якій представлено авторський підхід і особисто одержані теоретичні та практичні результати щодо формування системи заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. З наукових робіт, опублікованих у співавторстві, використано лише напрацювання здобувача. Наукові положення, висновки та рекомендації, які виносяться на захист, є авторським здобутком.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані й обґрунтовані основні положення дисертаційної роботи, досліджені теоретичні і методичні рекомендації доведено до рівня практичних рекомендацій:

– для ПАТ «АТП 13058» розроблено пропозиції стосовно виходу з критичного стану економічної безпеки, особлива увага приділяється кризовому стану фінансової та інформаційної складових економічної безпеки (акт впровадження від 23.11.2020 р.);

– для ПАТ «АТП 13061» ідентифіковано основні загрози економічній безпеці та запропоновано перспективні напрями забезпечення економічної безпеки, що були враховані при розробці плану розвитку підприємства (акт впровадження від 02.11.2020 р.);

– для ТОВ «Мейнфрейт Україна» розроблено перспективні напрями забезпечення економічної безпеки, що будуть враховані при розробці плану розвитку (акт впровадження від 22.10.2020 р. № 01-2212).

Результати дисертаційної роботи мають певну наукову новизну і практичну цінність, використовуються в процесі дипломного і курсового проектування Національного транспортного університету, на факультеті «Менеджменту, логістики га туризму» на кафедрі «Фінансів, обліку і аудиту» та на факультеті «Економіки та права» на кафедрі «Економіки». Матеріали дисертаційної роботи реалізовані у навчальних програмах з таких дисциплін як:

«Економічна безпека», «Фінансовий аналіз», «Фінанси підприємств дорожньо-транспортного комплексу» (акт впровадження від 08.10.2020 р. № 1613/01).

Апробація результатів дисертації. Основні положення, результати, висновки виконаного дослідження доповідались автором та отримали схвалення на 20 науково-практичних конференціях: на 14 міжнародних конференціях (LXIV, LXV, LXVI, LXVIII, LXX, LXXI, LXXII, LXXVI наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (Київ, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2015, 2016, 2020 рр.), «Фінансова безпека України на сучасному етапі» (Ірпінь, 2016 р.), «Фінансування, інвестування та кредитування в Україні: проблеми та перспективи розвитку в кризовій економіці» (Дніпропетровськ, 2018 р.), «Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки» (Луцьк, 2018 р., 2020 р.), «Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі» (Київ, 2019 р.), «Інноваційний розвиток та безпека підриємства в умовах неоіндустріального суспільства» (Луцьк, 2019 р.), та 6 всеукраїнській конференціях («Економічна безпека держави та суб’єктів підприємницької діяльності в Україні» (Львів, 2015 р.), «Сучасні тенденції розвитку обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин» (Харків, 2019 р.), «Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України» (Харків, 2019 р.), «Сучасні комп’ютерні системи та мережі в управлінні» (Херсон, 2019 р.), «Обліково-аналітичні й статистичні методи та моделі в оподаткуванні, бізнесі, економіці» (Ірпінь, 2020 р.).

Публікації. Основні результати дослідження опубліковано в 37 наукових працях загальним обсягом 9,38 друк. арк., у тому числі: в 15 статтях (в т.ч. 12 – у наукових фахових виданнях України, 3 – у науково-практичних виданнях інших держав (Казахстан, Росія, Чехія), з яких 12 одноосібних та 3 у співавторстві, у 1 колективній монографії, а також у 21 публікації апробаційного характеру загальним обсягом 1,8 друк. арк.

Структура і обсяг дисертаційної роботи. Дисертаційна робота складається з анотації, вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг дисертації становить 312 сторінок друкованого тексту, з них основний зміст роботи викладено на 204 сторінках тексту. Робота містить 38 таблиць (з них 9 – на окремих сторінках), 43 рисунків (з них 9 – на окремих сторінках). Список використаних джерел налічує 192 найменування, розміщений на 20 сторінках, 13 додатків займають 57 сторінок.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ

1. 1. Сутність поняття «економічна безпека підприємств»

Економічна безпека є необхідною умовою існування будь-якого підприємства, вона забезпечує захищеність його життєво важливих інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз, ризиків та небезпек та є підґрунтям стійкого функціонування.

Підприємство повинно зберігати свою організаційну структуру, впорядковувати внутрішні зв'язки із врахуванням зовнішніх факторів впливу і, на цій основі, забезпечувати своє функціонування та розвиток.

Поняття економічної безпеки як соціального феномену пов'язане зі становленням суспільства та зародженням держави, коли потреба в захисті всіх життєзабезпечуючих складових частин суспільного укладу виступає майже на перший план. В період стародавніх цивілізацій поняття економічної безпеки зводилося більше до проблеми захисту суспільного багатства від нападу ворогів чи будь-яких інших зовнішніх посягань, а також до захисту влади, власності та майна багатих верств суспільства від внутрішніх заворушень і бунтів бідного населення.

На рівні держави термін «безпека» почав використовуватися ще у XVII–XVIII ст., коли в європейських країнах зародилася думка, що головна мета держави – досягнення всезагального благополуччя і безпеки людей. При цьому безпека передбачала два взаємопов'язаних аспекти: стан, ситуацію спокою, відсутність реальної небезпеки; матеріально-економічні і політичні умови, а також відповідні соціальні інститути, здатні його зберегти [100, с. 12]. Пануюче

в той період у розвинених країнах Європи (насамперед в Англії) економічне вчення – меркантилізм – сприяло розумінню того, що військова безпека держави напряму пов'язана з рівнем її добробуту. Оскільки основним джерелом збагачення країни в XVII–XVIII ст. була торгівля, зрозуміло, що рівень економічної безпеки держави визначався її успіхом у зовнішніх торговельних відносинах.

У XIX ст. запорукою економічної безпеки країни вважалася політика протекціонізму, тобто захисту національного ринку й національних товаровиробників від іноземної конкуренції, зокрема й за допомогою високих митних бар'єрів. Прихильники даного економічного вчення вважали, що вільна торгівля несе в собі загрозу для внутрішніх виробників, а потрапляння на ринок дешевих іноземних товарів є не що інше як зовнішня економічна агресія. Найбільш показовим у даному аспекті є досвід Великої Британії, яка наприкінці XIX ст. перебувала в залежності від імпорту продовольчих товарів, а тому масова поява в країні дешевих німецьких товарів більшістю жителів розцінювалася як загроза економічній безпеці країни, що призвело до загострення англо-німецького конфлікту і стало однією з причин Першої світової війни [51, с. 38].

Зародження поняття національної безпеки пов'язане з іменем президента США Ф. Рузвельта, який у 30-х роках XX ст. визначав її як «сукупність умов, що надійно забезпечують національний суверенітет, захист стратегічних інтересів і повно-цінний розвиток суспільства, життя і здоров'я всіх його громадян» [100, с. 12]. Дещо пізніше, у період Другої світової війни, акценти національної безпеки змістилися насамперед до усунення військової небезпеки та досягнення миру. А в умовах енергетичної кризи 1973 р. ключовим напрямом національної безпеки стає економічна складова.

Термін «економічна безпека» (economic security) у 30-х роках XX ст. пов'язували перш за все із безпекою окремих осіб від погіршення їх фінансового стану, причиною чого насамперед є безробіття. Тому й не дивно, що основною функцією створеного Ф. Рузвельтом Федерального комітету

економічної безпеки було забезпечення економічної безпеки громадян, яке зводилося до боротьби з безробіттям.

Стійкий фундамент для становлення поняття «економічна безпека» сформувався у розвинених індустріальних країнах Заходу, які через розпад колоніальної системи зіткнулися з гострою проблемою обмеженості ресурсів і порушення зв'язків з їх постачальниками. Тогочасне розуміння економічної безпеки полягало в забезпеченні стійкого економічного розвитку суспільства з метою виробництва необхідних благ та послуг для задоволення індивідуальних та суспільних потреб.

Розвиток глобалізаційних та інтеграційних процесів наприкінці XX ст. об'єктивно призвів до формування концепції міжнародної економічної безпеки. Так, у 1985 р. на 40-й сесії Генеральної асамблеї ООН була прийнята резолюція «Міжнародна економічна безпека», якою задекларована необхідність сприяння міжнародній економічній безпеці з метою соціально-економічного розвитку і прогресу кожної країни [100, с. 13].

На теренах України в період її перебування у складі Російської імперії більш вживаними синонімами поняття «національна безпека» були «державна безпека» та «громадська безпека», під якими розумілося забезпечення громадського порядку та спокою, а також боротьба з державними злочинами.

В основі комуністичної ідеології радянського періоду лежало підпорядкування інтересів окремої особи інтересам держави. Тому й очевидно, що концепція національної безпеки була орієнтована на захист державних інтересів. У період «холодної війни» національна економічна безпека мала чітко визначений силовий відтінок, адже в умовах гонитви озброєнь термін «безпека» асоціювався більше зі зброєю, армією, розвідкою та спецслужбами.

На сучасному етапі економічного розвитку суспільства стало очевидним, що економічна безпека країни напряму залежить від її участі в зовнішній торгівлі. Досягнення значних успіхів у зовнішньоторговельних відносинах сприяє зміцненню фінансової та економічної стабільності країни. Разом із тим загрозу для національної безпеки створює зростаюча залежність країни від

імпорту паливно-енергетичних і стратегічних сировинних ресурсів, продовольства, високотехнологічної продукції та зброї.

Формування понятійного апарату економічної безпеки підприємства в Україні історично пов'язане з розпадом Радянського Союзу та здобуттям незалежності. Це цілком закономірно, адже в умовах командно-адміністративної економіки, коли всі економічні процеси плануватися, регулювалися і контролювалися державою, ймовірність виникнення того ти іншого роду ризиків зводилася до мінімуму. Зважаючи на те, що у плановій економічній системі були практично відсутні такі явища, як корупція, промислове шпигунство, недобросовісна конкуренція, рейдерство, то й потреби в забезпеченні економічної безпеки господарюючих суб'єктів майже не виникало. Також малоймовірними були внутрішні загрози, пов'язані з низькою ефективністю чи збитковістю, адже держава шляхом надання дотацій і пільг штучно підтримувала у життєздатному стані навіть ті збиткові підприємства, які не пройшли «оздоровлення» ринком [89, с. 205].

Проте на початку 90-х років XX ст. разом із приватизацією, появою різних форм власності та організаційно-правових форм підприємств, економічними перетвореннями, розвитком ринкових форм господарювання і посиленням конкуренції постала проблема економічної безпеки підприємства, що на початкових етапах зводилася до захисту внутрішньої інформації від несанкціонованого доступу та збереження комерційної таємниці.

Доволі поширеним на початку 90-х років було впровадження на підприємствах дворівневої системи захисту інформації, яка спрямовувалася на захист «найбільш слабкої ланки» безпеки підприємства – його персоналу. На першому рівні захист комерційної таємниці забезпечувався службою безпеки підприємства, а на другому рівні – створенням специфічної колективної філософії та корпоративної етики на принципах «пильності й відповідальності» за допомогою засобів організаційної культури [159, с. 110].

Наприкінці XX ст. під впливом об'єктивних ринкових процесів питання економічної безпеки почало розглядатися під іншим кутом зору. Цьому

посприяли кризові процеси у вітчизняній економіці, різке скорочення виробництва і, головне, зміна ролі держави, яка з переходом до ринкових відносин перестала виконувати функцію основного власника, інвестора і споживача. У зв'язку з цим прийшло розуміння того, що економічна безпека підприємства безпосередньо залежить від впливу зовнішнього оточення, яке апріорі є мінливим та невизначеним.

Слово «безпека» має давнє походження і в перекладі з грецької означає «володіти ситуацією». Великий тлумачний словник сучасної української мови трактує слово «безпека» як «стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує» [15, с. 70].

Дослідження сутності та природи економічної безпеки розпочалося в останні 30 років минулого століття, коли підприємства зіткнулися з необхідністю урахування ризиків. Економічну безпеку в іноземній літературі називають ecosecent (economic security of enterprise). Слід відзначити, що стосовно визначення самого змісту поняття «економічна безпека підприємства» на сучасному етапі існує велика кількість думок [164, с. 140] .

Серед провідних авторів, що займаються проблемами економічної безпеки підприємства, можна виділити: Пазєєва Г.М., Карпенко О. О., Гладченко Т.Н., Забродский В., Іванюта Т.М., Заїчковський А.О., Логутова Т.Г., Ляшенко О.М., Шликов В.В., Сухорукова Т.Г., Фісуненко П.А., Нагорний В.В., Левченко В.Ф., Владимиров С.В., Корчевська Л.О., Жосан Г.В., Козаченко Г.В., Пономарьов В.П., Яценко Н.М., Михайлюк С.О., Соколенко Т.М., Грунин О.А., Ортинський В.Л., Керницький І.С., Новікова О.Ф., Бланк І.А., Васильців Т.Г., Рудницька О.В., Шевченко І., Шемаєва Л.Г., Гончаренко Л.П., Шкарлет С.М., Мунтіян В.І., Реверчук Н.Й., Варналій З.С., Кузенко Т. Б., Бендиков М.А.

Наведемо сучасні та найбільш влучні висловлювання вітчизняних фахівців щодо визначення поняття «економічна безпека підприємства».

Козаченко Г.В., Пономарьов В.П. розглядають економічну безпеку підприємства «як гармонізацію в часі та просторі економічних інтересів

підприємства з інтересами пов’язаних з ним суб’єктів зовнішнього середовища, що діють поза межами підприємства» [62].

Але у цьому випадку не розглядається спроможність управлінської системи підприємства ефективно управляти ресурсами з метою забезпечення певного резерву стійкості для адекватної реакції на зміни у внутрішньому та зовнішньому середовищі.

Яценко Н.М. та Михайлюк С.О. розглядають економічну безпеку підприємства як підсистему національної економічної безпеки та визначають її як економічний стан підприємства, сталий по відношенню до внутрішніх і зовнішніх змін фінансово-господарської діяльності, не пов’язаної з форс-мажорними обставинами [184]. Таке визначення розглядає економічну безпеку в статиці і не враховує необхідність відповідної реакції на зміни, що відбуваються.

У великому економічному словнику є таке визначення: економічна безпека – це стан юридичних, економічних відносин, організаційних зв’язків, матеріальних та інтелектуальних ресурсів підприємства, при якому гарантується стабільність його функціонування, фінансово-комерційний успіх, прогресивний науково-технічний та соціальний розвиток [11]. Слід зазначити, що в такому визначенні не вказана роль управлінської системи в забезпеченні економічної безпеки підприємства.

Соколенко Т.М. економічну безпеку розглядає як стан, при якому стратегічний потенціал фірми знаходиться поблизу границь адаптивності, а загроза втрати економічної безпеки наростає в міру наближення ступеня адаптивності стратегічного потенціалу до граничної зони [151]. В якості факторів, що впливають на економічну безпеку підприємства, автором виділяється ступінь можливого ризику прийняття управлінських рішень і стверджується необхідність потрапляння в зону допустимого ризику (коли величина можливих втрат не перевищує величину можливого прибутку).

Олєйніков Є.О. економічну безпеку підприємства розглядає як стан найбільш ефективного використання ресурсів для подолання загроз і

забезпечення стабільного функціонування підприємства сьогодні та в майбутньому [110, с. 137-215].

Грунін О.А. визначає економічну безпеку підприємства як стан господарчого суб'єкта, при якому він при найбільш ефективному використанні корпоративних ресурсів досягає запобігання, послаблення або захисту від існуючих небезпек та загроз або інших непередбачених обставин і в основному забезпечує досягнення цілей бізнесу в умовах конкуренції та господарчого ризику [27].

Ортинський В.Л. формулює визначення економічну безпеку підприємства як 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 [39].

Новікова О.Ф. трактує економічну безпеку підприємства як стан захищеності економічних інтересів особи, суспільства, держави від економічних загроз та інших загроз національній безпеці, які на них впливають [108].

На думку І. О. Бланка, економічна безпека підприємства – це становище найбільш ефективного використання ресурсів для запобігання загроз і забезпечення стабільного функціонування підприємства на теперішній час і в майбутньому [8, с. 219].

Васильців Т.Г. пропонує таке визначення: економічна безпека підприємства – це захищеність його діяльності від негативного впливу зовнішнього оточення, а також здатність своєчасно усунути різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, які не відбиваються негативно на його діяльності [14, с. 74].

Рудницька О.В. розуміє це поняття, так: економічна безпека підприємства – комплекс заходів, які сприяють підвищуванню фінансової стійкості господарчих суб'єктів за умов ринкової економіки, які захищають їх комерційні інтереси від впливу негативних ринкових процесів [147].

Шевченко І. визначає економічну безпеку підприємства, як сукупність чинників, які забезпечують незалежність, стійкість, здатність до прогресу в умовах дестабілізуючих факторів [172, с. 178].

Шемаєва Л.Г. тлумачить економічну безпеку підприємства (господарчого суб'єкта), як захищеність його науково-технічного, технологічного, виробничого та кадрового потенціалу від прямих (активних) або непрямих (пасивних) загроз [173, с. 7].

З вищенаведеного можна зробити висновок, що кожне визначення економічної безпеки підприємства акцентує увагу на певних ключових положеннях та конкретній меті її забезпечення.

Як бачимо, загальної думки щодо ключових положень та цілей забезпечення економічної безпеки підприємства серед науковців на теперішній час поки не існує.

На думку Шкарлета С.М., забезпечення економічної безпеки – це системний процес, в якому поєднуються три основних компоненти: по-перше, діагностика та оцінка фінансово-економічних, операційних, та організаційних критеріїв з метою завчасної ідентифікації джерел виникнення небезпечних для діяльності підприємства проявів; по-друге, – своєчасне застосування релевантного каталогу антикризових (стабілізаційних) заходів нейтралізації внутрішніх і зовнішніх факторів; по-третє, – формування системи рекомендацій заходів щодо створення конкурентної переваги та забезпечення розвитку підприємства на усіх етапах його життєвого та операційного циклів [176].

В підсумку ми можемо зробити висновок і запропонувати своє тлумачення поняття «економічна безпека підприємства» – це результат керуючого впливу керівництва підприємства на зміни в ресурсах, кадрах, техніці та інших потенціалах, який може забезпечити гармонізацію процесів виробництва та і протистояти загрозам зовнішнього середовища.

Тобто, економічна безпека автотранспортного підприємства – це здатність передбачити розвиток негативних тенденцій внутрішнього і

зовнішнього характеру і передбачити заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку, здатних погасити негативні тенденції.

Таким чином, процес забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства передбачає формування кількісно-якісних параметрів розвитку підприємства, виявлення негативних проявів; здійснення необхідних передбачень розвитку зовнішніх факторів.

Теоретичні підходи до визначення поняття «економічна безпека підприємства» представлені в табл. 1.1.

Різні автори використовують різноманітні визначення економічної безпеки підприємства, але всі вони єдині в тому, що керівництво підприємства повинно забезпечити ефективне використання всіх груп ресурсів у своїй діяльності, а також, що широкий спектр проблем, з яким пов'язана економічна безпека підприємства, потребує системного їхнього розподілу складових.

Аналізуючи вищенаведені джерела, ми виділяємо 4 підходи поняття «економічної безпеки підприємства»:

1) ресурсний підхід – використання всіх наявних ресурсів, які дозволяють запобігати внутрішнім і зовнішнім загрозам для стабільного існування підприємства;

2) управлінський підхід – комплексне сприйняття процесу управління, яке дозволяє досягти гнучкості в прийнятті рішень та адаптуватись до змін зовнішнього і внутрішнього середовища в межах поставлених цілей та усувати загрози, небезпеки та ризики, які виникають на підприємстві;

3) концепція економічної безпеки з урахуванням гармонізації інтересів – стан захищеності інтересів (гармонізація інтересів) з пов’язаними суб’єктами зовнішнього середовища за для забезпечення прибутку підприємства;

4) концепція економічної безпеки з урахуванням цільових завдань – сукупний стан, який дозволяє реалізувати власну стратегію розвитку підприємства.

Таблиця 1.1 – Теоретичні підходи до визначення поняття «економічна безпека підприємства»

Визначення поняття «економічна безпека підприємства»	**Автор**	**Підхід**
1	2	3
Забезпечення економічної безпеки підприємства автор перш за все розглядає з позиції захисту інформації і комерційної таємниці.	А. Шаваєв	3
«організована сукупність спеціальних органів, засобів, методів та заходів, що забезпечать безпеку підприємницької діяльності від зовнішніх та внутрішніх загроз»	В. Ярочкін	1
«такий стан господарчого суб'єкта, в якому він при найефективнішому використанні корпоративних ресурсів досягає запобігання, послаблення або захисту від існуючих небезпек та загроз або непередбачених обставин і в основному забезпечує досягнення цілей бізнесу в умовах конкуренції та господарчого ризику».	О.А. Грунін	1
полягає в «забезпечені стану життєдіяльності, при якому реалізуються його основні інтереси, воно захищено від внутрішніх та зовнішніх загроз і дестабілізуючих чинників».	А. І.Могільний	4
«створення таких умов діяльності, за яких надійно захищені його інтереси від різноманітних видів загроз».	В. А.Іванов	2
«захищеність життєво важливих інтересів підприємства від внутрішніх і зовнішніх погроз, організація якої здійснюється адміністрацією й колективом підприємства шляхом реалізації системи заходів правового, економічного, організаційного, інженерно-технічного й соціально-психологічного характеру».	Т.Н. Гладченко	3
«захищеність його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також здатність швидко усувати різноваріантні загрози або пристосовуватися до існуючих умов, що не позначається негативно на його діяльності».	Д.І.Ковальов, Т.В.Сухоруков	3
«кількісна і якісна характеристика економічних властивостей системи з точки зору її здатності до самовиживання та розвитку в умовах дестабілізуючої дії непередбачуваних і важко прогнозованих внутрішніх і зовнішніх факторів».	М.П.Капустін, В. Забродський	2
«захищеність його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також як здатність швидко усунути варіантні погрози або пристосуватися по-різному до існуючих умов, що не позначаються негативно на його діяльності».	Глущенко С.	2
«стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від реальних і потенційних джерел небезпеки або економічних загроз».	В.В. Шликов	3
Економічна безпека суб'єкта господарювання — це «його стан і здатність протистояти небезпеці, яке руйнує структуру та спроможність реалізувати свою місію в системі пануючих суспільних відносин».	О.М.Бандурка	4
У своїх роботах зазначає, що облік є однією з основних функцій управління, і саме облік виключає можливість прямих крадіжок без встановлених законом наслідків, створює інформаційні умови для здійснення контролю доцільності і законності використання ресурсів у попередньому, поточному і наступному режимах і допомагає запобіганню реалізації загроз, які знижують економічну стійкість підприємства .	О.І. Паламарчук	2

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Автор вважає, що найважливішим напрямом формування системи економічної безпеки, в тому числі і підприємства, є створення діючого механізму фінансової безпеки.	О. Барановський	4
«захищеність його науково-технічного, технологічного, виробничого і кадрового потенціалу від прямих (активних) чи побічних (пасивних) економічних загроз, наприклад, пов'язаних з неефективною науково-технічною політикою держави чи формуванням несприятливого зовнішнього середовища, та здатність до його відтворення».	М.А.Бендіков	2
«стан ефективного використання його ресурсів та існуючих ринкових можливостей, які дають можливість господарюючим суб'єктам запобігати внутрішнім та зовнішнім загрозам, забезпечувати тривале виживання та сталий розвиток на ринку відповідно до обраної місії. Він виділяє десять складових: фінансова, ринкова, інтерфейсна, інтелектуальна, кадрова, технологічна, правова, екологічна, інформаційна та силова»	С. Ілляшенко	1
«стан захищеності інтересів підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз, тобто захист фірми, її кадрового та інтелектуального потенціалу, інформації, технології, капіталу і прибутку, що забезпечується системою заходів правового, економічного, інженерно-технічного і соціального характеру»	Б.Т.Торянніков, А.П.Красковський	3
«сукупний стан підприємства, який дозволяє реалізовувати власну стратегію функціонування»	О. В. Ареф'єва	4
Визначає економічну безпеку суб'єкта господарської діяльності як такий «його сукупний динамічний стан, який дозволяє формувати та здійснювати власну стратегію розвитку».	Р.М.Федоренко	4
«стан захищеності його життєво важливих та законних інтересів від зовнішніх і внутрішніх загроз в різних протиправних формах, що гарантує його стабільний розвиток у відповідності до задекларованих цілей»	А.С.Соснін, П.Я.Пригунов	4
«міра гармонізації в часі і просторі економічних інтересів фірми з інтересами пов'язаних з нею суб'єктів зовнішнього середовища, що функціонують поза межами підприємства».	В.П.Пономарьов	3
«стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для запобігання загроз та забезпечення стабільного функціонування підприємства в теперішній час і в майбутньому»	Є.А.Олейніков	1
«такий стан корпоративних ресурсів (ресурсів капіталу, персоналу, інформації, технології, техніки та устаткування, прав) і підприємницьких здібностей, за якого гарантується найбільш ефективне їхнє використання для стабільного функціонування та динамічного науково-технічного і соціального розвитку, запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам)».	С.Ф.Покропивний	1
«стан ефективного використання його ресурсів і існуючих ринкових можливостей, що дозволяє запобігати внутрішнім і зовнішнім загрозам і забезпечувати його тривале виживання і стійкий розвиток на ринку відповідно до обраної місії»	С. Н. Ілляшенко, Т. Б. Кузенко	4
«забезпечення найбільш ефективного використання ресурсів суб’єкта господарювання для запобігання загрозам і створення умов для стабільного функціонування основних його елементів»	З. С. Варналій	1

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
«стан оптимального для підприємства рівня використання його економічного потенціалу, за якого діючі та/або можливі збитки виявляються нижчими за встановлені підприємством межі»	А. В. Кірієнко	2
« стан господарчого суб'єкта, при якому він при найбільш ефективному використанні корпоративних ресурсів досягає запобігання, послаблення або захисту від існуючих небезпек та загроз або інших непередбачених обставин і в основному забезпечує досягнення цілей бізнесу в умовах конкуренції та господарчого ризику»	О. А. Грунін	4
«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	В. Л. Ортинський	4
«наявність конкурентних переваг, зумовлених відповідністю матеріального, фінансового, кадрового, техніко-технологічного потенціалів і організаційної структури підприємства до його стратегічних цілей і завдань»»	В. В. Бєлокуров	4
« такий стан економічного розвитку суб'єктів господарювання (особи, держави, організації), який забезпечує йому гармонійний розвиток і ефективне використання шансів і усунення загроз»	Р. Дацків	3
« сукупність властивостей стану виробничої підсистеми економічної системи, яка забезпечує можливість досягнення цілей всієї системи»	В. Тамбовцев	4
«стан виробничо-економічної системи, при якому функціонують механізми запобігання чи зменшення ступеня впливу погроз стабільності функціонування і розвитку підприємства»	Ю. Лисенко, С. Міщенко	2
«такий стан розвитку економічної системи, який забезпечує її ефективне функціонування засобом належного використання внутрішніх та зовнішніх чинників, а також здатність результативного протистояння негативному зовнішньому впливу»	З. Стаховяк	2
«стан захищеності його діяльності від зовнішніх і внутрішніх загроз, а також здатність адаптуватися до існуючих умов, які не впливають негативно на його діяльність»	І. Л. Плєтникова	2
«стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від реальних і потенційних джерел небезпеки або економічних погроз»	В. Шликов	3

Джерело: складено автором на основі опрацьованої літератури [5, 6, 9, 12, 18, 20, 23, 27, 30, 35, 39, 41, 43, 44, 53, 58, 59, 61, 66, 69, 93, 98, 110, 144, 157, 162, 171, 178, 181, 182, 190]

Переваги та недоліки підходів до визначення поняття «економічна безпека підприємства» наведені в табл. 1.2.

Таблиця 1.2 - Переваги та недоліки підходів до визначення поняття «економічна безпека підприємства»

Підходи до визначення «економічна безпека підприємства»	Переваги	Недоліки
1	2	3
Ресурсний підхід	- високий рівень ефективності ресурсів; - комплексний характер; - аналіз резервів і витрат; - досліджуються найважливіші фактори, що впливають на стан ресурсів підприємства; - вивчаються основні процеси, що впливають на забезпечення економічної безпеки; - проводиться аналіз розподілу і використання ресурсів підприємства; - розглядаються економічні індикатори; - дозволяє оцінити ефективність використання персоналу як одного з видів ресурсів; - розробляються заходи для забезпечення максимально високого рівня складових економічної безпеки підприємства; - дозволяє прослідкувати зв’язок між ефективністю використання трудових ресурсів з іншими видами ресурсів.	- не має чітких задач, на які повинно реагувати підприємство; - незрозумілі джерела виникнення загроз економічній безпеці підприємства.
Управлінський підхід	- збереження комерційних таємниць підприємства, інтелектуальної власності і взагалі інформації як найціннішого ресурсу; - особлива увага приділяється фінансовій безпеці та обліку, які є однією з основних форм управління; - розгляд всіх елементів системи у взаємозв'язку; - розглядає підприємство як систему, елементи якої взаємозв'язані між собою; - застосування на різних рівнях підприємства; - спрямування на слабо структуровані проблеми.	- загрози економічній безпеці підприємства виникають зі сторони персоналу підприємства; - управління застосовується на рівні певної ситуації; -потребує високого професіоналізму персоналу; -використання дорогих технологій, автоматизованих систем управління; - обов’язки та критерії успішності управління мають сенс лише в контексті конкретного процесу

Продовження таблиці 1.2

1	2	3
Концепція економічної безпеки з урахуванням гармонізації інтересів	- підприємство розглядається як об'єкт економічної безпеки через сукупність функціональних складових або підсистем; - загрози розділяються на зовнішні і внутрішні, залежно від кожної складової	- негативний вплив зовнішнього середовища на діяльність підприємства; - найбільшим генератором загроз діяльності підприємства є держава.
Концепція економічної безпеки з урахуванням цільових завдань	- здатність до ефективного функціонування в ситуації ризику; - можливість здійснювати порівняння показників ефективності управління підприємством; - дозволяє здійснювати загальну оцінку ефективності управління та доцільності витрат; - можливість коригування цілей в залежності від виконання попередніх; - проведення заходів щодо підвищення конкурентоспроможності потенціалу підприємства, виходячи з обраної тактики і стратегії.	- поняття «економічної безпеки підприємства» певною мірою ототожнюється з поняттям – «адаптації»; - небезпеку складають загрози тільки зі сторони зовнішнього середовища; - загрози економічній безпеці підприємства виникають залежно від конкретного вузького профілю його діяльності.

Джерело: складено автором на основі опрацьованої літератури

Проаналізувавши вищезазначені підходи, ми пропонуємо застосовувати управлінський підхід до забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства, який передбачає:

- цілеспрямовану діяльність керівництва підприємства на структурування всіх складових безпеки, яка спроможна протистояти зовнішнім загрозам;

- оцінку внутрішнього стану безпеки підприємства з урахуванням макроекономічних показників та розробляється стратегія, в якій враховуються чинники, завдяки яким ми можемо боротись із зовнішніми загрозами та небезпеками;

- встановлення порогових значень можливих негативних факторів з урахуванням макроекономічних показників, для того, щоб оцінити реальні можливості підприємства в майбутньому.

Завдання економічної безпеки підприємства полягає в тому, щоб створити таку систему управління, за якої можна було б здійснювати свідомий

цілеспрямований вплив на загрози, ризики та небезпеки підприємству з урахуванням макроекономічних показників.

При застосуванні управлінського підходу до забезпечення економічної безпеки підприємства дозволить:

- визначити внутрішнє і зовнішнє середовище існування системи економічної безпеки підприємства, що дасть змогу говорити про знищення джерела небезпеки, і про можливість здійснення моніторингу чинників, що можуть становити загрозу або небезпеку для підприємства, або про «управління» ними;
- більш оперативно реагувати на загрози, небезпеки та ризики;
- оцінити реальні можливості підприємства;
- здійснити прогнозування розвитку підприємства з урахуванням макроекономічних показників, що дозволить запобігти надмірних витрат на забезпечення економічної безпеки підприємства та знизити вірогідність втрати прибутку.

В літературі широко розглядаються питання визначення оцінки рівня економічної безпеки на макрорівні, на рівні регіону, але на рівні економічної безпеки автотранспортного підприємства (АТП) не знайшли такого широкого розгляду.

У зв’язку з цим ми пропонуємо структуру економічної безпеки автотранспортного підприємства розмежувати на наступні складові:

1) господарсько-виробнича безпека, до якої відносяться:
- техніко-технологічна безпека;
- екологічна безпека;
- фінансова безпека;
2) зовнішньо-економічна безпека, до якої відноситься:
- політико-правова безпека;
3) внутрішньо-економічна безпека, до якої відносяться:
- кадрова безпека;
- інформаційна безпека;

- комерційна безпека;
- силова безпека;
- інтелектуальна безпека.

Схема головних складових економічної безпеки автотранспортного підприємства представлена на рис. 1.1.

Рисунок 1.1 – Схема головних складових економічної безпеки автотранспортного підприємства

Джерело: складено автором

Фінансова безпека підприємства – це такий стан підприємства, що характеризується збалансованістю і якістю різних фінансових інструментів,

технологій і послуг, які використовує підприємство, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх загроз, здатністю фінансової системи підприємства забезпечувати реалізацію власних фінансових інтересів, місії і завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів, а також забезпечувати ефективний і сталий розвиток фінансової системи [3].

Інтелектуальна складова – збереження та розвиток інтелектуального потенціалу підприємства. Головна умова забезпечення –здатність протистояти загрозам, за яких підприємство може зазнати суттєвих збитків, зниження темпів свого розвитку й зменшення капіталу [34].

Кадрова складова – наявність високоосвічених та кваліфікованих працівників, управлінського персоналу, відсутність масового відтоку фахівців, високий рівень їх підготовки [34]. Розвиток та реалізацію інтересів, і задоволення матеріальних та нематеріальних потреб працівників [4, 52, 91, 112].

Техніко-технологічна складова – наявність високого технічного та технологічного рівня виробництва, що забезпечує конкурентоспроможність товарів і послуг та підприємства в цілому та своєчасне виявлення загроз (стихійне лихо, пожежа, несанкціонований доступ на територію підприємства), виявлення протиправних дій з боку самих співробітників тощо [158].

З точки зору науковця А. Штангрета, технологічна безпека підприємства повинна характеризуватися такими ознаками: якість і відповідність технологічного процесу виробництва та основного капіталу потребам ринку; захищеність технологічної сфери від негативного впливу зовнішніх і внутрішніх загроз; здатність технологічної сфери забезпечувати високу конкурентоспроможність [179].

Інформаційна складова – ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності підприємства, забезпечення захисту інформації, досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи усіх підрозділів [38].

Екологічна складова – дотримання чинних екологічних норм, мінімізація втрат від забруднення довкілля та руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан довкілля [38].

Силова складова – забезпечення фізичної та моральної безпеки персоналу підприємства, його капіталу і майна, комерційних інтересів [166].

Комерційною безпекою визнається стан, за якого ефективно здійснюються організація та управління процесами купівлі-продажу, відбувається задоволення попиту споживачів, отримується комерційний зиск, зростає рівень конкурентоспроможності її суб’єкта [21].

Політико-правова складова охоплює такі елементи організаційно-економічного спрямування: 1) аналіз загроз негативних впливів; 2) оцінку поточного рівня забезпечення; 3) планування (програму) комплексних заходів спеціалізованими підрозділами підприємства; 4) здійснення ресурсного планування; 5) планування роботи відповідних функціональних підрозділів підприємства; 6) оперативну реалізацію програмного комплексу заходів, спрямованих на антикризове господарювання і підвищення належного рівня безпеки. Оцінювання реального стану політико-правової безпеки підприємства здійснюється за напрямками: рівень організації якості робіт з охорони цієї складової загального рівня економічної безпеки; бюджетно-ресурсне забезпечення робіт; ефективність діяльності підрозділів суб'єктів господарювання [50].

У сукупності всі складові економічної безпеки підприємства взаємопов'язані і є основою нормального функціонування підприємства в майбутньому та одержання прибутку. Автомобільний транспорт – особлива галузь матеріального виробництва. Тому поняття «економічна безпека підприємства» потребує розгляду з урахуванням специфіки функціонування автомобільної галузі і автотранспортних підприємств зокрема.

1.2. Системні принципи та стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств

Основними системними принципами забезпечення економічної безпеки підприємств (рис. 1.2) є:

- системний характер взаємодії всіх елементів підприємства (основне виробництво та допоміжне виробництво, маркетинг, фінанси тощо);
- якісне виконання намічених завдань, зорієнтованих на кінцеві результати;
- неперервність у процесі функціонування окремих систем (підсистем) та процесів підприємств;
- законне обґрунтування прийнятих рішень, які забезпечують задані кінцеві результати;
- плановий характер виконання окремих процесів підприємства;
- економічний характер та цілеспрямованість виконуваних дій;
- економічна ефективність взаємодії окремих підсистем підприємства;
-максимальне поєднання гласності та конфіденційності результатів функціонування підприємства [39, 42, 65, 161].

Системний характер забезпечення економічної безпеки підприємств являє собою створення такої системи безпеки, яка б забезпечувала захищеність підприємства, його майна, персоналу, інформації різних сфер діяльності від можливих загроз, форс-мажорних обставин. Системна безпека, її складові частини, можливості, засоби повинні бути достатніми для забезпечення всіх аспектів діяльності підприємства.

Намічені завдання повинні виконуватись якісно, оскільки вони з одного боку забезпечують необхідний рівень збуту, а з іншого задані кінцеві результати.

Система безпеки повинна бути побудована таким чином, щоб вона діяла постійно, захищаючи інтереси підприємства в умовах ринку і протидії злочинцям.

Всі роботи підприємства повинні виконуватись на основі діючого законодавства. Всі заходи безпеки повинні базуватись на законодавчій базі та правовому забезпеченню функціонування підприємства. Все це дає змогу у законодавчому порядку, в значній мірі, компенсовувати допущені недоліки та забезпечувати функціонування підприємства за заданим рівнем ефективності.

Принцип планового характеру функціонування окремих процесів забезпечує організованісті та високу якість роботи підприємства. Він дозволяє кожному учаснику виробничого процесу діяти послідовно, логічно, чітко виконувати покладені на нього обов'язки і вирішувати ефективно поставлені задачі. Робота по забезпеченню безпеки підприємства виконується на основі системного підходу та заходів, що визначаються стратегією розвитку підприємства.

Принцип економічного характеру роботи підприємства передбачає високий кінцевий результат та оптимальну взаємодію окремих процесів і систем. Всі процеси носять економічний характер і зорієнтовані на умови максимізації економічного результату, який може бути оцінено через прибуток, ринкову вартість бізнесу або інші критерії у роботі підприємства.

Безпека підприємства забезпечується економічною взаємодією всіх його підсистем (маркетинг, основне виробництво, допоміжне виробництво тощо). Всі суб'єкти підприємства повинні взаємодіяти між собою чітко, а критерії оцінювання їх роботи повинні бути взаємопов'язаними і зорієнтованими на кінцевий результат (заданий прибуток від діяльності). Цей принцип передбачає встановлення ділових контактів і погодження дій із зовнішнім середовищем, у якому функціонує підприємство.

Поєднання гласності та конфіденційності. Основні заходи безпеки повинні бути відомими всім співробітникам підприємства і повинні виконуватися. Це дозволить своєчасно виявляти і попереджувати потенціальні, реальні небезпеки і загрози. В той же час цілий ряд способів, заходів, сил, методів забезпечення безпеки повинні бути законспірованними і відомі лише вузькому колу спеціалістів. Це дає змогу більш ефективно боротися як із

Рисунок 1.2 - Структурна схема основних системних принципів економічної безпеки підприємств

Джерело: Складено автором на основі [39, 42, 65, 161]

внутрішніми, так і з зовнішніми загрозами, своєчасно попереджувати нанесення шкоди підприємству.

Безпека роботи підприємства передбачає систему рішень, які створюють умови і відповідають середовищу для отримання заданих кінцевих результатів.

Стратегія безпеки дозволяє підприємству реалізовувати систему стратегій розвитку. Це досягається за рахунок впровадження множини рішень направлених на забезпечення безпеки підприємства.

Концепція забезпечення економічної безпеки АТП наведена на рис. 1.3.

Стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємства передбачають реалізацію 3 складових:

1) термінова реакція на загрози, транспортного процесу зокрема щодо втрати майна, погіршення структури персоналу тощо. У даному випадку діє принцип «загроза – відображення». Створені (часто поспішно) для вирішення цієї задачі підрозділи, служби, задіяні методи та засоби можуть послабити або попередити вплив загроз і, в той же час може виникнути ситуація, коли підприємству буде нанесено збиток;

2) прогнозування, що передбачає виявлення небезпек і загроз заздалегідь, цілеспрямоване вивчення економічної і криміногенної ситуацій як всередині підприємства, так і в навколишньому щодо нього середовищі. Залучені для вирішення цієї задачі спеціалісти, сформовані підрозділи служби безпеки дають можливість свідомо і цілеспрямовано проводити роботу по формуванню сприятливих умов для діяльності підприємства;

3) відшкодування (компенсація, відновлення) нанесеного збитку. Даний стратегічний підхід може вважатись прийнятним лише тоді, коли є збиток, або коли немає можливості реалізувати стратегічні підходи першого і другого типів.

Таким чином система економічної безпеки підприємства – це обмежена кількість взаємопов’язаних елементів, які забезпечують його безпеку і досягнення стратегічних цілей підприємств. Складовими елементами такої

системи є об’єкт і суб’єкт економічної безпеки, механізм забезпечення економічної безпеки, а також практичні дії по її досягненню.

<table>
<tr><td colspan="3">Концепція забезпечення економічної безпеки АТП</td></tr>
<tr><td colspan="3"><u>Мета:</u> методами управлінського впливу сформувати кількісно-якісні характеристики розвитку підприємства, які запобігають проявам негативних тенденцій зовнішнього і внутрішнього характеру.</td></tr>
<tr><td rowspan="2"><u>Завдання:</u>
- виявлення та ідентифікація загроз, ризиків та небезпек підприємству;
- оцінка загроз, ризиків та небезпек підприємству і визначення стану економічної безпеки підприємства;
- виявлення слабких сторін економічної безпеки підприємства;
- розроблення стратегії підвищення економічної безпеки підприємства;
- визначення заходів для реалізації стратегії.</td><td rowspan="2"><u>Заходи забезпечення економічної безпеки АТП:</u>
<u>Організаційні</u>
- формування служби безпеки підприємства;
- збір даних, їх аналіз, оцінка і прогнозування оперативного стану та різноманітних ризиків на підприємстві;
- структуризація взаємозв’язків щодо забезпечення економічної безпеки.
<u>Аналітично-дослідні</u>
- виявлення загроз, ризиків та небезпек підприємству;
- ідентифікація загроз, ризиків та небезпек підприємству;
- оцінка стану безпеки підприємству;
- виявлення вагових коефіцієнтів впливу на стан економічної безпеки підприємства.
<u>Нормативно – правові</u>
- розробка заходів попередження;
- захист законних прав та інтересів підприємства та його співробітників;
- моделювання змін у роботі АТП.</td><td rowspan="2"><u>Зовнішньоекономічні ризики:</u>
- девальвація гривні – доходи;
- розвиток інфляції – обсяг перевезень;
- падіння виробництва – обсяг перевезень;
- зниження платоспроможності споживачів – рентабельність в промисловості і обсяг перевезень;
- високі відсоткові ставки та зростання вартості кредитних ресурсів – рентабельність транспортних підприємств.
<u>Внутрішньовиробничі ризики:</u>
- застаріла технічна база;
- низькі характеристики фінансового забезпечення;
- не належне вивчення та перевірка партнерів, клієнтів і конкурентів;
- доступ до конфіденційної інформації;
- відсутність пошуку необхідної інформації для прийняття оптимальних управлінських рішень з питань стратегії і тактики подальшої підприємницької діяльності;
- формування негативного іміджу про підприємство;
– відсутній контроль за ефективністю функціонування системи безпеки.</td></tr>
<tr><td><u>Принципи:</u>
-системний характер взаємодії всіх елементів підприємства;
- якісне виконання намічених завдань, зорієнтованих на кінцеві результати;
- неперервність у процесі функціонування окремих систем (підсистем) та процесів підприємств;
- законне обґрунтування прийнятих рішень, які забезпечують задані кінцеві результати;
- плановий характер виконання окремих процесів підприємства;
- економічний характер та цілеспрямованість виконуваних дій;
- економічна ефективність взаємодії окремих підсистем підприємства;
-максимальне поєднання гласності та конфіденційності результатів функціонування підприємства.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Форма реалізації:</u>
- програма соціально-економічного розвитку підприємства в умовах подолання внутрішніх і зовнішніх загроз, ризиків та небезпек підприємства.</td></tr>
</table>

Рисунок 1.3 – Концепція забезпечення економічної безпеки АТП

Джерело: складено автором

Об’єктом економічної безпеки виступає все те, на що направлені зусилля по забезпеченню економічної безпеки підприємства. [27]

Суб’єктами економічної безпеки підприємства є окремі особи, структурні підрозділи, служби, органи, відомства, які безпосередньо займаються забезпеченням безпеки підприємства. [27] Суб’єкти економічної безпеки підприємств можуть бути класифікованими за різним ознакам (табл.1.3).

Таблиця 1.3 – Класифікація суб’єктів економічної безпеки

Ознака	Види суб’єктів
- за умовами участі	- спеціальні - напівспеціальні
- за умовами дії на об’єкт безпеки	- прямого призначення - непрямого призначення
- за умовами легітимності	- офіційні органи - кримінальні структури
- за умовами підпорядкування	- державні органи - недержавні органи

Джерело: [27]

Як видно, в залежності від призначення суб’єкти економічної безпеки можна поділити на 2 групи:

1) служби, які займаються цією діяльністю безпосередньо на підприємстві;

2) зовнішні органи та організації.

До першої групи відносяться ті суб’єкти, які входять до структури самого підприємства і вирішують задачі по забезпеченню його безпеки. У склад цієї групи входять:

- спеціальні суб’єкти (служба безпеки або охорона, пожежна команда, рятувальна служба) ;
- напівспеціальні (юридичний відділ, фінансова служба, медична частина);
- інші структурні підрозділи та персонал фірми, які залучаються до забезпечення їх економічної безпеки підприємств [27].

До другої групи суб’єктів відносяться ті, які знаходяться за межами підприємства і не підпорядковуються його керівництву. Це перш за все

державні органи, які створюють умови для забезпечення економічної безпеки підприємства. До них можна віднести:

- законодавчі органи, які приймають закони, створюють правову основу діяльності по забезпеченню безпеки на рівні держави, регіону, підприємства і конкретної особи;

- виконавчі органи влади, які проводять політику безпеки та деталізують механізм безпеки;

- судові органи, які забезпечують дотримання законних прав підприємства та його співробітників;

- державні інститути які здійснюють охорону кордону, валютно – експортний, податковий, митний контроль і т. ін.;

- правоохоронні органи, які ведуть боротьбу з правопорушеннями і злочинами;

- система науково навчальних закладів, які реалізують задачі по наукових розробках проблем безпеки і підготовки кадрів [27].

Спільно з державними існують і успішно діють недержавні організації, агентства, установи. Це різні приватні охоронні і детективні фірми; аналітичні центри; інформаційні служби; навчальні, наукові і консультаційні організації тощо. Вони, як правило, за плату надають послуги по охороні об’єктів, забезпечують захист інформації, комерційної таємниці, збирають і надають інформацію про конкурентів, ненадійних партнерів тощо. Світовий досвід показує, що в основному саме недержавні організації вирішують задачі по забезпеченню економічної безпеки підприємництв.

Для успішного функціонування і розвитку підприємства необхідно реалізувати стратегію економічної безпеки підприємства, під якою розуміється сукупність найбільш вагомих рішень, спрямованих на забезпечення належного рівня економічної безпеки підприємств. [169]

Відповідно до вищезазначених типів стратегічних підходів можна зазначити, що два перших типи стратегій передбачають таку діяльність по забезпеченню економічної безпеки, в результаті якої не виникають загрози. В

третьому випадку виникає збиток, але він компенсується діями, передбаченими відповідною стратегією.

Узагальнена схема стратегічних аспектів забезпечення економічної безпеки підприємства представлена на рис. 1.4.

Формування системи безпеки і перш за все створення її органів залежить від величини підприємства, його економічних, фінансових, виробничо–технічних, інформаційних, інтелектуальних, професійних, організаційних та інших можливостей [165].

Малі підприємства частіше користуються послугами зовнішніх спеціалізованих приватних організацій: консалтингових, охоронних, інформаційних та ін. До них відносяться реєстраційні палати, фірми по підбору і атестації кадрів, кредитні бюро, які надають інформаційні послуги по діловому реноме партнерів і їх платоспроможності, центри маркетингових дослідів, приватні охоронні і детективні організації.

Середні підприємства можуть використовувати комбіновану систему безпеки. З однієї сторони, у випадку необхідності отримувати послуги від зовнішніх організацій, з іншої – активно використовувати можливості служб і підрозділів, зокрема: юридичного і фінансового відділів, відділів маркетингу, охорони, техніки безпеки, кадрів, економічного аналізу, пропускного режиму, діловиробництва. Для підвищення ефективності діяльності служб і підрозділів по захисту економічних інтересів фірми на підприємстві повинен бути створений координуючий орган або призначений один з керівників, який відповідає за економічну безпеку.

Для великого підприємства доцільно створення своєї власної служби безпеки. Як правило, всю діяльність по забезпеченню безпеки координує один з керівників підприємства. Для вироблення пропозицій і для виконання консультативних функцій може створюватися рада з безпеки. Служба безпеки може включати різні відділи, групи та підрозділи.

До найбільш важливих з них слід віднести підрозділи: охорони, режиму по роботі з кадрами, документообігу, інженерно – технічного захисту, розвідки

і контррозвідки (детективна група), інформаційно–аналітичної діяльності, оперативного реагування, кризову групу.

На всіх великих і середніх підприємствах звичайно створюються автономні служби безпеки, а безпека функціонування невеликих підприємств може забезпечуватися територіальними (районними або міськими) службами, що в них підприємство наймає одного чи кількох охоронців.

Такі служби охорони, як правило, створюються при місцевих органах внутрішніх справ або при державній службі безпеки.

Служба безпеки будь-якого підприємства постійно виконує певний комплекс завдань.

Головними завданнями служби безпеки для будь-якої підприємствах є:

1) охорона виробничо-господарської діяльності та захист відомостей, що вважаються 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 відомостей та робіт, які становлять комерційну таємницю;

4) організація спеціального діловодства, яке унеможливлює несанкціоноване одержання відомостей, віднесених до комерційної таємниці відповідної фірми;

5) виявлення та локалізація можливих каналів витоку конфіденційної інформації в процесі звичайної діяльності та за екстремальних ситуацій;

6) організація режиму безпеки за 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 фірми;

Рисунок 1.4 – Система стратегічних аспектів забезпечення економічної безпеки підприємства

Джерело: узагальнено автором [3, 4, 5]

9) оцінка маркетингових ситуацій та неправомірних дій конкурентів і зловмисників. [165].

Зрозуміло, що перелік конкретних завдань стосовно організації системи економічної безпеки підприємства залежно від специфіки її діяльності, може бути більшим або меншим, але він завжди має бути достатнім та обґрунтованим.

У нормативних документах, які визначають організацію діяльності служб економічної безпеки підприємства, виокремлюються конкретні об'єкти, що підлягають захисту від потенційних загроз, ризиків і небезпек відносяться:

- персонал підприємства;
- документи, які містять комерційну таємницю підприємства;
- основні засоби та фінансові кошти (приміщення, споруди, обладнання, транспорт, валюта, цінні речі, фінансові документи);
- інформаційні ресурси з обмеженим доступом;
- засоби та системи комп'ютеризації діяльності підприємства (сервери, JPS, електронні ключі);
- технічні засоби та системи охорони й захисту матеріальних та інформаційних ресурсів.

Служба безпеки підприємства завжди має бути готовою до подолання критичної (кризової) ситуації, що може постати через зіткнення інтересів бізнесу та злочинного світу. Для управління безпекою багато які підприємства створюють «кризові групи», до складу яких входять керівник підприємства, юрист, фінансист і керівник служби безпеки. Головна мета діяльності «кризової групи» — протидіяти зовнішнім загрозам, ризикам та небезпекам для безпеки підприємства.

Одним з найбільш важливих елементів системи безпеки підприємства є механізм її забезпечення – сукупність законодавчих актів, правових норм спонукаючих мотивів і стимулів, методів, сил, заходів і можливостей, за допомогою яких суб’єкт діє на об’єкт для забезпечення безпеки і вирішення існуючих задач. [169]

Ресурси, які використовуються, діляться на декілька груп: фінансові, кадрові, організаційні, матеріально – технічні, інформаційні, правові, інтелектуальні. За їх допомогою вирішуються задачі по забезпеченню безпеки. Так, за допомогою технічних засобів, таких як відео-, радіоапаратура, охоронно – пожежні системи, вирішуються задачі по спостереженню за об’єктами. За допомогою організаційних заходів створюються спеціальні підрозділи, зони безпеки, спеціальні пости і т. ін. [169]

Таким чином, економічна безпека підприємства призначена на основі ефективного використання корпоративних ресурсів, створити умови для успішного функціонування підприємства, своєчасно знайти і максимально послабити дію різних небезпек і загроз в умовах конкуренції і господарського ризику.

1.3. Загрози, ризики та небезпеки економічній безпеці підприємства

Розроблення концепції економічної безпеки підприємств (рис. 1.3) і створення системи її забезпечення (рис. 1.4) передбачає виявлення, облік і знаходження способів запобігання або послаблення впливу факторів ризику, основних небезпек і загроз підприємницької діяльності.

В економічній теорії відомі дослідження як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, які вивчали підходи до розроблення системи діагностики негативних факторів впливу на стан безпеки досліджуваного об'єкта. Аналіз наукових досліджень цієї проблеми дозволяє виділити два теоретичних підходи до її розв'язання. До першого підходу можна віднести дослідження науковців Олєйнікова Є. А., Ярочкіна В. І., Бєлова В. М., Нижник М. Є, Ситника П. І., Білоуса В. А., Манілова В. П., Дзлієва М. М., Єрмошенка М. К., які вивчали структуру системи діагностики безпеки, в тому числі економічної, досліджуваного об'єкта та зміст її елементів.

В основу дослідження вчені поклали наступні принципи:

1. Система діагностики повинна включати певну сукупність елементів, які характеризують вплив негативних факторів на стан безпеки досліджуваного об'єкта.

2. Елементи можуть бути розміщені в послідовності, яка визначає інтенсивність дії негативних факторів впливу на стан безпеки досліджуваного об'єкта в напрямку наростання від меншого до більшого [143].

Проте автори при побудові системи діагностики безпеки досліджуваного об'єкта включали різні елементи та неоднаково трактували їх зміст, через що користуватися даною системою для діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства доволі складно. Тому, базуючись на вже відомих дослідженнях вчених, необхідно побудувати власну систему для діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства, яка дозволить розробити ефективні методи її запобігання та усунення, що стане елементом дослідження у 2 розділі.

Співвідношення категорій «ризики», «загрози» і «небезпеки» наведено в табл. 1.4.

Таблиця 1.4 – Співвідношення категорій «ризики», «загрози» і «небезпеки»

Автор	**Поняття визначення «загроза»**
1	2
Мунтіян В.І.	Можливість заподіяння шкоди, майнових, фізичних або моральних (духовних) збитків особистості, суспільству чи державі
Реверчук Н.Й.	Реальна можливість дії навмисного чи ненавмисного характеру, яка порушує режим функціонування підприємства та призводить до фінансових витрат
Варналій З.С.	Це сукупність умов і факторів, які створюють небезпеку для реалізації економічних інтересів, яка в свою чергу може створювати різноманітні ризики.
Васильців Т.Г.	Сукупність умов і факторів, які створюють небезпеку для реалізації економічних інтересів, яка в свою чергу може створювати різноманітні ризики
Кузенко Т.Б.	Реально чи потенційно можливі дії або умови навмисного або випадкового (ненавмисного) порушення режиму функціонування підприємства шляхом нанесення матеріальної (прямої або непрямої) шкоди, що приводить до фінансових втрат, включаючи і упущену вигоду

Продовження таблиці 1.4

1	2
Пашнюк Л.	Чинник, що створює значну небезпеку стійкому функціонуванню економічної системи. Таким чином, небезпека і загроза однопорядкові, проте кількісно різні поняття. Прояв небезпеки у вигляді реальних втрат слід розглядати як сигнал можливого переростання її в загрозу, якщо не будуть прийняті відповідні заходи
Бендиков М.А.	Сукупність умов, процесів, факторів, що перешкоджають реалізації національних економічних інтересів або створюють небезпеку для них і суб'єктів господарювання
Мігус І.П., Лаптєв С.М.	Певна подія, що впливає на діяльність суб'єктів господарювання
Бойко І.В.	Реальна подія, за якої небезпека переходить зі стану можливості у реальну площину
Автор	**Поняття визначення «ризик»**
Ляшенко О.М.	З одного боку, усвідомлена частина небезпеки, а з іншого – дія спрямована на усунення загрози чи небезпеки
Реверчук Н.Й.	Можливість відхилення результатів конкретних рішень чи дій від запланованих, тобто вид небезпеки, який потребує негайного реагування
Лук'яненко Д.Г.	Вірогідність збитків чи втрат; ймовірність невдачі чи втрат, що пов'язано з конкретним напрямком дій; ймовірність небажаної події
Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І.	Економічна категорія, яка відображає характерні особливості сприйняття зацікавленими суб'єктами економічних відносин об'єктивно існуючих невизначеності та конфліктності, іманентних процесам цілепокладання, управління, прийняття рішень, оцінювання, що обтяжені можливими загрозами та невикористаними можливостями
Грабовий П.Г. та ін.	Загроза втрати підприємством частини своїх ресурсів, недоотримання доходів або появи додаткових витрат у результаті здійснення конкретних видів діяльності
Мігус І.П., Лаптєв С.М.	Результат впливу загроз на господарську діяльність суб'єктів господарювання
Бойко І.В.	Явище зародження можливої небезпеки, за якого можливість бути убезпеченим падає, а з'являється стан небезпеки
Автор	**Поняття визначення «небезпека»**
Погосова М.Ю.	Існуюча або потенційна можливість дії загрози, вплив якої може завдати шкоди будь-якому суб'єкту чи об'єкту
Пазєєва Г.М.	Послідовність дій в системі, внаслідок чого нищиться економічний потенціал, що призводить до занепаду, кризового стану тощо
Бойко І.В.	Ймовірність заподіяння шкоди об'єкту економічної безпеки, яка Перебуває в динамічному стані і постійно змінюється залежно від конкретних ризиків, загроз в наявних обставинах

Джерело: узагальнено автором за [12, 14, 37, 47, 54, 69, 94 99]

Ярочкін В.І. пропонує розглядувати систему діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан безпеки особи, підприємства як систему «небезпека—ризик—загроза». Автор вважає, що небезпеки — це можливі чи реальні явища, події і процеси, які здатні завдати шкоду підприємству або

навіть знищити його, зруйнувати матеріальні, духовні або природні цінності, викликати деградації, закрити шлях до розвитку [143]. Небезпеки, на думку Ярочкіна В.І, можуть виступати в різних формах: у вигляді намірів, планів підготовки дій та самих дій, спрямованих на знищення, підпорядкування, послаблення і т. д.

Другою формою небезпеки автор вважає ризик — як можливу небезпеку невдачі застосованих дій, або самі дії, що пов'язані з такою небезпекою [143].

Загроза — це небезпека на стадії переходу із можливості у дійсність, висловлений намір або демонстрація одних заподіяти шкоду іншими [143].

Ярочкін В.І., даючи трактування небезпеки, ризику та загрози визначає, що це форми небезпек, які характеризують інтенсивність дії негативних факторів впливу на стан безпеки суб'єкта. Вважаючи при цьому, що загроза — це результат наявних та сформованих протиріч в суспільстві, а причини загроз - це небезпеки, під якими автор розуміє протиріччя, що постійно змінюються [143], з чим погодитись неможливо, оскільки небезпеки можуть бути причинами загроз. Загроза — це стан об'єкта дослідження, який передує стану небезпеки, тому загрози мають передувати виникненню небезпек.

Можна не погодитись з автором щодо розміщення елементів системи діагностики безпеки підприємства оскільки Ярочкін В.І., трактуючи небезпеку, визначив, що це можливі чи реальні явища, а, іншими словами, це такі явища, які можуть відбутися, а можуть і не відбутися – має місце певна невизначеність у діях, тобто ризик. І наступний елемент — ризик автором розуміється як певна можливість небезпеки, що теж характеризується невизначеністю у діях. Тому неможливо розуміти і небезпеку, і ризик як тотожні поняття, через певну невизначеність. Крім цього, ці елементи, маючи однаковий зміст, не можуть показувати різну інтенсивність дії негативних факторів впливу в системі діагностики безпеки підприємства.

Завершальним елементом в системі діагностики Ярочкіна В.І., виступає загроза, що, на нашу думку, є неправильним, оскільки загроза розуміється автором як остання стадія, яка характеризується найбільшою інтенсивністю дії

негативних факторів, що можуть завдати шкоду, а вона за своєю суттю і є небезпекою. Запропонована Ярочкіним В.І. послідовність елементів системи діагностики, як «небезпека — ризик – загроза», як і їх зміст, є неправильними, тому при побудові системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства використовувати її теж недоцільно.

Подібного погляду на розміщення елементів системи діагностики негативних факторів впливу на стан безпеки підприємства, як «небезпека-ризик-загроза», дотримується і Олєйніков Є.А. при побудові системи діагностики, який під небезпекою розуміє цілком усвідомлену, але не фатальну ймовірність заподіяння шкоди, що визначається наявністю об'єктивних або суб'єктивних факторів, яким притаманні вражаючі властивості. Під ризиком розуміється можливість виникнення несприятливих або небажаних наслідків діяльності самого суб'єкта. Під загрозою - найбільш конкретна і безпосередня форма небезпеки або сукупність умов і факторів, що утворюють небезпеку інтересам громадян, суспільства і держави, а також національним цінностям і національному способу життя [143].

Олєйніков Є.А., трактуючи небезпеку та ризик, під цими поняттями розуміє певний рівень ймовірності настання негативних факторів впливу на стан безпеки підприємства, що є неправильним, оскільки відомо, що і небезпека, і ризик за своїм змістом повинні характеризувати різні явища, і різні межі інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства. Визначення загрози автор ототожнює з небезпекою, а як уже зазначалося вище, небезпеку Олєйніков Є.А. пов'язує з певним рівнем ризику, що, на нашу думку, теж неправильно, оскільки загроза – це реальна дія негативних факторів впливу на стан безпеки суб'єкта підприємства, а не її ймовірність [143] При побудові системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства слід враховувати правильність їх трактування та розміщення за ступенем інтенсивності дії дестабілізуючих факторів впливу.

Підсумовуючи розглянутий вище підхід до побудови системи діагностики підприємства можна виділити ряд неточностей, які наводять вчені у своїх дослідженнях:

1) нечітке формування структури елементів системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан безпеки;

2) зміст понять окремих елементів ототожнюється, що не дозволяє визначати межі інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства при переході з одного стану в інший;

3) не повно виділені визначальні характеристики елементів системи діагностики інтенсивності впливу на стан безпеки досліджуваного об'єкта, через що не вдалося визначити вплив негативних факторів на стан безпеки.

На основі результатів вищерозглядуваних досліджень, врахувавши їх неточності, нами пропонується складові елементи системи діагностики економічної безпеки підприємства (рис. 1.5).

Рисунок 1.5 – Складові елементи системи діагностики економічної безпеки підприємства

Джерело: узагальнено автором

Розглядаючи безпеку як полярне поняття до терміну "небезпека", необхідно визначитись з такими проміжними елементами як ризик та загроза, і розмістити у напрямку інтенсивності їх дії на стан економічної безпеки підприємства. При цьому ризик виступає як можливість формування передумов для негативного впливу факторів на економіку підприємства, а загроза виникає у тому випадку, коли відбувається безпосередня дія негативних факторів впливу на стан безпеки досліджуваного об'єкта,

порушуючи його рівновагу. Отже, пропонуємо систему діагностики стану економічної безпеки підприємства, яка включає основні складові елементи в наступній послідовності: «економічна безпека підприємства — економічний ризик підприємства – економічна загроза підприємства – економічна небезпека підприємства» [143].

Розглянемо поняття інших складових елементів системи діагностики економічної безпеки підприємства. Вважатимемо, що:

— економічний ризик підприємства – ймовірність виникнення несприятливої ситуації в економіці підприємства;

— економічна загроза підприємства – це існування негативних чинників, які здійснюють дестабілізуючий вплив на функціонування економіки підприємства, порушуючи її стійкість;

— економічна небезпека підприємства — це такий стан, за якого відбувається вплив дестабілізуючих чинників на економіку підприємства, внаслідок чого нищиться його економічний потенціал, втрачається здатність до самовідтворення та захисту, що призводить до банкрутства підприємства. [143].

Другий підхід вивчає кількісні та якісні критерії переходу досліджуваного об'єкта з одного стану в інший з врахуванням інтенсивності дії негативних факторів впливу. Прихильниками такого підходу є Бандурка О. М., Духов В. Є., Петрова К. Я., Червяков І. В., Буянов В. В., Кірсанов К. І., Міхайлов Л. С., Машина Н. П., Клебанова Т. М., Раєвнева О. А.

Вчені в основу дослідження поклали наступні принципи:

1) система діагностики повинна включати певну сукупність елементів, які характеризують межі впливу негативних факторів на стан безпеки досліджуваного об'єкта;

2) за критерій переходу з одного стану об'єкта дослідження в інший повинні братись різні показники та різні визначальні характеристики елементів системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу. [143]. Бандурка О.М., Духов В.Є., Петрова К.Я., Червяков І.В. виділяють наступні

елементи системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан безпеки господарюючого суб'єкта: «загроза-допорогова небезпека-післяпорогова небезпека». Автори вважають, що економічна загроза — це можливість заподіяння шкоди суб'єктам господарської діяльності з боку окремих чинників внутрішнього та зовнішнього середовища [97].

Економічна небезпека, на думку авторів, це конкретна та безпосередня, реальна форма прояву загрози, яка має ймовірну математичну інтерпретацію [97]. В свою чергу небезпеку автори поділяють на допороговий етап небезпеки, внаслідок реалізації якого суб'єкт економічної діяльності несе втрати, які не руйнують його організаційної структури (втрати, що поновлюються та не мають суттєвих наслідків для досягнення цілей розвитку) [97], і на післяпороговий етап розвитку небезпеки, який характеризується руйнацією частини або усіх організаційних структур суб'єкта господарювання, що унеможливлює виконання місії досягнення цілей розвитку [97]. Вчені вважають, що коли економічна загроза набуває ймовірнісного характеру, то вона перетворюється з потенційного в реальний чинник можливої економічної втрати, який має граничні показники від 0 до 1 [97].

Бандурка О.М., Духов В.Є., Петрова К.Я., Червяков І.В. визначення економічної загрози та небезпеки ототожнюють з певним рівнем ймовірності, тобто ризиком, з чим погодитись важко, оскільки загроза та небезпека, як вже зазначалось, — це два різні поняття.

Недоцільно небезпеку поділяти на допороговий та післяпороговий етапи її розвитку, оскільки визначення допорогового етапу за своїм змістом є загрозою, а післяпорогового етапу — як протилежний полюс безпеки — власне, як сама небезпека.

Крім того, автори стверджують, що різниця між економічною загрозою та економічною небезпекою визначається зростанням ймовірності втрати [97]. З цим погодитись складно, бо, на наш погляд, вченими були невірно обрані критерії переходу з одного стану об'єкта дослідження в інший у вигляді певної величини втрат та ймовірності руйнації організаційної структури

господарюючого суб'єкта безпеки. Автори стверджують, що оцінювати елементи системи діагностики можна за допомогою показника — певного рівня витрат, при якому або повністю, або частково відбувається руйнація організаційної структури об'єкта. Тобто, констатується факт впливу негативних факторів на організаційну структуру об'єкта дослідження, який викликає необхідність виплати певних коштів.

При формуванні системи діагностики економічної безпеки підприємства слід враховувати недоліки, які допустили вчені, та оцінювати економічний ризик підприємства або як можливі (майбутні) витрати для запобігання діям негативної ситуації – економічній загрозі підприємства, або як існуючі витрати на стримання дії негативних факторів впливу та економічної небезпеки підприємства, або як витрати на ліквідацію негативних наслідків, тобто критерієм переходу з одного стану в інший є ймовірність чи реальність певної величини витрат за їх цільовим призначенням.

Буянов В.В., Кірсанов К.І., Міхайлов Л.С., Машина Н.П., Клебанова Т.М., Раєвнева О.А. при дослідженні системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан безпеки досліджуваного об'єкта використовували таку послідовність елементів, яка відображає поступове порушення стійкості стану об'єкта досліджень: абсолютна стійкість — нормальна стійкість – нестійкий стан — критичний стан – кризовий стан, вважаючи при цьому, шо межі інтенсивності дії негативних факторів впливу для кожного елемента системи діагностики визначаються певним рівнем ризику, який залежить від рівня витрат. Для визначення рівня витрат пропонується використовувати п'ять рівнів ризику:

- безризиковий рівень, який характеризується відсутністю втрат;
- рівень мінімального ризику, який характеризується втратами, що не перевищують величину чистого прибутку;
- рівень підвищеного ризику, якому відповідають втрати, які не перевищують величину розрахункового прибутку;

- рівень критичного ризику, до якого відносять рівень втрат, які перевищують величину розрахункового прибутку, але не перевищують величину валового прибутку;

- рівень недопустимого ризику, якому відповідають втрати, які є близькими до величини власних засобів. [97]

Недоцільно інтенсивність дії негативних факторів впливу, яка характеризується як ймовірною, так і реальною дією, визначати за допомогою певного рівня ризику, оскільки економічний ризик підприємства визначає тільки ймовірну дію факторів, а реальну дію характеризує загроза чи небезпека і оцінювати цю дію за допомогою певної величини витрат, яку обрано за критерій переходу з одного стану досліджуваного об'єкта в інший,також недоцільно, бо витрати, на думку авторів, мають місце після дії негативних факторів, а не на їх запобігання, що необхідно враховувати при виборі критеріїв переходу з одного стану підприємства в інший у системі діагностики економічної безпеки підприємства.

Таким чином, підсумовуючи результати досліджень вчених, які слідують другому підходу вчених до визначення системи діагностики інтенсивності дії негативних факторів впливу на стан безпеки досліджуваного об'єкта, можемо узагальнити наступні недоліки, які допустили вчені. По-перше, для окремих елементів, які мають певні характеристики та власні вимірні ознаки впливу негативних факторів, використовувався один і той же зміст, що не дозволяє розмежовувати та конкретизовувати величину дії впливу цих факторів та обирати критерії переходу з одного стану підприємства в інший. По-друге, як реальність, так і ймовірність дії негативних факторів впливу оцінювались певним рівнем ризику.

Структурно-логічна схема побудови системи методів і моделей забезпечення економічної безпеки підприємства представлена на рис. 1.6.

Рисунок 1.6 - Структурно-логічна схема побудови системи методів і моделей забезпечення економічної безпеки підприємства

Джерело: узагальнено автором

Проведений аналіз існуючих підходів до класифікації загроз економічної безпеки дозволив виділити основні фактори негативного впливу на стан економічної безпеки підприємства (рис. 1.7).

Рисунок 1.7 – Класифікація негативних факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства

Джерело: [96]

Елементу економічної загрози підприємству відповідає таке значення показників, яке є більшим від цих значень, що визначають економічний ризик

підприємства, але не перевищує значень економічної небезпеки підприємства. Витрати на цій стадії будуть спрямовані на отримання дії негативних факторів впливу на стан економіки підприємства.

Така класифікація дестабілізуючих факторів впливу на стан економічної безпеки підприємства дозволить значно спростити процес відстежування, аналізу небезпек, загроз та ризиків розвитку підприємства та своєчасно розробляти адекватні методи захисту.

Найбільш важливою складовою частиною системи економічної безпеки суспільства є безпека первинної економічної ланки — підприємства. В Україні активно проводиться приватизація і сьогодні більшість фірм і підприємств має статус приватних. Вони, в свою чергу, є об'єктами підвищеної уваги злочинних осіб тому, що не мають такої міцної і розвиненої системи захисту, як державні структури.

Приватна власність зобов'язує підприємців займатися економічним захистом, справою, яка ще кілька років тому була виключно прерогативою спеціальних державних установ. На сьогоднішній день, ані закон про підприємство, ані закон про підприємництво або про господарчі товариства чітко не визначають, хоча й не забороняють права підприємства на власну економічну безпеку.

Існує велика кількість ризиків, які пов’язані як з внутрішніми, так і з зовнішніми факторами. В ході матеріальних, фінансових, інформаційних, кадрових та інших зв’язків виникає обмін, споживання і переміщення сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, станків, машин, обладнання, інвестицій, технологій, грошових засобів, готової продукції (товарів і послуг). Всі ці зв’язки і відносини виникають у конкретних політичних, соціально – економічних, природно – кліматичних та інших умовах, які склалися як в масштабах всієї країни, так і на рівні певного конкретного регіону. Саме конкретна ситуація в тому або іншому населеному пункті, регіоні, де діє підприємство, може суттєво впливати на результати господарської діяльності.

Узагальнена класифікацію ризиків підприємств представлена на рис.1.8.

В умовах конкуренції (добросовісної або недобросовісної) будь–який з потоків може бути призупинений або порушений, відповідно діяльність підприємства постійно піддається небезпеці.

Порушення каналів зв’язку може виникнути через одну з наступних причин:

– різка зміна навколишнього середовища, яка змушує підприємство переглянути умови договору або контракту (зміна цін на пальне та рухомий склад, податкове законодавство, соціально – політична ситуація і т. ін.);

– поява більш вигідних пропозицій (більш рентабельний договір, більш привабливі умови роботи);

– зміни між особових відносин між керівниками;

– зміни фізичних умов переміщення товарних, фінансових і трудових ресурсів (аварії, зміни митних умов, наявність пального та запасних частин, виникнення нових кордонів або регіональних відносин) [71].

Суттєвий вплив на безпеку підприємства мають і такі обставини як стан міжнаціональних, релігійних, етнополітичних, територіальних суперечок і конфліктів, сепаратистські настрої окремих керівників, протиріччя між федеральними і регіональними органами, особливо з питань їх компетенції і відповідальності.

Підприємницька активність багато в чому залежить від відсоткових ставок по кредитах національного банку, від рівнів інфляції, від надання транспортних послуг, конкурентоспроможності транспортної роботи і т. ін.

Сучасна теорія конкурентоспроможності дозволяє автотранспортному підприємству зважено підійти до забезпечення його економічної стійкості і безпеки. Підприємство повинно враховувати фактичний стан справ на ринку транспортних послуг і на основі цього визначати свою поведінку, розробляючи відповідні управлінські рішення.

Рисунок 1.8 – Класифікація ризиків підприємств

Джерело: [71].

На основі прийнятих управлінських рішень здійснюється сегментація ринку послуг. Сегментація ринку здійснюється з метою максимального

забезпечення запитів споживачів послуг, прибутковості і економічної безпеки підприємства.

Транспортний ринок фіксує сегменти, що володіють загальними ознаками і відмінностями. Необхідними умовами сегментації є поділ ринку на ті, або інші види діяльності. При цьому потрібно враховувати такі умови:

– ступінь захищеності сегментів від конкуренції;

– наявність контакту з сегментом;

– наявність інформації про даний сегмент (його характеристика, особливості і т. ін.);

– спроможність підприємства приймати рішення з урахуванням вимог технології виконання послуг.

До основних критеріїв сегментації ринку ставляться такі вимоги:

– можливість кількісного виміру;

– спроможність відбивати диференціацію наданих послуг;

– проводити декомпозицію ринку з метою виявлення найбільш ефективних умов роботи;

– управляти ефективністю роботи АТП при визначенні безпеки поведінки АТП на ринку транспортних послуг звертається увага на стратегію поведінки основних конкурентів.

Стратегію забезпечення економічної безпеки можна будувати спираючись на стан підприємства, рівень конкуренції на ринку, прибутковість підприємства, організацію роботи з клієнтами, тарифну політику, якість надання послуг і т. ін.

Якість надання послуг виступає одним з основних ринкових чинників прибутковості, конкурентноздатності і відповідно економічної безпеки.

Ринкові чинники служать діючими засобами забезпечення економічної безпеки.

Проведені дослідження показали, що вивчення економічної безпеки АТП доцільно вести безперервно та систематично у тісному взаємозв’язку з фазами життєвого циклу надання послуг.

Висновки до розділу 1

1. Розкрито сутність і запропоновано авторське тлумачення поняття «економічна безпека підприємства» як результату керуючого впливу керівництва підприємства на зміни в ресурсах, кадрах, техніці та інших потенціалах, який може забезпечити гармонізацію процесів виробництва та і протистояти загрозам зовнішнього середовища. Запропоновано авторське тлумачення поняття «економічна безпека автотранспортного підприємства» як здатність передбачити розвиток негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру і передбачити заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку, здатних погасити негативні тенденції.

2. Запропоновано авторський підхід до узагальнення підходів до визначення поняття «економічної безпеки підприємства»: 1) ресурсний підхід – використання всіх наявних ресурсів, які дозволяють запобігати внутрішнім і зовнішнім загрозам для стабільного існування підприємства; 2) управлінський підхід – комплексне сприйняття процесу управління, яке дозволяє досягти гнучкості в прийнятті рішень та адаптуватись до змін зовнішнього і внутрішнього середовища в межах поставлених цілей та усувати загрози, небезпеки та ризики, які виникають на підприємстві; 3) концепція економічної безпеки з урахуванням гармонізації інтересів – стан захищеності інтересів (гармонізація інтересів) з пов’язаними суб’єктами зовнішнього середовища за для забезпечення прибутку підприємства; 4) концепція економічної безпеки з урахуванням цільових завдань – сукупний стан, який дозволяє реалізувати власну стратегію розвитку підприємства. У дослідженні запропоновано застосування управлінського підходу до забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства, який передбачає: цілеспрямовану діяльність керівництва підприємства на структурування всіх складових безпеки, яка спроможна протистояти зовнішнім загрозам; оцінку внутрішнього стану безпеки підприємства з урахуванням макроекономічних показників та

розробляється стратегія, в якій враховуються чинники, завдяки яким ми можемо боротись із зовнішніми загрозами та небезпеками; встановлення порогових значень можливих негативних факторів з урахуванням макроекономічних показників, для того, щоб оцінити реальні можливості підприємства в майбутньому.

3. Досліджено структурний аспект економічної безпеки автотранспортного підприємства. Запропоновано складові економічної безпеки автотранспортного підприємства, які представлені трьома блоками: 1) господарсько-виробнича безпека (техніко-технологічна безпека, екологічна безпека, фінансова безпека), 2) зовнішньо-економічна безпека (політико-правова безпека), 3) внутрішньо-економічна безпека (кадрова безпека, інформаційна безпека, комерційна безпека, силова безпека, інтелектуальна безпека).

4. Розкрито концептуальні основи забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства, які реалізуються з метою формування кількісно-якісних характеристик розвитку підприємства, запобігання проявам негативних тенденцій зовнішнього і внутрішнього характеру. Зокрема, обгрунтовано завдання, принципи, заходи забезпечення економічної безпеки, форма реалізації (організаційні, аналітично-дослідні, нормативно–правові), зовнішньоекономічні та внутрішньовиробничі ризики.

Результати досліджень першого розділу викладено у наступних публікаціях [75, 76, 78, 80, 82, 83, 85, 86, 87, 185, 188, 189].

РОЗДІЛ 2
ІДЕНТИФІКАЦІЯ СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Методологічні аспекти ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Ідентифікація стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту э обов'язковою складовою управління економічною безпекою підприємств та дає можливість ідентифікувати як загальний стан економічної безпеки, так і основні загрози за її функціональними блоками. Методологічні аспекти ідентифікації стану економічної безпеки транспортних підприємств, в тому числі автомобільного транспорту висвітлено у працях В. Г. Алькеми [1], А. О. Близнюка та І. А. Дмитрієва [32], О. В. Васильєва та А. А.Чупікова [13], І. Ю. Зайцевої [49], Д. В. Кондратенко та Є. С. Чупріна [170], О. В. Кудрявцевої [67], С. А. Лебедка [72-74], А. В. Нікітіної та Д. А. Горового [104], А. О. Новікова та М. М. Новікової [107] та інших.

Методика ідентифікації економічної безпеки підприємства передбачає обґрунтування наступних елементів:

– функціональні блоки економічної безпеки підприємства та система абсолютних та відносних показників (одиничних параметрів), що характеризують їх стан;

– норми кількісних характеристик одиничних параметрів складових економічної безпеки підприємства;

– вагові коефіцієнти функціональних блоків за ознакою їх пріоритетності у забезпеченні економічної безпеки підприємства.

Визначення функціональних блоків економічної безпеки підприємств зазвичай визначають за сферами галузевих загроз (методика О. В. Кудрявцевої), джерелами виникнення загроз (методика С. А. Лебедка), напрямами діяльності

(методика І. Ю. Зайцевої), експлуатаційними і технічними показниками, які характеризують якість і кількість виконаних робіт (методика О. В. Васильєва та А. А.Чупікова). Методика оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств Д. В. Кондратенко та Є. С. Чупріна базується на тестах раннього попереднього [170, с. 201-203].

Загрози економічній безпеці автотранспортного підприємства як господарюючого суб'єкту покладені в основу визначення складових економічної безпеки О. В. Кудрявцевою. Першою загрозою вчений визначає перевізну діяльність та складовими – маркетингова складова та техніко-технологічна складова; другою загрозою – фінансова сфера та складовою – фінансова; третьою загрозою – соціальна сфера та складовою – кадрово-управлінська [67]. Вважаємо, дискусійними визначені загрози, оскільки вони не деталізовані та далі визначаються як сфери, крім того частина загроз не визначена та не визначені відповідні складові економічної безпеки підприємств (наприклад, інформаційна, техніко-технологічна тощо).

С. А. Лебедко обгрунтовує доцільність оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за десятьма напрямами: людська, управлінська, техніко-технологічна, непередбачувана (форс-мажорна), ресурсна (фінансова), ринкова, стейкхолдерська, владна, природна, інфраструктурна безпеки, кожний з функціональних блоків містить три показники [74, с. 186].

В. Г. Алькема., О.С. Кириченко, Г.М. Пазєєва у монографії «Діагностика економічної безпеки підприємства (на матеріалах транспортно-експедиційних підприємств України)» (2019) здійснюють відбір груп показників за кожною із функціональних складових економічної безпеки: інформаційної, виробничої (операційної), кадрової, ринкової, правової, фінансово-економічної, екологічної та фізичної [1, с. 168]. А. В. Нікітіна, Д. А. Горовий для ідентифікації загроз рівню економічної безпеки підприємств виділяють такі функціональні складові економічної безпеки АТП: фінансову, кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, інноваційно-інвестиційну, екологічну, інформаційну [104, с. 282-283]. Варто відмітити високий ступінь адаптованості розробленої методики оцінки

економічної безпеки до особливостей діяльності підприємств автомобільного транспорту, проте для розрахунку 30 індикаторів економічної безпеки необхідний значний масив інформації, яка не належить до публічної, не підлягає обліку та не збирається підприємствами.

Методика І. Ю. Зайцевої обмежується розрахунком переважно фінансових показників, які згруповані за напрямами управління, економіка, фінанси, виробнича діяльність, ділова активність [49]. На нашу думку, дана методика не враховує особливості діяльності транспортних підприємств та належним чином не дозволяє ідентифікувати стан економічної безпеки підприємств.

Не типовою для вітчизняної фахової літератури є підхід до ідентифікації економічної безпеки автотранспортних підприємств, обґрунтований О. В. Васильєвим та А. А.Чупіковим. Вчені сформували систему показників з двох груп: «до групи 1 можна зарахувати показники, які характеризують ефективність завантаження рухомого складу автотранспортного підприємства: коефіцієнти випуску, технічної готовності, використання рухомого складу; вантажопідйомності та пробігу, середню відстань поїздки завантаженого авто і середню відстань перевезення; час у наряді, час простою при навантажувально-розвантажувальних роботах, експлуатаційна й технічна швидкості. Група 2 характеризує ефект результатів функціонування рухомого складу: загальні відстані перевезення, кількість поїздок, пробіг з вантажем, обсяг перевезень тощо. [13, с. 19]. На нашу думку, ідентифікацію економічної безпеки автотранспортних підприємств в сучасних умовах господарювання не варто обмежувати лише показниками завантаження та функціонування рухомого складу, оскільки нівелюються такі функціональні аспекти як фінансовий стан, кадрове забезпечення, конкурентні позиції на ринку перевезень, захищеність інформації від зовнішніх втручання тощо.

Таким чином, ідентифікація рівня економічної безпеки підприємства відбувається шляхом обчислення узагальнюючого інтегрального показника – індексу економічної безпеки підприємства ($I_{екон.безп.}$) на основі індикативної бази

оціночних параметрів. Для автотранспортних підприємств, що спеціалізуються на вантажних перевезеннях та враховуючи особливості їх фінансово-господарської діяльності з перевезення вантажів та надання супутніх послуг запропонована система з п'яти функціональних блоків (фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека, рис. 2.1.), які об'єднують 26 відносних показників на основі 40 абсолютних показників, які комплексно характеризують діяльність підприємства.

Рисунок 2.1 – Функціональні блоки економічної безпеки автотранспортного підприємства для ідентифікації її стану

Джерело: авторська розробка.

Стан фінансової складової діяльності підприємства характеризує наявність необоротних та оборотних активів (в тому числі грошей та їх еквівалентів, поточних фінансових інвестицій, дебіторської заборгованості), власного капіталу підприємства, поточних зобов'язань та забезпечень, чистий дохід від надання послуг та чистий фінансовий результат, а також грошові потоки підприємства.

До абсолютних показників-індикаторів стану техніко-технологічної безпеки підприємства віднесено середньорічну вартість основних засобів, вартість вибулих та придбаних основних засобів, рівень зношеності, а також кількість транспортних засобів підприємства, що відповідають екологічним

європейським нормам.

Інформаційна безпека підприємства передбачає врахування витрат підприємства на придбання та захист інформаційних технологій.

Визначення кадрової складової економічної безпеки підприємства базується на врахуванні таких вихідних показників як чисельність працівників загалом та водіїв зокрема, кількість звільнених з усіх причин працівників, середній розмір заробітної плати на підприємстві та середній розмір заробітної плати на ринку вантажних перевезень.

Визначення комерційної безпеки підприємства відбувається на основі таких абсолютних показників-індикаторів: витрати підприємства на збут, валовий прибуток підприємства, штрафні санкції за порушення вимог законодавства, вартість викрадених цінностей, витрати підприємства внаслідок ДТП, витрати від пошкодження майна.

Система відносних показників інтегральної оцінки рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства (рис. 2.2), об’єднує 26 показників (одиничних параметрів складових економічної безпеки підприємства), що всебічно характеризують економічну безпеку підприємства за всіма функціональними напрямами.

Ураховуючи умову формування п’яти функціональних блоків показників ідентифікації стану економічної безпеки автотранспортного підприємства, визначення індексу економічної безпеки підприємства ($I_{екон.безп.}$) слід здійснювати за формулою:

$$\mathrm{I}_{екон.безп.} = \sum_{i=1}^{5} a_i I_{гр.i} \qquad (2.1)$$

де a_i – вагові коефіцієнти, що визначають ступінь внеску i-ої групи показників в інтегральний індекс економічної безпеки підприємства; $I_{гр.i}$ – інтегральний індекс i-ої групи показників.

Значення вагових коефіцієнтів (a_i) функціональних блоків, визначених експертним методом для розрахунку індексу економічної безпеки підприємства наведені у табл. 2.1.

Рисунок 2.2 – Система одиничних параметрів ідентифікації рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства

Джерело: авторська розробка

Таблиця 2.1 – Значення вагових коефіцієнтів групи показників для розрахунку індексу економічної безпеки підприємства

№ п/п	Найменування групи показників	Ваговий коефіцієнт
I	Фінансова безпека ($I_{фін.безп.}$)	0,3
II	Техніко-технологічна безпека ($I_{тех.безп.}$)	0,3
III	Інформаційна безпека ($I_{інформ.безп.}$)	0,2
IV	Кадрова безпека ($I_{кадр.безп.}$)	0,1
V	Комерційна безпека ($I_{комер.безп.}$)	0,1

Джерело: авторська розробка

Визначення індексу економічної безпеки підприємства ($I_{екон..безп.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів слід здійснювати за формулою:

$$I_{екон.безп.} = 0{,}3 \times I_{фін.безп.} + 0{,}3 \times I_{тех.безп.} + 0{,}2 \times I_{інформ.безп.} + 0{,}1 \times I_{кадр.безп.} + 0{,}1 \times I_{комер.безп.} \quad (2.2)$$

За формулою 2.2 можна зробити висновок про пріоритетність фінансової та техніко-технологічної складової забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства, що визначається необхідністю формування достатнього обсягу фінансових ресурсів підприємства за умови збереження фінансової стійкості та ефективності їх використання, а також забезпечення належного стану транспортних засобів (за критеріями морального та фізичного зносу, своєчасного та комплексного обслуговування, відповідності екологічним вимогам тощо) для якісного надання послуг вантажних перевезень.

Градація станів економічної безпеки підприємства визначається розрахунковим значенням індексу економічної безпеки підприємства ($I_{екон.безп.}$):

– нормативний стан: $I_{екон..безп.} \geq 1{,}0$;

– безпечний стан: $0{,}85 \leq I_{екон.безп.} < 1{,}0$;

– допустимий стан: $0{,}60 \leq I_{екон.безп.} < 0{,}85$;

– критичний стан: $0 \leq I_{екон.безп.} < 0{,}60$.

Кожен з функціональних блоків економічної безпеки підприємства має свій набір відносних показників (оціночних параметрів) та оціночні критерії,

тобто кількісні характеристики, що дають можливість визначити значення $X_{i.}$

Визначення фінансової складової індексу економічної безпеки підприємства ($I_{фін.безп.}$) слід здійснювати за формулою:

$$\mathrm{I}_{фін.безп.} = \sum_{i=1}^{8} b_i X_{1.i} \qquad (2.3)$$

де: b_i – вагові коефіцієнти, що визначають ступінь внеску $X_{1.i}$-го показника в інтегральний індекс; X_i – значення $X_{1.i}$ -го показника.

Фінансова складова індексу економічної безпеки підприємства характеризує здатність підприємства забезпечувати фінансову стійкість, ліквідність та ефективне використання фінансових ресурсів. Одиничними параметрами фінансової складової індексу економічної безпеки є коефіцієнти ліквідності, фінансової незалежності, маневреності власного капіталу, співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей, рентабельності та ефективності грошового потоку (табл. 2.2 та 2.3).

Таблиця 2.2 – Фінансова складова індексу економічної безпеки підприємства: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефіцієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	більше 0,1	0,085-0,1	0,07-0,085	менше 0,07	0,1
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	більше 2,0	1,7-2,0	1,4-1,7	менше 1,4	0,1
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	більше 0,5	0,4-0,5	0,3-0,4	менше 0,3	0,15
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	більше 0,1	0,09-0,1	0,07-0,09	менше 0,07	0,15
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	більше 1,0	0,9-1,0	0,7-0,9	менше 0,7	0,15
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	більше 1,0	0,9-1,0	0,7-0,9	менше 0,7	0,1
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	більше 2,0	1,7-2,0	1,4-1,7	менше 1,4	0,1
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	більше 0,1	0,09-0,1	0,07-0,09	менше 0,07	0,15

Джерело: авторська розробка

Інформаційним забезпеченням для ідентифікації стану фінансової складової індексу економічної безпеки є фінансова звітність: форма № 1 «Баланс (Звіт про фінансовий стан)», форма № 2 «Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)», форма № 3 «Звіт про рух грошових коштів», що складаються відповідно до НП(с)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» від 07.02.2013 р. № 73 [129].

Показники абсолютної (проміжний коефіцієнт покриття) та загальної (коефіцієнт покриття, коефіцієнт ліквідності третього ступеня) ліквідності характеризують здатність підприємства погасити поточні зобов'язання за рахунок грошей чи їх еквівалентів, поточних фінансових інвестицій та оборотних активів, відповідно.

Коефіцієнт фінансової незалежності та коефіцієнт маневреності власного капіталу характеризують здатність підприємства сформувати достатній розмір власного капіталу та фінансувати формування активів загалом та оборотних активів, відповідно. Визначення коефіцієнта фінансової незалежності дозвляє сформулювати висновок про автономність підприємства та незалежність від зовнішніх джерел фінансування, зовнішнього впливу на діяльність автотранспортного підприємства кредиторів та інших осіб. Власний капітал АТП може формуватися за рахунок кількох складових: по-перше, зареєстрований (пайовий капітал), що сплачується засновниками; по-друге, капітал у дооцінках, додатковий капітал, резервний капітал, нерозподілений прибуток, які збільшують фінансовий потенціал та забезпечують фінансову незалежність підприємства; по-третє, непокритий збиток, неоплачений та вилучений капітали, які зменшують власний капітал. Недостатній розмір власного капіталу становить загрозу не лише економічній безпеці, а й автономності підприємства та формує залежність від зовнішніх кредиторів.

Ефективність діяльності підприємства у частині надання послуг з вантажних перевезень характеризують показники рентабельності надання послуг; для визначення загальної ефективності діяльності запропоновано обчислювати рентабельності активів.

За даними табл. 2.2 визначено фінансову незалежність, маневреність власного капіталу, співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей, ефективності грошового потоку як основні індикатори стану фінансової складової безпеки підприємства, що підтверджується значенням вагового коефіцієнту на рівні 0,15. Показники ліквідності та рентабельності мають вторинну пріоритетність у формуванні фінансової складової індексу економічної безпеки АТП, значення вагового коефіцієнту становить 0,10.

Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів фінансової складової індексу економічної безпеки підприємства подано у табл. 2.3.

Таблиця 2.3 – Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів фінансової складової індексу економічної безпеки підприємства

№	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Формула	Умовні позначення
1	2	3	4
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$K_{абсолліквід.} = \frac{ГК + ПФІ}{ПЗ}$	*ГК* – гроші та їх еквіваленти, тис. грн.; *ПФІ* – поточні фінансові інвестиції, тис. грн.; *ПЗ* – поточні зобов'язання та забезпечення, тис. грн.;
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	$K_{з.лікв.} = \frac{ОА}{ПЗ}$	*ОА* – оборотні активи, тис. грн.; *ПЗ* – поточні зобов'язання та забезпечення, тис. грн.;
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	$K_{ф.н.} = \frac{ВК}{ВБ}$	*ВК* – власний капітал, тис. грн.; *ВБ* –валюта балансу, тис. грн.;
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	$K_{маневВОК} = \frac{ВОК}{ВК}$; $ВОК = ВК - НА$	*ВОК* – власний оборотний капітал, тис. грн.; *ВК* – власний капітал, тис. грн.; *НА* – необоротні активи, тис. грн.;
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	$K_{ДЗ/КЗ} = \frac{K_{оборДЗ}}{K_{оборКЗ}}$; $K_{оборДЗ} = \frac{ЧД}{ДЗ}$; $K_{оборКЗ} = \frac{ЧД}{КЗ}$	*ЧД* – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.; *ДЗ* – загальна сума дебіторської заборгованості, тис. грн.; *КЗ* – загальна сума кредиторської заборгованості, тис. грн.;
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	$ROS = \frac{ЧП}{ЧД} x100$	*ЧП*– чистий фінансовий результат, тис. грн.; *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.;

Продовження таблиці 2.3

1	2	3	4
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	$\mathrm{ROA} = \frac{ЧП}{A} x100$	*ЧП*– чистий фінансовий результат, тис. грн.; *А* – активи підприємства, тис. грн.;
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	$K_{ГП} = \frac{ЧГП}{ВГП}$	*ЧГП* – чистий грошовий потік, тис. грн.; *ВГП* – витратний грошовий потік, тис. грн.;

Джерело: узагальнено автором за [128, 135, 183]

Визначення фінансової складової індексу економічної безпеки підприємства ($I_{фін.безп.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів слід здійснювати за формулою 2.4.

$$\mathrm{I}_{фін.безп.} = 0{,}1 \times X_{1.1} + 0{,}1 \times X_{1.2} + 0{,}15 \times X_{1.3} + 0{,}15 \times X_{1.4} + 0{,}15 \times X_{1.5} + +0{,}1 \times X_{1.6} + 0{,}1 \times X_{1.7} + +0{,}15 \times X_{1.8} \quad (2.4)$$

Визначення техніко-технологічної складової індексу економічної безпеки підприємства ($I_{тех..безп.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів слід здійснювати за формулами 2.5-2.6.

$$\mathrm{I}_{тех.безп.} = \sum_{i=1}^{6} b_i X_{2.i} \quad (2.5)$$

$$\mathrm{I}_{тех.безп.} = 0{,}1 \times X_{2.1} + 0{,}1 \times X_{2.2} + 0{,}2 \times X_{2.3} + 0{,}2 \times X_{2.4} + 0{,}2 \times X_{2.5} + +0{,}2 \times X_{2.6} \quad (2.6)$$

Значення вагових коефіцієнтів одиничних параметрів індексу техніко-технологічної безпеки та їх розподіл за рівнями безпеки наведено у табл. 2.4.

В основу техніко-технологічної складової індексу економічної безпеки покладено рівень оновлення основних засобів та їх зношеність, а також рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III [124], Порядку проведення обов’язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу від 30.01.2012 р. № 137 [134], Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів від 28.11.2014 р. № 615 [136] та відповідність рухомого складу вимогам екологічних євростандартів (Євро-5, 6).

Таблиця 2.4 – Техніко-технологічна складова індексу економічної безпеки підприємства: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефіцієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
2.1	Фондовіддача основних засобів	більше 1,5	1,35-1,5	1,0-1,35	менше 1,0	0,1
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	більше 0,15	0,13-0,15	0,10-0,13	менше 0,1	0,1
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	більше 0,15	0,13-0,15	0,10-0,13	менше 0,1	0,2
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	менше 50	50-60	60-70	більше 70	0,2
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	100	85-100	60-85	менше 60	0,2
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів	1,0	0,9-1,0	0,7-0,9	менше 0,7	0,2

Джерело: авторська розробка

Враховуючи особливості діяльності автотранспортних підприємств, інші учені також актуалізують ідентифікацію стану зносу основних виробничих засобів, відповідність рухомого складу вимогам євростандартів та рівень своєчасності та повноти ТО (С. А. Лебедко, [74, с. 186]), зносу основних виробничих фондів, забезпечення безпеки на автотранспорті, збереження вантажів, які підлягають перевезенню (А. В. Нікітіна та Д. А. Горовий [104, с. 283]). Фондовіддача основних засобів та вибуття основних засобів мають меншу пріоритетність у забезпеченні техніко-технологічної складової економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів техніко-технологічної складової індексу економічної безпеки підприємства подано у табл. 2.5.

Інформаційна безпека автотранспортного підприємства характеризує стан захищеності обробки та зберігання даних підприємства, забезпечення їх руху в

процесі діяльності підприємства, в тому числі надання послуг з перевезення.

Таблиця 2.5 – Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів техніко-технологічної складової індексу економічної безпеки підприємства

№	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Формула	Умовні позначення
2.1	Фондовіддача основних засобів	$ФВ = \frac{ЧД}{ОЗ}$	*ЧД* – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.; *ОЗ* – середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.;
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	$К_{виб} = \frac{ОЗ_{виб.}}{ОЗ_{поч}}$	$ОЗ_{виб.}$ – вартість вибулих у звітному періоді основних засобів, тис. грн.; $ОЗ_{поч}$ – вартість основних засобів на початок звітного періоду, тис. грн.;
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	$К_{он} = \frac{ОЗ_{введ}}{ОЗ_{кін}}$	$ОЗ_{введ.}$ – вартість придбаних у звітному періоді основних засобів, тис. грн.; $ОЗ_{кін}$ – вартість основних засобів на кінець звітного періоду, тис. грн.;
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	$К_{зн} = \frac{В_{зн.}}{ОЗ_{кін}} \times 100\%$	$В_{зн.}$ – вартість зношеності основних засобів, тис. грн.; $ОЗ_{кін}$ – вартість основних засобів на кінець звітного періоду, тис. грн.;
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	$В_{євро} = \frac{РС_{євро}}{РС} \times 100\%$	$РС_{євро}$ – кількість транспортних засобів підприємства, що відповідають екологічним нормам не нижче рівня ЄВРО-6; *РС* – кількість транспортних засобів підприємства;
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	$К_{ТО} = \frac{В_{фактТО}}{В_{ТО}} \times 100\%$	$В_{факт\ ТО}$ – фактичні витрати на технічне обслуговування транспортних засобів, тис. грн.; $В_{ТО}$ – необхідні витрати на технічне обслуговування транспортних засобів, тис. грн.;

Джерело: узагальнено автором за [120, 149]

Особливої актуальності набуває здійснення автотранспортними підприємствами програм з захищеності інформації та придбання для цього відповідних програмних продуктів, залучення ІТ-спеціалістів, формування відповідних відділів у організаційній структурі підприємств.

Визначення інформаційної складової індексу економічної безпеки підприємства ($I_{інформ.безп.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів слід здійснювати за

формулами 2.7-2.8.

$$\mathrm{I}_{інформбезп.} = \sum_{i=1}^{3} b_i X_{3.i} \quad (2.7)$$

$$\mathrm{I}_{інформбезп.} = 0{,}4 \times X_{3.1} + 0{,}3 \times X_{3.2} + 0{,}3 \times X_{3.3} \quad (2.8)$$

Значення вагових коефіцієнтів одиничних параметрів індексу інформаційної безпеки та їх розподіл за рівнями безпеки наведено у табл.2.6.

Таблиця 2.6 – Інформаційна складова індексу економічної безпеки підприємства: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефіцієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	більше 0,2	0,15-0,2	0,1-0,15	менше 0,1	0,4
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	більше 1	0,8-1,0	0,5-0,8	менше 0,5	0,3
3.3	Інформаційна віддача	більше 1000	900-1000	700-900	менше 700	0,3

Джерело: авторська розробка

Одиничні параметри інформаційної безпеки підприємств базуються на абсолютних показниках, що об’єднують витрати на придбання інформаційних технологій (за формою 3 «Звіт про рух грошових коштів» – витрачання на придбання необоротних активів, р. 3260) та витрати на захист інформаційних технологій (табл. 2.7).

Коефіцієнт інформаційної озброєності характеризує вартість інформаційних технологій, що використовуються у діяльності працівниками, в тому числі водіями. Інформаційна віддача характеризує потенціал збільшення чистого доходу від надання послуг з перевезення від збільшення витрат на придбання інформаційних технологій.

Конкурентні переваги від забезпечення інформаційної складової економічної безпеки повинні отримувати автотранспортні підприємства, що інвестують кошти у придбання сучасних інформаційних технологій для

Таблиця 2.7 – Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів інформаційної складової індексу економічної безпеки підприємства

№	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Формула	Умовні позначення
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	$K_{з.ін} = \frac{B_{з.ін.}}{B_{ін.}} \times 100\%$	$B_{з.ін.}$ – витрати підприємства на захист інформаційних технологій, тис. грн.; $B_{ін}$ – витрати на придбання інформаційних технологій, тис. грн.
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	$K_{ін.озб} = \frac{IT}{Ч_{прац}}$	IT – середньорічна вартість інформаційних технологій, тис. грн.; $Ч_{прац}$ – середньоспискова чисельність працівників, особи;
3.3	Інформаційна віддача	$П_{ін} = \frac{ЧД}{B_{ін}}$	$ЧД$ – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.; $B_{ін}$ – витрати на придбання інформаційних технологій, тис. грн.;

Джерело: узагальнено автором за [1, с. 170; 121]

забезпечення безпеки транспортних засобів, планування перевезень, калькулювання їх вартості, просування та рекламування послуг підприємств, забезпечення конфіденційності внутрішньої фінансової та нефінансової інформації підприємств, недопущення втручання у бази даних підприємств.

Наприклад, засоби, що використовуються для реєстрації та обробки даних е-ТТН, мають відповідати вимогам Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 р. № 124-VIII [141] та забезпечувати захист інформації відповідно до Законів України «Про захист персональних даних» від 01.06.2010 р. № 2297-VI [138], «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» від 05.07.1994 р. № 80/94-ВР [137].

Таким чином, погоджуємося з думкою Ю. О. Русіної та А. І. Ярмак, що інформаційна складова економічної безпеки підприємства «в системі випереджаючого розвитку інформаційних технологій виступає основним фактором забезпечення захищеності інформаційних ресурсів компанії та важливим чинником стабільного функціонування підприємств, ефективна реалізація якого сприятиме не тільки збереженню комерційних таємниць, але й дозволить попередити можливості непередбачуваних фінансових втрат» [148,

с. 62-63].

Кадрова безпека автотранспортного підприємства характеризує стан захищеності підприємства від негативної дії працівників підприємства на загальний стан економічної безпеки. Кадрова безпека як один з домінуючих елементів системи економічної безпеки організації побудована на трудових та етичних відносинах інтелектуального потенціалу, які забезпечують стабільну і прибуткову роботу підприємства, запобігаючи як внутрішнім, так і зовнішнім загрозам, що сприяє розвиткові людського та соціального потенціалу, підвищення рівня і якості життя населення, що притаманні цивілізованому суспільству [78, с. 421].

Визначення кадрової складової індексу економічної безпеки підприємства ($I_{кадр.безп.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів слід здійснювати за формулами 2.9-2.10.

$$\mathrm{I}_{кадр.безп.} = \sum_{i=1}^{5} b_i X_{4.i} \tag{2.9}$$

$$\mathrm{I}_{кадр.безп.} = 0{,}2 \times X_{4.1} + 0{,}2 \times X_{4.2} + 0{,}15 \times X_{4.3} + 0{,}25 \times X_{4.4} + 0{,}2 \times X_{4.5} \tag{2.10}$$

Значення вагових коефіцієнтів одиничних параметрів індексу кадрової безпеки та їх розподіл за рівнями безпеки наведено у табл. 2.8, що свідчить про першочерговість мотивації праці за допомогою гідного рівня оплати праці у забезпеченні кадрової безпеки та перспективи залучення висококваліфікованих працівників, у тому числі водіїв.

Важливими напрямами забезпечення кадрової безпеки автотранспортних підприємств є укомплектованість кадрами відповідно до вимог Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів від 20.05.2009 р. № 487 [133] та Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів від 07.06.2010 р. № 340 [132], низький рівень плинності кадрів та дотримання трудової дисципліни.

Таблиця 2.8 – Кадрова складова індексу економічної безпеки підприємства: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефіцієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	2	1,5-2	1-1,5	менше 1	0,2
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	менше 0,2	0,2-0,25	0,25-0,30	більше 0,3	0,2
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	менше 0,4	0,4-0,45	0,45-0,55	більше 0,55	0,15
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	більше 1	0,85-1,00	0,7-0,85	менше 0,7	0,25
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1	0,85-1,00	0,7-0,85	менше 0,7	0,2

Джерело: авторська розробка

Таблиця 2.9 – Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів кадрової складової індексу економічної безпеки підприємства

№	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Формула	Умовні позначення
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	$K_{ук.} = \frac{PC.}{Ч_{водії}}$	PC – кількість транспортних засобів підприємства; $Ч_{водії}$ – фактична чисельність працівників (водіїв), особи;
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	$K_{плин} = \frac{Ч_{зв.}}{Ч_{прац}}$	$Ч_{зв}$ – кількість звільнених з усіх причин працівників, особи; $Ч_{прац}$ – середньоспискова чисельність працівників, особи;
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	$K_{ЗП} = \frac{B_{ОП}}{ЧД}$	$B_{ОП}$ – витрати на оплату праці, тис. грн.; $ЧД$ – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.;
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	$K_{МП} = \frac{ЗП_{сер}}{ЗП_{серТЗ}}$	$ЗП_{сер}$ – середня заробітна плата на підприємстві, тис. грн.; $ЗП_{сер}$ – середня заробітна плата по галузі (вантажні перевезення) за кордоном, тис. грн.;
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	$K_{д} = \frac{T_{ф} - T_{н}}{T_{ф}}$	$T_{н}$ – неявки на роботу без поважних причин, людино-днів; $T_{ф}$ – фактично відпрацьований фонд робочого часу, людино-днів

Джерело: узагальнено автором за [46]

Комерційна складова економічної безпеки підприємства – останній

функціональний блок у складі економічної безпеки, що визначає її конкурентні позиції на ринку автомобільних перевезень та дотримання положень чинного законодавства у конкурентній боротьбі. Визначення комерційної складової індексу економічної безпеки підприємства ($I_{комерц.безп.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів слід здійснювати за формулами 2.11-2.12.

$$\mathrm{I}_{комерцбезп.} = \sum_{i=1}^{4} b_i X_{5.i} \quad (2.11)$$

$$\mathrm{I}_{комерцбезп.} = 0{,}25 \times X_{5.1} + 0{,}3 \times X_{5.2} + 0{,}25 \times X_{5.3} + 0{,}2 \times X_{5.4} \quad (2.12)$$

За формулою 2.12 можна зробити висновок про важливість забезпечення частки на ринку не менше 0,05%, оскільки ринок вантажних перевезень є дуже конкурентним за рахунок великої кількості малих підприємств та фізичних осіб-підприємців, що надають послуги з вантажних перевезень. Загрозою для комерційної безпеки підприємства є порушення законодавства (податкового, валютного, господарського) та сплату відповідних штрафів, а також понесення інших витрат.

Значення вагових коефіцієнтів одиничних параметрів індексу комерційної безпеки та їх розподіл за рівнями безпеки наведено у табл. 2.10, методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів комерційної складової – табл. 2.11.

Таблиця 2.10 – Комерційна складова індексу економічної безпеки підприємства одиничні параметри, значення за рівнями безпеки

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефіцієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	більше 0,2	0,15-0,2	0,1-0,15	менше 0,1	0,25
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень,%	більше 0,05	0,04-0,05	0,02-0,04	менше 0,02	0,3
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	0 (відсутні)	0-30	30-50	більше 50	0,25
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	0	0-0,1	0,1-0,2	більше 0,2	0,2

Джерело: авторська розробка

Таблиця 2.11 – Методичний інструментарій обчислення одиничних параметрів комерційної складової індексу економічної безпеки підприємства

№	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Формула	Умовні позначення
1	2	3	4
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	$K_{збут} = \frac{ВЗ}{ВП}$	*ВЗ* – витрати на збут, тис. грн.; *ВП* – валовий прибуток підприємства, тис. грн.;
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	$K_{ч.р.} = \frac{ЧД}{ВП_{Укр}} \times 100$	*ЧД* – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.; $ВП_{Укр}$ – обсяг вантажних перевезень в Україні, тис. грн.;
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства		
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	$K_{дв} = \frac{ВЦ + ДТП + Ш + ПМ}{ЧД}$	*ВЦ* – вартість викрадених цінностей, тис. грн.; *ДТП* – витрати підприємства внаслідок ДТП, тис. грн.; *Ш* – штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.; *ПМ* – витрати від пошкадження майна, тис. грн.; *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, тис. грн.;

Джерело: авторська розробка

Ґрунтуючись на результатах проведеного досліджень, запропоновано здійснювати ідентифікацію стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту у наступній послідовності: перший етап – визначення функціональних блоків економічної безпеки автотранспортного підприємства у контексті основних загроз діяльності підприємства, з обгрунтуванням фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, кадрової та комерційної безпеки; другий етап – визначення одиничних параметрів складових економічної безпеки підприємства за функціональними блоками; третій етап – визначення вагомості окремих одиничних параметрів складових економічної безпеки підприємства у інтегральних показниках за функціональними блоками ($I_{фін.безп.}$, $I_{тех.безп.}$, $I_{інформбезп.}$, $I_{кадр.безп.}$, $I_{комербезп.}$);

четвертий етап – визначення вагомості інтегральних показників за функціональними блоками у інтегральному показнику рівня економічної безпеки підприємства ($I_{екон..безп.}$); п’ятий етап – розрахунок інтегрального показника економічної безпеки підприємства та ідентифікація стану економічної безпеки.

2.2. Тенденції розвитку вантажних перевезень та аналіз стану економічної безпеки транспортних підприємств

Вантажні перевезення, у чинному законодавстві, визначаються як «господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами» [24].

Вантажні перевезення у дисертаційній роботі обмежуються вантажними автомобільними перевезеннями (група 49.41), що належать до секції Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність за КВЕД 2010 та об’єднують усі види перевезень вантажним автомобільним транспортом: перевезення лісоматеріалів, перевезення великогабаритних вантажів, рефрижераторні перевезення, перевезення великовагових вантажів, перевезення непакованих вантажів (навалом або наливом), включаючи перевезення автоцистернами, у т.ч. збирання молока на фермах, перевезення автомобілів, перевезення відходів і брухту без діяльності щодо їх збирання або утилізації [55].

Тенденції розвитку вантажних автотранспортних перевезень визначаються динамікою абсолютних та відносних показників, які визначають обсяги наданих послуг з вантажних перевезень, обсягів вантажних перевезень та вантажообороту тощо (табл. 2.12).

Таблиця 2.12 – Основні показники ринку вантажних автомобільних перевезень України у 2010-2018 рр.

№ п/п	Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за групою 49.41, млн. грн.	21858	27487	34608	34658	40033	53299	68153	85228	103518
1.1	Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за групою 49.41, млн.дол США	2754	3450	4331	4336	3368	2440	2667	3204	3806
1.2	Довідково: офіційний курс гривні до долара США (середній за період), грн. за 100 од. [114]	793,56	796,76	799,10	799,30	1188,67	2184,47	2555,13	2659,66	2720,05
1.3	Частка у загальному обсязі реалізованої продукції (товарів, послуг), %	3,46	2,97	2,76	2,70	2,99	2,86	2,98	2,87	2,79
2	Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом, тис. тонн	1168219	1252390	1259698	1260768	1131313	1020604	1085663	1121674	1205531
2.1	Частка у загальному обсязі перевезених вантажів, %	66,16	66,38	67,96	68,64	69,69	69,22	70,38	70,90	73,37
3	Вантажооборот автомобільного транспорту, млрд.ткм	53,9	57,3	57,5	58,7	56	53,3	58	62,3	72,1
3.1	Частка вантажообороту автомобільного транспорту у загальному обсязі вантажообороту, %	12,87	12,86	13,94	14,69	15,84	15,92	16,85	17,11	19,96
4	Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом	46	46	46	47	49	52	53	56	60

Джерело: дані Державної служби статистики України

За даними Державної служби статистики України про обсяг реалізованих послуг з вантажних перевезень автомобільним транспортом, визначаємо його зростання у період з 2010 по 2018 роки (табл. 2.13).

Зростання обсягу наданих послуг у довгостроковому періоді становило 4,7 разів, що свідчить про інтенсивне зростання ринку вантажних перевезень та перевищення зростання обсягу інших перевезень над зростанням економіки загалом: 2,7 разів зростання обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) суб’єктів господарювання за всіма видами економічної діяльності у 2010-2018 роках [109].

Таблиця 2.13 – Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) у 2010-2018 рр., млн. грн.

Роки	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	наземний і трубопровідний транспорт	пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення	вантажний залізничний транспорт	інший пасажирський наземний транспорт	вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей	трубопровідний транспорт	водний транспорт	авіаційний транспорт
Код за КВЕД–2010	Н	49	49.1	49.2	49.3	49.4	49.5	50	51
2010	160170	60874	к	14354	8260	22042	16218	1680	12542
2011	200478	75362	0,04	17761	9379	27817	к	1578	16853
2012	228907	79130	0,30	к	10749	34804	к	1719	18256
2013	224523	76037	к	к	11028	34826	18128	1749	14543
2014	223068	81171	к	к	10516	40144	18351	1878	15767
2015	322291	136373	537	37008	13346	53604	к	2652	23143
2016	398914	204999	4	77058	14521	68465	44952	2906	30173
2017	479014	251213	11	87816	18552	85765	59070	2730	40422
2018	556047	291710	0,24	106594	22980	103901	58236	3202	50139

Примітка: к - дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності статистичної інформації (первинне та вторинне блокування вразливих значень).

Джерело: дані Державної служби статистики України

Темп росту обсягу реалізованих послуг з вантажних перевезень

автомобільним транспортом перевищував темпи росту обсягу реалізованих послуг за іншими видами перевезень. Так, у 3,5 разів зросли економічні рахунки транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності; 4,0 разів – авіаційний транспорт; 1,9 разів – водний транспорт; 3,6 разів – трубопровідний транспорт.

Коливання валютного курсу гривні до іноземних валют у 2010-2018 рр. корегують темп росту обсягу реалізованих послуг з вантажних перевезень автомобільним транспортом, який визначено на рівні 40%, у тому числі: 2011 р. – 25,2%, 2012 р. – 25,5%, 2013 р. – 0,1%, 2014 р. – (-22,3)%, 2015 р. – (-27,6)%, 2016 р. – 9,3%, 2017 р. – 20,1%, 2018 р. – 18,8%. Так, у 2013-2015 рр. слід вважати періодом макроекономічної та політичної нестабільності в Україні, що становить загрозу економічній безпеці автотранспортних підприємств.

Частка обсягу реалізованих послуг з вантажних перевезень автомобільним транспортом у загальному обсязі реалізованої продукції (товарів, послуг) у 2010-2018 рр. коливалася на рівні 2,7-3,46% з тенденцією до зменшення протягом трьох останніх років та низьким рівнем варіації ($\sigma = 0{,}22$; $V_\sigma = 7{,}61\%$).

На стан вантажних автотранспортних перевезень, формування їх економічної безпеки впливає попит на послуги таких підприємств, що визначається обсягом перевезених вантажів та їх часткою у загальному обсязі перевезених вантажів. Аналізуючи обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом варто відзначити відносну стабільність ринку вантажних перевезень для автомобільного транспорту та його рівень, що не перевищує 1260 млн.тонн, проте частка його у загальному обсязі перевезених вантажів зростає у довгостроковому періоді з 66,16% у 2010 р. до 73,37% у 2018 р., відповідно за рахунок зменшення частки залізничного транспорту з 24,52% до 19,62%, відповідно; морського транспорту – з 0,23% до 0,12%, відповідно; річкового транспорту – з 0,40% до 0,23%, відповідно; трубопровідного транспорту – з 8,69% до 6,66%, відповідно (табл. 2.14).

Таблиця 2.14 – Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис. тонн

Роки	Заліз-ничний	Морський	Річковий	Автомо-більний	Авіаційний	Трубопро-відний
2010	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
2011	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2
2012	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1
2014	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5
2016	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2
2017	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4
2018	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2

Джерело: дані Державної служби статистики України

Зазначені структурні зрушення обсягів перевезених вантажів за видами транспорту у 2010-2018 рр. вказують на утвердження тенденції до збільшення частки вантажних перевезень саме автомобільним транспортом в умовах зменшення загального попиту на вантажні перевезення, що триває з 2013 р.

Протягом 2010-2018 рр. позитивна динаміка була притаманною для вантажообороту автомобільного транспорту, який збільшився на 33,77%, частки вантажообороту автомобільного транспорту у загальному обсязі вантажообороту – 55,09%, середньої відстані перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом – 30,43%.

Отже, на основі проведеного аналізу основних показників ринку вантажних автомобільних перевезень України у 2010-2018 рр. слід визначити тенденції сучасного стану: зростання обсягу наданих послуг з вантажних автотранспортних перевезень майже у 5 разів, що перевищує темпи росту за іншими видами транспорту, проте таке зростання має інфляційну складову; обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом був відносно стабільним, проте частка його у загальному обсязі перевезених вантажів зростала у довгостроковому періоді.

Вантажні автотранспортні перевезення та стан економічної безпеки підприємств, що надають послуги з таких перевезень потенційно перебувають

під впливом різних економічних явищ та процесів (виробництво товарів і послуг в економіці, інфляційні процеси, експорт та імпорт товарів, оптовий та роздрібний товарооборот підприємств торгівлі, виробництво основних сільськогосподарських культур, виробництво окремих видів промислової продукції тощо). Динаміка макроекономічних показників-факторів впливу на обсяги вантажних автотранспортних перевезень наведена у додатку Б.

За технологією регресійно-кореляційного аналізу встановлено наявність прямого дуже сильного зв'язку між динамікою ВВП та динамікою обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень (r = 1,00; R^2 = 0,996; рис. 2.3, а) та офіційним курсом гривні до долара США (r = 0,929; R^2 = 0,863; рис. 2.3, б). Таким чином, ринок вантажних транспортних перевезень та стан економічної безпеки автотранспортних підприємств визначався, у першу чергу, загальним рівнем економічної активності та її коливання мали дуже сильний вплив у 2010-2018 рр.

а)

б)

Рисунок 2.3 – Взаємозв'язок впливу обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та ВВП та офіційного курсу гривні до долара США у 2010-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики

Валютні коливання та підвищення офіційного курсу долара США у 2010-

2018 рр. у 3,4 рази суттєво впливали на динаміку доходів, отриманих суб'єктами господарювання від вантажних автотранспортних перевезень, оскільки економіка України є значно доларизованою та частина контрактів визначають вартість послуг у валютному еквівалентів. Водночас, доведено наявність прямого помітного зв'язку з індексом цін (r = 0,589; R^2 = 0,347), що вказує на пріоритетність впливу валютних коливань проти інфляційних процесів в Україні.

Лінійний коефіцієнт кореляції свідчить про наявність прямого сильного зв'язку у 2010-2018 рр. обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та зовнішньою торгівлею: експортом товарів (r = 0,764; R^2 = 0,583) та імпортом товарів (r = 0,794; R^2 = 0,631), проте з 2012 р. зв'язок став сильнішим до значення коефіцієнта кореляції максимально наблизилося до одиниці: r = 0,918 та r = 0,964, відповідно (рис. 2.4). Загрозами для розвитку ринку вантажних перевезень та діяльності автотранспортних підприємств за умови прямого сильного зв'язку з обсягами зовнішньої торгівлі є її зменшення, що тривало у 2013-2016 рр. та становило 4,17% для експорту товарів та 55,72% для імпорту товарів (додаток Б, табл. Б.1)

Рисунок 2.4 – Взаємозв'язок впливу обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та зовнішньої торгівлі у 2012-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики

Щодо обсягів внутрішньої торгівлі, які у 2018 р. становили 2215,4 млрд. грн. за оптовим товарообоpотом та 930,6 млрд. грн. за роздрібним товарообоpотом та збільшилися близько у два рази проти 2010 р., то проведені розрахунки підтверджують наявність прямого дуже сильного зв’язку у 2010-2018 рр. обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та оптового товарообороту (r = 0,972; R^2 = 0,945, у тому числі: продовольчими товарами (r = 0,969; R^2 = 0,939) та непродовольчими товарами (r = 0,971; R^2 = 0,943), прямого помітного зв’язку – роздрібного товарообороту (r = 0,560; R^2 = 0,314).

На думку О. М. Загурського, «стан ринку вантажоперевезень в Україні залежить від трьох основних чинників. Це зовнішньоторговельний обіг, валовий внутрішній продукт і виробництво» [48, с. 67]. Перші два показники вище проаналізовані, регресійно-кореляційний зв'язок обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень з показниками виробництва (додаток Б, табл. Б.2), свідчить про наявність прямого дуже сильного зв’язку з такими видами економічної діяльності: сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство (r = 0,979; R^2 = 0,959), переробна промисловість (r = 1,000; R^2 = 0,995), будівництво (r = 0,934; R^2 = 0,872).

На основі динаміки основних макроекономічних показників з використанням пакету Microsoft Excel побудуємо математичну модель, яка буде адекватно описувати динаміку обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень ($ВП_{АТП}$) у 2010-2018 рр.:

$$ВП_{АТП} = -12526{,}16 + 0{,}14\,X_1 - 0{,}22\,X_2 + 0{,}25\,X_3 - 0{,}17\,X_4 + 0{,}04\,X_5 - 5{,}77\,X_6 - 0{,}05\,X_7 + 0{,}06\,X_8; \quad (2.13)$$

де X_1 – валова додана вартість сільського господарства, лісового господарства та рибного господарства; X_2 – валова додана вартість добувної промисловості і розроблення кар'єрів; X_3 – валова додана вартість переробної промисловості; X_4 – валова додана вартість будівництва; X_5 – валова додана вартість оптової та роздрібної торгівлі; X_6 – офіційний курс гривні до долара США (середній за період); X_7 – експорт товарів, млн. грн.; X_8 – імпорт товарів,

млн. грн.

Оцінка регресійної статистики моделі обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень ($ВП_{АТП}$) у 2010-2018 рр.: множинний R – 1,00; R^2 – 1,00; нормований R^2 – 65353; стандартна помилка – 0, кількість спостережень – 9, що свідчить про якість запропонованої моделі, яка в цілому адекватно описує зв'язок обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень з обраними факторами у 2010-2018 рр.

Аналіз стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту що спеціалізуються на вантажних перевезеннях проведемо за спрощеною методикою, яка визначається наявністю офіційно оприлюднених статистичних даних Державної служби статистики України, одиничних параметрів, значення за рівнями безпеки по галузі (додаток А, додаток В).

Значення одиничних параметрів фінансової безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) наведені у табл. 2.15, фінансової безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (клас 49.41 КВЕД 2010) – табл. 2.16, індекс фінансової безпеки – рис. 2.5.

Таблиця 2.15 – Одиничні параметри фінансової безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) у 2013-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємств	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	1. Розраховані одиничні параметри фінансової безпеки						
1.1	Коефіцієнт загальної ліквідності	1,00	0,89	0,89	0,96	0,88	0,88
1.2	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,48	0,41	0,68	0,64	0,61	0,54
1.3	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,30	0,11	0,75	0,65	0,65	0,53
1.4	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	-0,69	-11,10	-6,07	2,03	-3,84	-4,83
1.5	Рентабельність активів *(ROA)* , %	-0,38	-6,11	-1,66	0,60	-1,68	-2,36
	2. Скореговані одиничні параметри фінансової безпеки						
2.1	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Продовження таблиці 2.15

1	2	3	4	5	6	7	8
2.2	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,85	0,85	1,00	1,00	1,00	1,00
2.3	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
2.5	Рентабельність активів *(ROA)* , %	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України

Наведені у табл. 2.15 одиничні параметри фінансової безпеки транспортних підприємств свідчать про її критичний стан за показниками коефіцієнта загальної ліквідності та показниками рентабельності наданих послуг та активів. У 2013-2015 рр. та 2017-2018 рр. індекс фінансової безпеки транспортних підприємств не перевищував 0,35, проте варто відмітити 2016 р., коли стан покращився до допустимого стану за рахунок набуття показниками рентабельності позитивних значень та досягнення чистого фінансового прибутку у розмірі 7408,7 млн. грн.

Таблиця 2.16 – Одиничні параметри фінансової безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (клас 49.41 КВЕД 2010) у 2013-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємств	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Розраховані одиничні параметри фінансової безпеки							
1.1	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,87	0,90	0,87	0,89	0,88	0,94
1.2	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,16	0,05	0,04	0,05	0,07	0,17
1.3	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-1,60	-6,56	-7,20	-5,47	-4,12	-1,31
1.4	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	-1,54	-9,79	-5,60	-1,47	1,24	1,43

Продовження таблиці 2.16

1	2	3	4	5	6	7	8
1.5	Рентабельність активів *(ROA)* , %	-1,56	-10,76	-5,19	-1,61	1,53	2,07
	2. Скореговані одиничні параметри фінансової безпеки						
2.1	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.4	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00
2.5	Рентабельність активів *(ROA)*, %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	1,00

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України

Також простежується позитивна зміна коефіцієнта фінансової незалежності транспортних підприємств та набуття ним нормативних значень у 2015-2018 рр., що свідчить про достатність власного капіталу у підприємств для фінансування необоротних активів та частини оборотних активів.

Рисунок 2.5 – Індекс фінансової безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень та транспортних підприємств у 2013-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України, власних розрахунків

Стан фінансової безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2013-2018 рр. слід вважати критичним, оскільки в жодному з досліджуваних років значення індексу фінансової безпеки ($I_{фін.безп.}$) не перевищував 0,6, проте з 2017-2018 рр. утверджується позитивна динаміка та зростання показника до 0,32 та 0,40, відповідно.

Основними загрозами фінансовій безпеці підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2013-2018 рр. були:

– недостатній обсяг оборотних активів для покриття поточних зобов'язань за коефіцієнтом загальної ліквідності, оскільки фактичні значення менші від нормативного майже у два рази та підприємства схильні до накопичення поточних зобов'язань;

– недостатній обсяг власного капіталу підприємств за коефіцієнтом фінансової незалежності, оскільки частка власного капіталу у 2014-2016 рр. не перевищувала 5%, 2018 р. – 17% та сформований обсяг власного капіталу не достатній для забезпечення фінансової незалежності транспортних підприємств.

Недостатність власного капіталу підтверджується коефіцієнтом маневреності власного капіталу підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень, який набував виключно від'ємних значень. Дефіцит власного оборотного капіталу підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2013 р. становив 6102,7 млн. грн., 2014 р. – 8303,4 млн. грн., 2015 р. – 11334,2 млн. грн., 2016 р. – 11566,1 млн. грн., 2017 р. – 12890,8 млн. грн., 2018 р. – 10210,6 млн. грн. Протилежна динаміка була характерна для транспортних підприємств загалом, оскільки за даними табл. 2.15 маємо коефіцієнт маневреності власного капіталу, що набував виключно додатних значень. Динаміка дефіциту власного оборотного капіталу підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2013-2018 рр. вказує на збільшення дефіциту власного капіталу та неможливість автотранспортних підприємств забезпечити фінансову безпеку;

– загальна збитковість підприємств, що надають послуги вантажних

автотранспортних перевезень у 2013-2016 рр. Частка збиткових підприємств серед автотранспортних підприємства становила близько 37% у 2013-2014 рр. (рис. 2.5), що свідчить про нездатність великої частини підприємств забезпечити економічну ефективність вантажних перевезень. З 2015 р. триває період зменшення частки збиткових підприємств та покращення чистого фінансового результату, який набув позитивного значення у 2017 р. (рис. 2.6).

Рисунок 2.6 – Структура підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень за ознакою прибутковості, %

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України

Таким чином, на кінець 2018 р. 8 з 10 автотранспортних підприємств, що надають послуги вантажних транспортних перевезень були прибутковими з тенденцією до збільшення у загальній сукупності підприємств, 2 з 10 автотранспортних підприємств, що надають послуги вантажних транспортних перевезень були збитковими з тенденцією до зменшення.

Застосування регресійного аналізу до абсолютних показників (чистий фінансовий результат ($ФР_{АТП}$), чистий прибуток ($П_{АТП}$), чистий збиток ($З_{АТП}$), дає можливість визначити тенденцію зміни показників у 2014-2018 рр., яка описуються лінійним рівнянням (формули 2.14-2.16):

$$ФР_{АТП} = 986{,}15\ t - 3688{,}4;\ R^2 = 0{,}964 \quad (2.14)$$

$$З_{АТП} = 595{,}27\ t - 4014;\ R^2 = 0{,}875 \quad (2.15)$$

$$П_{АТП} = 390{,}87\ t + 325{,}58;\ R^2 = 0{,}982 \qquad (2.16)$$

де t – умовна ознака часу.

Рисунок 2.7 – Чистий фінансовий результат підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2013-2018 рр., млн. грн.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України, власних розрахунків

На основі проведених розрахунків визначено щорічне збільшення чистого фінансового результату підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень на 986,15 млн. грн., що позитивно вплинуло на загальний стан фінансової безпеки автотранспортних підприємств.

Значення одиничних параметрів техніко-технологічної безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр. наведені у табл. 2.17, індекс техніко-технологічної – рис. 2.8.

Техніко-технологічна безпека транспортних підприємств визначає здатність транспортних підприємств надавати якісні послуги за умови, що «базу основних засобів автотранспортних підприємств, як і загалом сфери транспорту, становить рухомий склад (понад 90 %)» [119, с. 83].

Таблиця 2.17 – Одиничні параметри техніко-технологічної безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємств	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Розраховані одиничні параметри техніко-технологічної безпеки							
1.1	Фондовіддача основних засобів	1,07	1,10	0,47	0,52	0,72	0,87
1.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,04	0,010	0,001	0,014	0,009	0,014
1.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,002	0,001	0,007	0,015	0,020	0,034
1.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	96,7	97,9	51,7	50,8	47,6	62,9
	Скореговані одиничні параметри техніко-технологічної безпеки						
2.1	Фондовіддача основних засобів	0,60	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	0,00	0,00	0,85	0,85	1,00	0,60

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України

Основними загрозами техніко-технологічної безпеці підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2013-2018 рр. були:

– недостатній рівень фондовіддачі основних засобів та її постійні коливання. Фондовіддача транспортних підприємств у 2013-2014 рр. перевищувала 1,0, проте у 2015-2016 рр. зменшилася майже у два рази за рахунок невідповідності темпів росту обсягу реалізованих послуг з перевезень та вартості основних засобів. Водночас, низький рівень фондовіддачі свідчить про неефективне використання основних засобів, їх часті простої та неповне завантаження. У 2017-2018 рр. фондовіддача збільшилася на дві третини з тенденцією до збільшення, що створює умови покращення стану техніко-технологічної безпеки підприємств транспортної галузі;

– недостатній рівень вибуття та оновлення основних засобів

транспортних підприємств. За 2013-2018 рр. введено в дію основних засобів на загальну суму 141839 млн. грн., тоді як вибуло основних засобів на 364150 млн. грн.

У 2013-2015 рр. транспортні підприємства спрямовували кошти на придбання основних засобів, проте їх частка у первісній вартості не перевищувала одного відсотка, що свідчить про критично низький рівень оновлення парку транспортних засобів, в тому числі підприємств з вантажних перевезень. У 2016 р. оновлено 1,5% основних засобів транспортних підприємств, 2017 р. – 2,0%, 2018 р. – 3,4%. Таким чином, для транспортних підприємств притаманною була тенденція оновлення основних засобів, яка реалізується у 2015-2018 рр. Наслідками такого зростання стало зростання введених основних засобів у 5,9 разів (з 9925 млн. грн. у 2015 р. до 58885,9 млн. грн. у 2018 р. [113]) та коефіцієнт оновлення основних засобів у 4,8 разів (з 0,007 у 2015 р. до 0,034 млн. грн. у 2018 р.).

За досліджувані роки суттєвих змін зазнав стан зношеності основних засобів транспортних підприємств. За ці роки позитивним був період 2015-2017 рр., при цьому спостерігались унікальні тенденції зменшення стану зношеності основних засобів та досягнення ними нормативних значень. Протягом 2018 р. зростання зношеності основних засобів транспортних підприємств призвело до перевищення відповідним коефіцієнтом 60% та незначного погіршення основних засобів. За проведеними розрахунками для утримання стану зношеності основних засобів транспортних підприємств необхідно спрямовувати 400000 млн. грн.

Таким чином, стан техніко-технологічної безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр. слід вважати критичним, оскільки в жодному з досліджуваних років значення індексу техніко-технологічної безпеки ($I_{тех.безп.}$) не перевищував 0,6, проте у 2015 р. фактичний стан транспортних підприємств був максимально наближеним до допустимого.

Рисунок 2.8 – Індекс техніко-технологічної безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) у 2013-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України, власних розрахунків

Інформаційна безпека підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень визначається в умовах функціонування підприємств в конкуруючому бізнес-середовищі та використання інформаційних технологій створює конкурентні переваги для підприємств. Дані Державної служби статистики України (додаток В, табл. В.4) свідчать про користування близько 95% підприємств комп’ютерною технікою у ході операційної діяльності, в тому числі близько 98% з них мають доступ до мережі Інтернет. Такі значення використання інформаційно-комунікаційних технологій свідчать про формування стимуляторів для інформаційної та комерційної безпеки транспортних підприємств, проте потенційними загрозами розвитку галузі є низька частка транспортних підприємств, що мають внутрішню комп’ютерну мережу та мають офіційний веб-сайт.

Частка транспортних підприємств, які використовували внутрішню комп’ютерну мережу скоротилася від 62% у 2013 р. до 56,1% у 2018 р., що поступається підприємствам за більшістю видів економічної діяльності (переробна промисловість – 59,7%, постачання електроенергії, газу, пари та

кондиційованого повітря – 64,7%, оптова та роздрібна торгівля – 64,2%, інформація та телекомунікації – 75,0%, професійна, наукова та технічна діяльність – 69,8%) та економіки України в цілому (59,6%) у 2018 р. [16].

Значення одиничних параметрів інформаційної безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр. наведені у табл. 2.18, індекс інформаційної безпеки – рис. 2.9.

Таблиця 2.18 – Одиничні параметри інформаційної безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємств	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Розраховані одиничні параметри інформаційної безпеки							
1.1	Коефіцієнт інформаційної озброєності	3518	2505	105497	202170	129468	66591
1.2	Інформаційна віддача	618	916	1537	1760	816	763
2. Скореговані одиничні параметри інформаційної безпеки							
2.1	Коефіцієнт інформаційної озброєності	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2.2	Інформаційна віддача	0,0	0,9	1,0	1,0	0,6	0,6

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України

За даними проведених розрахунків інформаційну безпеку транспортних підприємств слід визначити як один з видів економічної безпеки, що першочергово забезпечується в сучасних умовах господарювання. Для забезпечення транспортних підприємств сучасним програмним забезпеченням та іншими правами на користування нематеріальними активами здійснюються капітальні інвестиції у наступних розмірах: 2013 р. – 343,9 млн. грн., 2014 р. – 237,1 млн. грн., 2015 р. – 194,3 млн. грн., 2016 р. – 212,3 млн. грн., 2017 р. – 545,2 млн. грн., 2018 р. – 668,3 млн. грн. (додаток В, табл. В.5), проте їх частка у загальних капітальних інвестиціях коливалася від 0,8% до 1,8% у досліджуваному періоді, що свідчить про потенційні загрози інформаційній безпеці у контексті відсутності активного вкладення коштів транспортними підприємствами у придбання нематеріальних активів.

Рисунок 2.9 – Індекс інформаційної безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України, власних розрахунків

Кадрова складова безпеки транспортних підприємств забезпечується показниками укомплектованості та плинності кадрів, мотивації праці за критерієм оплати праці тощо.

Транспортні підприємства забезпечували робочими місцями близько десятої частини зайнятого населення, що вказує на значний кадровий потенціал галузі. Проте його потенціал реалізовано не повною мірою, кількість вакансій за транспортними підприємствами становила у 2013 р. становила 4,1 тис. осіб, 2014 р. – 3,8 тис. грн., 2015 р. – 2,8 тис. осіб, 2016 р. – 3,8 тис. осіб, 2017 р. – 5,4 тис. осіб, 2018 р. – 6,3 тис. осіб. Частка вакансій у загальній кількості зайнятого населення на транспортних підприємствах не перевищує одного відсотка, тому загрози кадровій складовій економічної безпеки відсутні.

Значення одиничних параметрів кадрової безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр. (табл. 2.19) та індекс кадрової безпеки (рис. 2.10) свідчить про нормативний стан кадрової безпеки транспортних підприємств, який був досягнутий у 2013-2014 та 2016 рр. за рахунок низького рівня вакантності у галузі та уповільненої плинності кадрів.

Таблиця 2.19 – Одиничні параметри кадрової безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємств	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Розраховані одиничні параметри кадрової безпеки							
1.1	Коефіцієнт вакантності	0,39	0,41	0,30	0,42	0,60	0,70
1.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,25	0,26	0,29	0,25	0,31	0,31
1.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	18,46	15,92	14,10	14,10	15,61	17,58
1.4	Коефіцієнт мотивації праці	1,09	1,08	1,11	1,12	1,08	1,11
1.5	Кількість підприємств та організацій, на яких відбувалися страйки	0	0	3	0	0	0
2. Скореговані одиничні параметри кадрової безпеки							
2.1	Коефіцієнт вакантності	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,85	0,60	0,60	0,85	0,00	0,00
2.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Коефіцієнт мотивації праці	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5	Кількість підприємств та організацій, на яких відбувалися страйки	1	1	0	1	1	1

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики України

Розмір середньої заробітної плати штатних працівників транспортних підприємств у досліджуваному періоді перевищував розмір середньої заробітної плати в державі (додаток В, табл. В.7, табл. В.8). Якщо у 2013 р. перевищення розміру середньої заробітної плати в державі становило 9,1%, то незначне уповільнення темпу приросту заробітної плати транспортних підприємств відбулося у 2014 р. за рахунок макроекономічної нестабільності та зменшення прибутковості транспортних підприємств.

У 2015-2018 рр. мотивація працівників транспортних підприємств підвищилася та перевищення середньої заробітної плати в державі становило 10,9, 12,1%, 8,2% та 11,2%, відповідно. У 2018 р. середня заробітна плата працівників транспортних підприємств становила 9860 грн., поступаючись за

розміром заробітній платі працівників у таких видах діяльності: інформація та телекомунікації (14276 грн.), фінансова та страхова діяльність (16161 грн.), професійна, наукова та технічна діяльність (12144 грн.), державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування (12698 грн.); за темпами приросту заробітній платі працівників у таких видах діяльності: діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування (темп приросту заробітної плати – 28,25%), державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування (темп приросту заробітної плати – 35,49%).

Рисунок 2.10 – Індекс кадрової безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України, власних розрахунків

Комерційна складова економічної безпеки визначається рівнем конкуренції в галузі, що дотримується та ринок перевезень є конкурентним (кількість транспортних підприємств становила близько 100 тис. од.). За даними Державної служби статистики України, вантажні автомобільні перевезення є основним видом діяльності для понад 50 тис. суб’єктів господарювання станом на кінець 2018 р., проте з 2014 р. триває поступове зменшення вантажних перевізників: 2015 р. – 2,0%, 2016 р. – 1,8%, 2017 р. –

6,7%, 2018 р. – 1,0% [57]. Вважаємо, що така тенденція не мала суттєвого впливу на рівень конкуренції серед вантажних автотранспортних підприємств та не її порушувала.

Негативний вплив на стан економічної безпеки транспортних підприємств мали незадовільний стан автомобільних доріг, особливо доріг місцевого значення та високий рівень аварійності.

На основі проведеного аналізу економічної безпеки транспортних підприємств у 2013-2018 рр. можна визначити основні загрози на сучасному етапі розвитку ринку транспортних перевезень та економіки:

– недостатній обсяг оборотних активів для покриття поточних зобов’язань за коефіцієнтом загальної ліквідності, оскільки фактичні значення менші від нормативного майже у два рази та транспортні підприємства схильні до накопичення поточних зобов’язань без наявних для покриття оборотних активів;

– загальна збитковість транспортних підприємств. Частка збиткових підприємств становила близько 40% у 2013-2014 рр. та 30% у 2015-2018 рр., що свідчить про нездатність великої частини підприємств забезпечити економічну ефективність перевезень;

– недостатній рівень фондовіддачі основних засобів та її постійні коливання, що посилюється критичним рівень вибуття та оновлення основних засобів транспортних підприємств, невідповідністю транспортних засобів екологічним нормам рівня ЄВРО-5, ЄВРО-6;

– недостатній рівень вкладення коштів транспортних підприємств у придбання нематеріальних активів, в тому числі програмного забезпечення, ліцензій тощо.

2.3. Ідентифікація економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень

Для оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств з-поміж автотранспортних підприємств обрано підприємства, що відповідають таким

критеріям: публічно оприлюднюють фінансову звітність; основним видом діяльності є вантажні перевезення (КВЕД: 49.41. Вантажний автомобільний транспорт); з дати реєстрації минуло не менше п’яти років. Таким чином, обрано наступні автотранспортні підприємства:

1. Акціонерне товариство «Київська виробнича компанія «Рапід» (далі – АТ «КВК «Рапід»; м. Київ; код ЄДРПОУ: 05475156; дата реєстрації: 05.04.1994 р.);

2. Приватне акціонерне товариство «АТП 11263» (далі – ПрАТ «АТП 11263»; м. Дніпро; код ЄДРПОУ: 03116157; дата реєстрації: 18.11.1994 р.);

3. Приватне акціонерне товариство «АТП-1» (далі – ПрАТ «АТП-1»; м. Київ; код ЄДРПОУ: 03746384; дата реєстрації: 22.09.1997 р.);

4. Приватне акціонерне товариство «Київське автотранспорте підприємство 13061» (далі – ПрАТ «Київське АТП 13061»; м. Київ; код ЄДРПОУ: 05440979; дата реєстрації: 15.05.1995 р.);

5. Приватне акціонерне товариство «САТП-1404» (далі – ПрАТ «САТП-1404»; м. Миколаїв (Миколаївська обл., Ленінський р-н.); код ЄДРПОУ: 05414597; дата реєстрації: 22.02.1996 р.).

6. Приватне акціонерне товариство «Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс» (далі – ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»; м. Дрогобич, Львівська обл.; код ЄДРПОУ: 13825481; дата реєстрації: 03.08.1998 р.);

7. Публічне акціонерне товариство «АТП 13058» (далі – ПАТ «АТП 13058»; м. Київ; код ЄДРПОУ: 05475147; дата реєстрації: 21.11.1997 р.);

8. Публічне акціонерне товариство «КАТП-2006» (далі – ПАТ«КАТП-2006»; м. Харків; код ЄДРПОУ: 04404958; дата реєстрації: 29.08.1994 р.);

9. Публічне акціонерне товариство «Чернігівське АТП – 17454» (далі – ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»; м. Чернігів; код ЄДРПОУ: 03119730; дата реєстрації: 16.07.1997 р.);

Застосовуючи технологію кластерного аналізу (рис. 2.11) до обраних автотранспортних підприємств проведено їх групування за трьома ознаками (чистий дохід від реалізації товарів, робіт та послуг; валюта балансу та чисельність працівників станом на 31.12.2018 р.), проведено розподіл підприємств на три категорії:

- великі: ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід»;
- середні: ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263»;
- малі: ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404».

Рисунок 2.11 – Дендограма підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень станом на 31.12.2018 р.

Примітка: ТС1 – ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТС2 – ПрАТ «Київське АТП 13061», ТС3 – АТ «КВК «Рапід», ТС3 – ПрАТ «АТП-1», ТС4 – ПАТ «АТП 13058», ТС5 – ПрАТ «АТП 11263», ТС6 – ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ТС7 – ПАТ «КАТП-2006», ТС7 – ПрАТ «САТП-1404»

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств

Фінансова безпека підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень обчислена за даними фінансової звітності підприємств (додаток Г) та визначена на основі одиничних параметрів

фінансової безпеки (додаток Д, табл. Д.1-Д.6). Індекс фінансової безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. зображений на рис. 2.12 вказує на перебування більшості підприємств у критичному стану, до таких підприємств належать ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404». ПрАТ «АТП-1» – єдине з досліджуваних підприємств, яке у досліджуваному періоді перебувало у критичному, допустимому та безпечному станах фінансової безпеки, проте позитивні тенденції не були утримані та підприємство протягом двох останніх років перебувало у критичному стані фінансової безпеки за значення індексу фінансової безпеки 0,5.

Рисунок 2.12 – Індекс фінансової безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Таким чином, у досліджуваній сукупності підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень вісім з дев’яти підприємств

мають критичний стан фінансової безпеки, що визначається критичним рівнем основних фінансових коефіцієнтів. Допустимий стан фінансової безпеки був характерним для ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» та у 2015-2018 рр. індекс фінансової безпеки незмінно дорівнював 0,7.

Коефіцієнти абсолютної та загальної ліквідності, що ідентифікують здатність підприємства погашати поточні зобов'язання вказує на критичний стан ліквідності у двох з великих підприємств (ПрАТ «Київське АТП 13061»), одного з середніх підприємств (ПАТ «АТП 13058») та всіх досліджуваних малих підприємств. Закономірно, що транспортні підприємства не маючи грошових коштів та ліквідних оборотних активів для погашення поточних зобов'язань накопичують їх та формують кредиторську заборгованість перед постачальниками товарів, послуг, працівниками, Державним та місцевим бюджетами, позабюджетними соціальними фондами тощо.

Використовуючи поточні зобов'язання для фінансування діяльності, підприємства мали порушення фінансової незалежності та маневреності власного капіталу. ПрАТ «Київське АТП 13061» у 2014-2016 рр. не мало власного капіталу за рахунок непокритих збитків і лише у 2017-2018 рр. менше п'ятої частини капіталу припадало на власний капітал, власного оборотного капіталу підприємство не сформувало у досліджуваному періоді (додаток Д, табл. Д.1).

Гірші показники коефіцієнтів фінансової незалежності та маневреності власного капіталу, що набували виключно від'ємних значень були характерні для ПАТ «АТП 13058», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454» та ПАТ «КАТП-2006». Відсутність власного капіталу пов'язана з непокритими збитками попередніх періодів (станом на кінець 2018 р. ПАТ «АТП 13058» – 14952 тис. грн., ПАТ «Чернігівське АТП - 17454» – 4562 тис. грн., ПАТ «КАТП-2006» – 475 тис. грн., додаток Г) та неоплаченим капіталом у випадку ПАТ «АТП 13058».

Кращі показники коефіцієнтів фінансової незалежності та маневреності власного капіталу, що відповідали нормативним значенням або були

максимально до них наближені були характерні для двох з трьох великих підприємств (ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» та АТ «КВК «Рапід», додаток Д, табл. Д.1-Д.2), двох з трьох середніх підприємств (ПрАТ «АТП-1» та ПрАТ «АТП 11263», додаток Д, табл. Д.1-Д.2). ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» забезпечувало формування власного капіталу на рівні не нижчому 83%, АТ «КВК «Рапід» – 38% (у 2014 та 2017 рр. – 49%), ПрАТ «АТП-1» – 88%, ПрАТ «АТП 11263» – 68%.

На основі проведеного аналізу динаміки одиничних параметрів фінансової безпеки, що характеризують стан ліквідності та фінансової незалежності встановлено, що великі та середні підприємства схильні до нормативного або близького до нього стану, малі підприємства схильні до критичного стану ліквідності та фінансової незалежності, відсутності власного оборотного капіталу.

Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей характеризує активність підприємств із залучення поточної кредиторської заборгованості до фінансування власної діяльності або ж відволікання власних коштів з обігу та акумулювання їх у дебіторській заборгованості. Періоди оборотності кредиторської заборгованості коливалися від 0 до 373 днів у 2014 р., 233 днів у 2015 р., 145днів у 2016 р., 166 днів у 2017 р., 210 днів у 2018 р. (табл. 2.20). Найвищі показники періоду оборотності кредиторської заборгованості були характерними для ПАТ «АТП 13058», яке щороку накопчувало кредиторську заборгованість за товари, роботи та послуги. Незадовільна тенденція та високі показники періоду оборотності кредиторської заборгованості були характерними для ПАТ «КАТП-2006» за умови набуття показниками значень від 53 днів у 2015 р. до 150 днів у 2017 р. та невідповідності їх тенденціям оборотності дебіторської заборгованості, чистого доходу від реалізації послуг тощо.

Періоди оборотності дебіторської заборгованості коливалися від 1 до 660 днів, що наближено до двох років та свідчить про загрозу для діяльності

підприємства у частині отримання коштів від дебіторів або ж понесення збитків.

Таблиця 2.20 – Періоди оборотності заборгованості за товари, роботи та послуги досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр., дні

Підприємства	Період одного обороту кредиторської заборгованості					Період одного обороту дебіторської заборгованості				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	30	0	-	1	1	54	54	59	56	52
ПрАТ «Київське АТП 13061»	65	47	35	34	66	33	263	240	324	316
АТ «КВК «Рапід»	19	10	18	11	11	33	25	29	28	23
ПрАТ «АТП-1»	2	1	2	2	5	64	58	64	45	31
ПАТ «АТП 13058»	373	233	145	166	210	18	69	47	69	102
ПрАТ «АТП 11263»	36	20	17	17	12	40	23	25	28	26
ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	33	142	67	43	17	75	510	660	404	100
ПАТ «КАТП-2006»	95	53	125	150	119	1	2	1	1	-
ПрАТ «САТП-1404»	8	84	2	1	3	19	43	11	36	37

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів підприємств

Найвищі показники періоду оборотності кредиторської заборгованості були характерними для ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», яке накопчувало дебіторську заборгованість за товари, роботи та послуги у 2015-2016 рр., та ПрАТ «Київське АТП 13061», яке збільшило період одного обороту дебіторської заборгованості майже у 10 разів. Загрозами економічній безпеці для ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПрАТ «Київське АТП 13061», а також інших досліджуваних підприємств є низький рівень платоспроможності споживачів послуг підприємства та, відповідно, несвоєчасні розрахунки замовників за виконані вантажні перевезення.

За результатами аналізу оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей досліджених підприємств становлено кілька закономірностей: підприємства, які мали безпечний або нормативний стан ліквідності та фінансової незалежності мали незначні періоди обороту кредиторської заборгованості (ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП-

1», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «САТП-1404»), інші підприємства мали дефіцит власного оборотного капіталу та компенсували його за рахунок кредиторської заборгованості, що уповільнювало її оборотність (ПрАТ «Київське АТП 13061», ПАТ «АТП 13058», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006»).

Показники рентабельності у оцінці фінансової безпеки підприємств представлені двома показниками (*ROS* та *ROA*), базою розрахунку яких є чистий фінансовий результат (табл. 2.21). Кумулятивний чистий фінансовий результат у 2014-2018 рр. набував як додатних, так і від'ємних значень, диференційованими були також темпи росту значень. Чистий прибуток у досліджуваному періоді отримали ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» (379378 тис. грн.), АТ «КВК «Рапід» (5289 тис. грн.), ПрАТ «АТП-1» (582 тис. грн.); чистий збиток – ПАТ «АТП 13058» (12228 тис. грн.), ПрАТ «Київське АТП 13061» (3147 тис. грн.), ПАТ «Чернігівське АТП - 17454» (2068 тис. грн.), ПрАТ «АТП 11263» (822 тис. грн.), ПАТ «КАТП-2006» (432 тис. грн.), ПрАТ «САТП-1404» (335 тис. грн.). Проте динаміку чистого фінансового результату жодного з підприємств у довгостроковому періоді не можливо описати за допомогою лінійного рівняння (табл. 2.21), що свідчить про відсутність єдиної тенденції до формування кінцевого результуючого показника та відсутність дієвих стратегій управління формуванням і використанням прибутку. Сталі тенденції до збільшення чистого прибутку мали місце у діяльності ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» у 2014-2017 рр. та ПАТ «АТП 13058» у 2015-2018 рр., збільшення чистих збитків – ПрАТ «Київське АТП 13061» у 2016-2018 рр.

Таблиця 2.21 – Динаміка чистого фінансового результату досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

	Чистий фінансовий результат, тис. грн.					Рівняння лінійне	Коефіцієнт апрок-симації	Альтетнативне рівняння	Коефіцієнт апрок-симації
	2014	2015	2016	2017	2018				
ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	18157	59123	99468	104530	98100	$y = 20529\,t + 14288$	0,77	$y = 55586\ln(t) + 22652$	0,91
ПрАТ «Київське АТП 13061»	-42749	-3199	35695	9414	-2308	$y = 9349{,}5\,t - 28678$	0,27	$y = -11980\,t^2 + 81229\,t - 112537$	0,90
ПрАТ «Київське АТП 13061» (2016-2018 рр.)	-	-	35695	9414	-2308	$y = -19002\,t + 52270$	0,95	-	-
АТ «КВК «Рапід»	221	157	177	2805	1929	$y = 606{,}4\,t - 761{,}4$	0,60	$y = -359{,}8\,t^4 + 4019\,t^3 - 15076\,t^2 + 22429\,t - 10791$	1,00
ПрАТ «АТП-1»	72	2422	1423	-2037	-1298	$y = -719{,}9\,t + 2276{,}1$	0,38	$y = 629\,t^3 - 6066{,}9\,t^2 + 16560\,t - 11133$	0,97
ПАТ «АТП 13058»	-2336	-9695	-4945	447	4301	$y = 2341{,}6\,t - 9470{,}4$	0,49	$y = -1137{,}2\,t^3 + 11883\,t^2 - 34384\,t + 21169$	0,99
ПАТ «АТП 13058» (2015-2018 рр.)	-	-9695	-4945	447	4301	$y = 4738\,t - 14318$	1,00	-	-
ПрАТ «АТП 11263»	-466	435	66	-934	77	$y = -28{,}3\,t - 79{,}5$	0,01	$y = 273{,}4\,t^3 - 2490{,}1\,t^2 + 6600{,}5\,t - 4878{,}4$	0,95
ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	-96,3	-206	-376	-1035	-355	$y = -134{,}6\,t - 9{,}7$	0,34	$y = 94{,}0\,t^4 - 1011{,}7\,t^3 + 3689{,}6\,t^2 - 5506{,}7\,t + 2638{,}5$	1,00
ПАТ «КАТП-2006»	-61	-3	-102	-134	-132	$y = -27{,}3\,t - 4{,}5$	0,61	$y = 15{,}9\,t^3 - 146{,}5\,t^2 + 367{,}6\,t - 294{,}4$	0,92
ПрАТ «САТП-1404»	-110,4	-131,1	-2,9	-69,8	-20,7	$y = 24{,}1\,t - 139{,}2$	0,47	$y = 27{,}3\,t^4 - 330{,}3\,t^3 + 1373{,}8\,t^2 - 2239{,}5\,t + 1058{,}3$	1,00

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів підприємств

Також математично доведено наявність прямого дуже сильного зв'язку між кумулятивним чистим фінансовим результатом та кумулятивним чистим доходом від надання послуг з вантажних перевезень (рис. 2.13, а), прямого помірного зв'язку між кумулятивним чистим фінансовим результатом та середнім розміром активів (рис. 2.13, б).

а)

б)

Рисунок 2.13 – Взаємозв'язок динаміки кумулятивного чистого фінансового результату досліджуваних підприємств та кумулятивного чистого доходу (а) та середнього розміру активів (б) у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Аналізуючи отримані результати, треба відзначити, що підприємства, які отримували більші розміри чистих доходів від надання послуг з перевезень отримували чисті прибутки. До таких підприємств належали ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП-1».

Винятком з першого положення є ПрАТ «Київське АТП 13061», що належить до великих транспортних перевізників, проте наявний потенціал використовує неефективно. Підприємства, які отримували менші розміри чистих доходів від надання послуг з перевезень отримували чисті збитки.

Підтвердженням цьому положенню є фінансові результати ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404».

Коефіцієнт ефективності грошового потоку підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень вказує на критичний рівень ефективності грошових потоків у частині покриття від'ємних грошових потоків у 2014-2018 рр. незалежно від інших ознак стану та діяльності підприємств.

Результуючи аналіз фінансової складової економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. визначено спільні загрози економічній безпеці: порушення абсолютної та загальної ліквідності та недостатності грошових коштів, оборотних активів для покриття поточних зобов'язань, невідповідність оборотності кредиторської та дебіторської заборгованостей та значні відхилення значень співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей від одиниці, незбалансованість грошових потоків та недостатній рівень чистих грошових потоків підприємств.

Ранжування стану фінансової безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. за розміром підприємства вказує на наявність прямого зв'язку між загальним економічним потенціалом та значенням індексу фінансової безпеки: одне велике підприємство та одне середнє підприємство мали допустимий стан безпеки з незначним варіювання, середні підприємства та малі підприємства перебувають у критичному стані.

Техніко-технологічна безпека підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень обчислена за даними фінансової звітності підприємств (додаток Г), внутрішньої інформації підприємств та визначена на основі одиничних параметрів техніко-технологічної безпеки (додаток Е, табл. Е.1-Е.3). Індекс техніко-технологічної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. зображений на рис. 2.14 вказує на постійний критичний стан основних засобів загалом та рухомого складу зокрема більшості досліджуваних підприємств: ПАТ «АТП 13058», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404», ПрАТ «АТП-1», АТ «КВК «Рапід», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454».

Основними причинами критичного стану техніко-технологічної безпеки підприємств, які об'єднують три малі підприємства та одне середнє, є критичний рівень або відсутність оновлення та вибуття основних засобів, критичний стан придатності основних засобів, що підтверджується значеннями коефіцієнта зношення основних засобів досягав 82,57% (ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»), 99,00% (ПАТ «АТП 13058»), 99,56% (ПАТ «КАТП-2006») (додаток Е, табл. Е.1-Е.3).

На нашу думку, посилюють кризовий стан техніко-технологічної безпеки відсутність транспортних засобів, що відповідають екологічним стандартам ЄВРО-5 та ЄВРО-6 та, відповідно, отриманих доходів від міжнародних перевезень. Наприклад, ПАТ «АТП 13058» володіє 20 автомобілями ЄВРО-3 та 60 автомобілями ЄВРО-1 [115].

Два з досліджуваних підприємств (ПрАТ «Київське АТП 13061» та ПрАТ «АТП 11263») слід визначити як прогресивні, оскільки їм вдалося змінити критичний стан техніко-технологічної безпеки на допустимий.

Рисунок 2.14 – Індекс техніко-технологічної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Параметри a_1 лінійних рівнянь індексу техніко-технологічної безпеки вказують на перспективи досягнення ПрАТ «Київське АТП 13061» безпечного чи нормативного стану (a_1 = 0,14), ПрАТ «АТП 11263» – допустимого чи безпечного стану (a_1 = 0,04).

Автотранспортні підприємства суттєво покращити стан основних засобів (коефіцієнт зношеності основних засобів ПрАТ «Київське АТП 13061» зменшився з 92,74% у 2014 р. до 52,33% у 2018 р.; коефіцієнт зношеності основних засобів ПрАТ «АТП 11263» зменшився з 62,38% у 2015 р. до 58,40% у 2018 р.) та підвищити частку відповідності рухомого складу вимогам євростандартів за умови стабільно високого рівня своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів.

У грудні 2011 р. ПрАТ «АТП 11263» було оновлено парк, а саме було придбано п'ять автопоїздів ЄВРО-5. У 2016 р. придбано ще один вантажний автомобіль ЄВРО-5 та напівпричеп до нього.

На ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» рівень одиничних параметрів техніко-технологічної безпеки мав найвищий серед досліджуваної сукупності підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень.

Нормативний стан одиничних параметрів техніко-технологічної безпеки був характерним для підприємства за показниками фондовіддачі, коефіцієнта оновлення основних засобів, відповідності рухомого складу вимогам євростандартів. Безпечний стан техніко-технологічної безпеки ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» був забезпечений щорічним оновленням основних засобів на четверту частину у 2015-2016 рр. або третину у 2014 р. та 2017-2018 рр., що дало можливість зменшити коефіцієнт зношення до 51,77% та сформувати автопарк з 300 автомобілів, серед яких 240 тентових і 60 рефрежираторів на базі тягачів Mercedes-Benz Actros класу Євро-5 і Євро-6. Автомобілі обладнані мобільним зв’язком і сучасними супутниковими системами моніторингу, що дозволяє в будь-який момент часу дізнатися про місце перебування автомобіля і підтримувати комунікативний зв’язок з водієм. Вся техніка сертифікована і регулярно проходить технічний огляд в акредитованих сервісних центрах.

Сервісне обслуговування здійснюється кваліфікованим персоналом на власній ремонтно-технічній базі [117].

Результуючи аналіз техніко-технологічної складової економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. визначено спільні загрози економічній безпеці: низький рівень вибуття основних засобів, низький рівень оновлення основних засобів та нівелювання підприємствами інвестиційної складової у фінансовій діяльності, високий ступінь зношеності основних засобів, що посилюється невідповідністю їх екологічним стандартам ЄВРО-5 та ЄВРО-6.

Ранжування стану техніко-технологічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. за розміром підприємства вказує на наявність прямого зв’язку між загальним економічним потенціалом та значенням індексу техніко-технологічної безпеки: одне велике підприємство мало допустимий та безпечний стан безпеки, одне велике та одне середнє підприємство забезпечили досягнення допустимого стану на кінець досліджуваного періоду, інші середні та малі підприємства перебували у критичному стані техніко-технологічної безпеки.

Інформаційна безпека підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень обчислена за даними фінансової звітності підприємств (додаток Г), внутрішньої інформації підприємств та визначена на основі одиничних параметрів (додаток Ж, табл. Ж.1-Ж.3). Індекс інформаційної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. зображений на рис. 2.15 вказує на наявність проблем забезпечення інформаційної складової економічної безпеки підприємств.

Жодне з аналізованих підприємств не мало сталих показників інформаційної безпеки у довгостроковому періоді, всі малі та два середні підприємства характеризуються критичним станом інформаційної безпеки та нульовим значенням відповідного індексу. Основними причинами такого стану інформаційної безпеки були відсутність нематеріальних активів та відмова підприємств від придбання їх. ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «КАТП-2006»,

ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПрАТ «САТП-1404» не витрачали коштів на придбання інформаційних технологій у 2014-2018 рр. та не володіли ними, що суперечить вимогам до здійснення діяльності в умовах сучасного інформаційного суспільства.

Рисунок 2.15 – Індекс інформаційної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

ПрАТ «АТП-1», на відміну від вище зазначених підприємств, придбавали нематеріальні активи у 2014 р. на суму 1 тис. грн., 2016 р. – 33 тис. грн., 2017 р. – 12 тис. грн. (рис. 2.16), проте інвестованих коштів виявилося недостатньо для забезпечення та утримання допустимого стану інформаційної безпеки на кінець досліджуваного періоду.

Рисунок 2.16 – Вартість нематеріальних активів досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр., тис. грн.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Інші досліджувані підприємства (ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід») виявилися найбільш динамічними у контексті забезпечення інформаційної безпеки. ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» з критичного стану інформаційної безпеки покращили до безпечного, вартість нематеріальних активів збільшилася до 509 тис. грн.; ПрАТ «Київське АТП 13061» – з критичного до нормативного стану, вартість нематеріальних активів збільшилася до 30570 тис. грн.; АТ «КВК «Рапід» – з критичного до допустимого стану, вартість нематеріальних активів збільшилася до 184 тис. грн. Так, при розрахунку одиничних параметрів інформаційної безпеки застосовувався найчастіше розмір витрат на придбання інформаційних технологій та лідером був ПрАТ «Київське АТП 13061».

Кадрова безпека підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень обчислена за даними фінансової звітності

підприємств (додаток Г), внутрішньої інформації підприємств та визначена на основі одиничних параметрів кадрової безпеки (додаток И, табл. И.1-И.3).

Індекс кадрової безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. зображений на рис. 2.17 вказує на допустимий, безпечний чи нормативний стан.

Рисунок 2.17 – Індекс кадрової безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Важливо зазначити, що жодне з підприємств не мало постійного критичного стану кадрової безпеки, що позитивно впливає на загальний рівень економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень.

На основі проведеного аналізу кадрових факторів впливу на економічну безпеку досліджуваних підприємств встановлено, що частина підприємств мають вищий від середньогалузевого рівень оплати праці. За проведеними розрахунками, що базувалися на даних Державної служби статистики України [17] та положеннях оподаткування доходів фізичних осіб [118], визначено

середній розмір заробітної плати працівників підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень: 2014 р. – 1619 грн., 2015 р. – 2220 грн., 2016 р. – 2329 грн., 2017 р. – 3528 грн., 2018 р. – 4368 грн. (додаток К).

З досліджуваних підприємств найвищі зарплати отримували працівники АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП-1» та ПрАТ «ТЕК «Західукртранс». У 2018 р. середня заробітна плата на таких підприємствах перевищувала середній рівень у 1,6-1,7 разів, що свідчить про належну мотивацію праці на великих та середніх підприємствах.

Інше велике підприємство (ПрАТ «Київське АТП 13061») реформувало систему оплати праці працівників та забезпечило перевищення заробітної плати над середній рівнем заробітної плати працівників підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень на 24,0% у 2018 р. Для середніх підприємств, окрім ПрАТ «АТП-1», та всіх малих підприємства характерним є низький рівень оплати праці, що становить загрозу економічній безпеці підприємства та зменшує потенціал залучення до перевезень висококваліфікованих та досвідчених фахівців.

Коефіцієнт плинності кадрів вважаємо одним з провідних індикаторів кадрової безпеки підприємства, який ідентифікує частку звільнених працівників та вказує на наявні проблеми економічного, трудового, психологічного характеру. Порушення кадрової безпеки підприємств за критерієм плинності кадрів мали такі підприємства: ПрАТ «Київське АТП 13061» у 2014-2015 рр. оптимізувало чисельність працівників майже на третину щороку та зменшило середню чисельність від 254 осіб у 2013 р. до 157 осіб у 2015 р.; АТ «КВК «Рапід» у 2015 р. зменшило чисельність працівників з 288 до 249 осіб, що становить майже п’яту частину персоналу; ПрАТ «АТП-1» у 2018 р. зменшило чисельність працівників з 138 до 83 осіб, що становить максимальне річне значення серед підприємств досліджуваної вибірки; ПАТ «АТП 13058» та ПрАТ «АТП 11263» на половину зменшували чисельність своїх працівників у 2014-2015 рр.

Для досліджуваних підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. загалом характерними були безпечний рівень трудової дисципліни та безпечний рівень частки заробітної плати в доходах підприємства.

Результуючи аналіз кадрової складової економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. визначено загрози економічній безпеці: низький рівень мотивації кадрів середніх та малих підприємств через неконкурентний рівень оплати праці, відповідно, недостатня комплектація кадрами підприємств висококваліфікованими та досвідченими кадрами.

Комерційна безпека підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень обчислена за даними фінансової звітності підприємств (додаток Г), внутрішньої інформації підприємств та визначена на основі одиничних параметрів кадрової безпеки (додаток Л, табл. Л.1-Л.3).

Індекс комерційної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. (рис. 2.18) свідчить, що лідерами за критеріями комерційної складової економічної безпеки були ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» та АТ «КВК «Рапід».

Таким чином, два з трьох аналізованих великих підприємств утримували комерційну безпеку на безпечному рівні та основним недоліком їхнього менеджменту була відсутність витрат на рекламу.

Можемо констатувати, що ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» та АТ «КВК «Рапід» не здійснювали витрати на рекламування послуг з вантажних перевезень. Варто зазначити, що не всі аналізовані підприємства мають офіційні інтернет-сайти та сторінки у соціальних мережах.

В сучасний умовах господарювання та сталої тенденції до діджиталізація, інформаціоналізації, переваги у забезпечені комерційної безпеки мають ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» (офіційний сайт – http://westukrtrans.com/), АТ «КВК «Рапід» (офіційний сайт – http://rapid.com.ua/), ПрАТ «Київське АТП 13061» (офіційний сайт – http://katp.avtologistika.com/), ПАТ «АТП 13058» (офіційний сайт – http://www.atp13058.kiev.ua/).

Рисунок 2.18 – Індекс комерційної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Допустимий стан комерційної безпеки мало ПрАТ «Київське АТП 13061» та відрізнялося від вище зазначених підприємств меншою часткою на ринку вантажних перевезеннях (додаток Л, табл. Л.1) та наявністю низки судових справ у 2014-2018 рр.: 1) справа № 2/362/944/15 в Васильківському міськрайонному суді Київської області за позовом до П. Л. Слизьконоса про стягнення матеріальної шкоди у розмірі 100 тис. грн.; 2) справа № 752/13423/13-ц в Голосіївському районному суді за позовом Іванюк В.М. про стягнення матеріальної шкоди у розмірі 24,3 тис. грн.; 3) справа № 826/16443/14 в Окружному адміністративному суді м. Києва за позовом до ДПІ у Голосіївському р-ні ГУ ДФС у м. Києві про скасування податкового повідомлення – рішення; 4) справа № 826/22243/15 в Голосіївському районному суді за позовом до ДПІ у Голосіївському районі ГУ ДФС України про визнання протиправним та скасування податкового повідомлення-рішення на суму 192,7 тис. грн.; 5) справа № 752/13423/14-ц в Голосіївському районному суді за

позовом Іванюк В.М. про стягнення матеріальної шкоди у розмірі 111 тис. грн.; 6) справа № 910/32744/15 в Адміністративному суді м. Києва за позовом ПАТ «Енергобанк» про стягнення кредиторської заборгованості у розмірі 9596,5 тис. грн.

ПрАТ «АТП-1» та ПАТ «АТП 13058» характеризуються погіршенням стану комерційної безпеки з допустимого до критичного (додаток Л, табл. Л.2) за рахунок зменшення їх частки на ринку вантажних перевезеннях. Крім того, ПрАТ «АТП-1» сплатило штрафів у 2017 р. у розмірі 2287 тис. грн., у 2018 р. – 49 тис. грн. Судові справи за участю ПрАТ «АТП-1» також становили загрозу комерційній безпеці підприємства:

1) справа №2а-3533/12/2670 за позовом до ДПІ у Голосіївському р-ні м. Києва про визнання протиправними та скасування податкових повідомлень-рішень;

2) справа №2а-10600/12/2670 до ДПІ у Голосіївському р-ні м.Києва про визнання протиправним та скасування податкового повідомлення-рішення;

3) справа №5011-15/525-2012 про банкрутство ЗАТ «УРСКА Авіоніка, в якій ПАТ «АТП-1» є кредитором, грошові вимоги якого визнані повністю;

4) справа №910/25370/13 за позовом до ТОВ «Фруїтера Україна» про стягнення суми у розмірі 213,8 тис. грн.;

5) справа №910/5402/15-г за позовом Заступника прокурора Голосіївського району м. Києва в інтересах держави в особі Київської міської ради до ПАТ «АТП-1» про внесення змін до договору на право тимчасового користування землею;

6) справа №910/11077/15 за позовом до Київської міської ради, третя особа: Департамент земельних ресурсів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Головне управління Державної казначейської служби України по м. Києву, Департамент фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) про стягнення 15 686,4 тис. грн.;

7) справа №826/17923/15 за позовом до ДПІ у Голосіївському ГУ ДФС у м. Києві, третя особа ПАТ «АКБ «Київ» про визнання протиправними та скасування податкового повідомлення-рішення;

8) справа № 362/6048/15-ц (провадження №2/362/2445/15) за позовом до Пасічника В.М. про стягнення матеріальної шкоди, заподіяної підприємству;

9) справа №826/17288/15 за позовом до Київської міської ради про визнання протиправним та часткове скасування рішення 11 сесії 5-го скликання Київської міської ради від 28.02.2013 р. №89/9146;

10) справа №826/13136/16 за позовом до ГУ ДФС у м. Києві про визнання протиправними та скасування податкового повідомлення-рішення, яким було нараховано ПАТ «АТП-1» суму грошового зобов'язання у загальному розмірі 7 490,6 тис. грн.;

11) справа №910/18722/16 за позовом до Київської міської ради, третя особа: Департамент земельних ресурсів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Головне управління Державної казначейської служби України по м. Києву, Департамент фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) про стягнення інфляційних втрат та трьох процентів річних у загальному розмірі 15 391,5 тис. грн.

Аналізуючи динаміку індексу комерційної безпеки ПрАТ «АТП 11263» можна відмітити критичний стан підприємства у 2015-2017 рр., коли підприємство сплатило пені за несвоєчасне виконання зобов'язань перед контрагентами у розмірі 6000 грн., 5374 грн. та 53 774 грн., штрафні санкції за порушення податкового законодавства – 1871 грн., донараховану орендну плату за землю – 259 220 грн. Для сплати донарахованого платежу був укладений договір з Державною податковою інспекцією на розстрочку боргу, зі сплатою рівними частинами до травня 2016 р. Протягом поточного 2016 р. підприємство сплатило податкового боргу у розмірі 99075,12 грн. та згідно Податкового Кодексу України підприємство сплатило пені при розстрочці податкового боргу у сумі 28008 грн.

Всі досліджувані малі підприємства (ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404») характеризувалися критичним станом комерційної безпеки з урахуванням відсутності витрат на рекламу, низької частки на ринку вантажних перевезень.

Результуючи аналіз комерційної складової економічної безпеки підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень у 2014-2018 рр. визначено загрози економічній безпеці: відсутності витрат на рекламу, низька частка малих та середніх підприємств на ринку вантажних перевезень, а також пені за порушення несвоєчасне виконання зобов'язань перед контрагентами та штрафи за порушення податкового законодавства.

Динаміку індексу економічної безпеки досліджуваних підприємств, визначених за формулою 2.2, наведено на рис. 2.19 та табл. 2.22. Отримані розрахункові значення свідчать, що для досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. були характерні критичний ($I_{екон.безп.} < 0,60$) та допустимий ($0,60 \le I_{екон.безп.} < 0,85$) стани економічної безпеки. Для жодного з досліджуваних підприємств не ідентифіковано безпечного ($0,85 \le I_{екон.безп.} < 1,0$) чи нормативного ($I_{екон.безп.} \ge 1,0;$) станів економічної безпеки, що свідчить про наявність сукупності загроз за напрямами фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, кадрової та комерційної безпеки.

Оскільки коефіцієнт варіації набув значення понад 33,33% ($V_\sigma = 42,55\%$), можемо стверджувати про середнє значення індексу економічної безпеки ($\overline{I_{екон.безп.}} = 0,41$), яке не є типовим для характеристики рівня економічної безпеки за максимального значення у розмірі 0,83 (ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», 2018 р.) та мінімального значення у розмірі 0,16 (ПАТ «Чернігівське АТП-17454», 2014 та 2017 р.).

Рисунок 2.19 – Індекс економічної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Найбільше значення індексу економічної безпеки серед досліджуваних підприємств мало ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», для нього характерним було збільшення індексу економічної безпеки на 0,07 щорічно (формула 2.17) та зміна критичного стану у 2014-2015 рр. на допустимий стан у 2016-2018 рр.

$$I_{екон.безп.ТЕКЗахідуютранс} = 0{,}069t + 0{,}507\ ;\ (R^2 = 0{,}84) \qquad (2.17)$$

Таблиця 2.22 – Результати оцінки економічної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр.

Підприємство	Роки	Індекси за групами показників					$I_{екон..безп}$
		$I_{фін.безп.}$	$I_{тех.безп.}$	$I_{інформ.безп.}$	$I_{кадр.безп.}$	$I_{комер.безп.}$	
ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	2014	0,60	0,79	0,00	0,80	0,85	0,58
	2015	0,70	0,67	0,00	0,94	0,85	0,59
	2016	0,70	0,87	0,70	0,91	0,85	0,79
	2017	0,70	0,87	0,70	0,94	0,85	0,79
	2018	0,70	0,87	0,88	0,97	0,85	0,83
ПрАТ «Київське АТП 13061»	2014	0,15	0,22	0,30	0,56	0,81	0,31
	2015	0,15	0,27	0,30	0,69	0,81	0,34
	2016	0,35	0,46	1,00	0,90	0,81	0,61
	2017	0,34	0,46	0,30	0,84	0,80	0,46

Продовження таблиці 2.22

1	2	3	4	5	6	7	8
	2018	0,15	0,81	1,00	0,74	0,81	0,64
АТ «КВК «Рапід»	2014	0,31	0,46	0,34	0,94	0,85	0,48
	2015	0,35	0,39	0,00	0,94	0,85	0,40
	2016	0,45	0,39	0,00	0,94	0,85	0,43
	2017	0,47	0,64	0,00	0,94	0,85	0,51
	2018	0,48	0,57	0,70	0,94	0,85	0,63
ПрАТ «АТП-1»	2014	0,50	0,22	0,00	0,95	0,69	0,38
	2015	0,70	0,37	0,00	0,94	0,69	0,48
	2016	0,85	0,65	0,70	0,95	0,69	0,75
	2017	0,50	0,43	0,70	0,91	0,44	0,55
	2018	0,50	0,56	0,00	0,62	0,41	0,42
ПАТ «АТП 13058»	2014	0,15	0,12	0,00	0,72	0,55	0,21
	2015	0,15	0,23	0,00	0,52	0,55	0,22
	2016	0,15	0,47	0,00	0,72	0,73	0,33
	2017	0,29	0,39	0,00	0,87	0,73	0,36
	2018	0,20	0,27	0,00	0,67	0,55	0,26
ПрАТ «АТП 11263»	2014	0,36	0,52	0,00	0,72	0,69	0,40
	2015	0,48	0,61	0,00	0,82	0,36	0,44
	2016	0,43	0,58	0,00	0,87	0,44	0,43
	2017	0,50	0,68	0,00	0,87	0,44	0,48
	2018	0,50	0,68	0,00	0,87	0,73	0,51
ПАТ «Чернігівське АТП-17454»	2014	0,15	0,12	0,00	0,74	0,00	0,16
	2015	0,15	0,12	0,00	0,79	0,55	0,22
	2016	0,15	0,12	0,00	0,44	0,55	0,18
	2017	0,00	0,12	0,00	0,64	0,55	0,16
	2018	0,15	0,26	0,00	0,44	0,55	0,22
ПАТ «КАТП-2006»	2014	0,15	0,17	0,00	0,64	0,55	0,22
	2015	0,00	0,40	0,00	0,56	0,55	0,23
	2016	0,00	0,37	0,00	0,64	0,55	0,23
	2017	0,15	0,57	0,00	0,59	0,55	0,33
	2018	0,15	0,37	0,00	0,64	0,55	0,28
ПрАТ «САТП-1404»	2014	0,30	0,46	0,00	0,69	0,55	0,35
	2015	0,30	0,46	0,00	0,69	0,55	0,35
	2016	0,30	0,46	0,00	0,84	0,55	0,37
	2017	0,24	0,41	0,00	0,84	0,55	0,33
	2018	0,47	0,41	0,00	0,84	0,55	0,40

Примітки:

- критичний стан; - допустимий стан; - безпечний стан; - нормальний стан

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Станом на 2018 р. ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» був максимально наближеним до безпечного стану економічної безпеки за умови сталої позитивної динаміки. Статистична характеристика (мінімальне, максимальне та середнє значення, варіаційний розрив, стандартне відхилення, коефіцієнт

варіації, табл. 2.23) свідчить про неоднорідність сукупності підприємств за розрахунковими значеннями індексів економічної безпеки.

Таблиця 2.23 – Статистична характеристика досліджуваних підприємств за індексами економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Підприємство	Максимальне значення, *max*	Мінімальне значення, *min*	Середнє значення	Розмах варіації	Стандартне відхилення, σ	Коефіцієнт варіації, V_σ
Фінансова безпека ($I_{фін.безп.}$)	0,85	0,00	0,34	0,85	0,22	62,61
Техніко-технологічна безпека ($I_{тех.безп.}$)	0,87	0,12	0,45	0,75	0,21	47,29
Інформаційна безпека ($I_{інформбезп.}$)	1,00	0,00	0,17	1,00	0,31	185,04
Кадрова безпека ($I_{кадр.безп.}$)	0,97	0,44	0,78	0,53	0,15	19,18
Комерційна безпека ($I_{комер.безп.}$)	0,85	0,00	0,64	0,85	0,18	27,96
Індекс економічної безпеки ($I_{екон.безп.}$)	0,83	0,16	0,41	0,67	0,18	42,55

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів підприємств, власних розрахунків

Загрозами економічній безпеці ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» залишалися незбалансованість оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей, вхідних та вихідних грошових потоків, низький рівень інформаційної озброєності та відсутність витрат на збут, ефективної політики стимулювання та рекламування послуг з вантажних перевезень.

Для ПрАТ «Київське АТП 13061» та АТ «КВК «Рапід» характерним був критичний стан економічної безпеки, який вдалося подолати у 2018 р. та забезпечити допустимий стан. Спільними загрозами для економічної безпеки є відсутність власного оборотного капіталу, незбалансованість оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей, вхідних та вихідних грошових потоків, зношення основних засобів, низький рівень захищеності інформації та ефективності реклами.

Критичним станом економічної безпеки протягом 2014-2018 рр. характеризуються всі середні та малі підприємства (ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Чернігівське АТП-17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404»). Особливу увагу слід звернути на кризовий стан фінансової та інформаційної складових економічної безпеки.

Отже, здійснена ідентифікація економічної безпеки дев'яти підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (великі: ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід»; середні: ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263»; малі: ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404») свідчить, що стан великих підприємств як критичний на початок досліджуваного періоду та змінений на допустимий на кінець періоду; середні та малі підприємства мали критичний стан економічної безпеки протягом досліджуваного періоду.

Висновки до розділу 2

Результати ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту дозволили стверджувати наступне:

1. Розроблено науково-практичний інструментарій ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту в розрізі функціональних блоків (фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека), який на побудований на основі запропонованого інтегрального індексу економічної безпеки підприємства. Ідентифікація рівня економічної безпеки підприємства відбувається шляхом обчислення узагальнюючого інтегрального показника – індексу економічної безпеки підприємства ($I_{екон..безп.}$) на основі індикативної бази оціночних параметрів. Значення вагових коефіцієнтів групи показників

для розрахунку індексу економічної безпеки підприємства сформовані з пріоритетністю фінансової та техніко-технологічної складової забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства, що визначається необхідністю формування достатнього обсягу фінансових ресурсів підприємства за умови збереження фінансової стійкості та ефективності їх використання, а також забезпечення належного стану транспортних засобів (за критеріями морального та фізичного зносу, своєчасного та комплексного обслуговування, відповідності екологічним вимогам тощо) для якісного надання послуг вантажних перевезень. Для автотранспортних підприємств, що спеціалізуються на вантажних перевезеннях та враховуючи особливості їх фінансово-господарської діяльності запропонована система з п’яти функціональних блоків, які об’єднують 26 відносних показників на основі 40 абсолютних показників, які комплексно характеризують діяльність підприємства.

2. Проведено аналіз ринку вантажних перевезень за динамікою абсолютних та відносних показників та визначено зростання обсягу наданих послуг з вантажних автотранспортних перевезень майже у 5 разів у 2010-2018 рр., що перевищує темпи росту за іншими видами транспорту, проте таке зростання має інфляційну складову; обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом був відносно стабільним, проте частка його у загальному обсязі перевезених вантажів зростала у довгостроковому періоді. За технологією регресійно-кореляційного аналізу встановлено наявність прямого сильного зв’язку обсягу реалізованих послуг з вантажних автотранспортних перевезень та зовнішньою торгівлею: експортом товарів та імпортом товарів, а також валовою додано. вартістю сільського господарства, добувної промисловості, переробної промисловості, будівництва, оптової та роздрібної торгівлі.

3. На основі запропонованого нового підходу ідентифікації економічної безпеки транспортних підприємств, ідентифіковано стан економічної безпеки транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) та підприємств, що надають послуги

вантажних автотранспортних перевезень (клас 49.41 КВЕД 2010) та ідентифіковано основні загрози економічній безпеці: недостатній обсяг оборотних активів для покриття поточних зобов'язань; загальна збитковість транспортних підприємств; недостатній рівень фондовіддачі основних засобів та її постійні коливання, що посилюється критичним рівень вибуття та оновлення основних засобів транспортних підприємств, невідповідністю транспортних засобів екологічним нормам рівня ЄВРО-5, ЄВРО-6; недостатній рівень вкладення коштів транспортних підприємств у придбання нематеріальних активів, в тому числі програмного забезпечення, ліцензій тощо.

4. Результати оцінки ідентифікації економічної безпеки досліджуваних підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (великі: ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід»; середні: ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263»; малі: ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404») вказують про критичний стан великих підприємств на початок досліджуваного періоду (2014 р.) та змінений на допустимий на кінець періоду (2018 р.); середні та малі підприємства мали критичний стан економічної безпеки протягом досліджуваного періоду. Кризовий стан, в першу чергу, ідентифіковано для фінансової та інформаційної складових економічної безпеки.

Результати досліджень другого розділу викладено у наступних публікаціях [10, 163, 186, 187].

РОЗДІЛ 3
ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Система заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Сучасний стан економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту свідчить про наявність численної сукупності внутрішніх та зовнішніх загроз, що генеруються під час здійснення ними фінансово-господарської діяльності та більшість АТП мають рівень економічної безпеки, що ідентифікується як критичний. У такому разі актуальності набуває наукове обгрунтування, апробація та впровадження підприємствами автомобільного транспорту заходів забезпечення економічної безпеки.

У табл. 3.1 систематизовано підходи вітчизняних вчених до трактування поняття «забезпечення економічної безпеки підприємства» у сучасній економічній літературі та визначено основні їх характеристики: процесний підхід до забезпечення економічної безпеки через визначення його як сукупність послідовних та обгрунтованих дій; захисний підхід через, що реалізується через недопущення збитків підприємства від дії дестабілізуючих факторів; неперервність забезпечення економічної безпеки підприємства. Розбіжності у поглядах вчених на сутність поняття «забезпечення економічної безпеки підприємства» виявлено за напрямами мети та суб’єктів забезпечення економічної безпеки підприємства.

В. В. Немченко, В. В. Малішевська, Т. І. Олешко, Я. В. Пазюра метою забезпечення економічної безпеки підприємства вважають «запобігання можливих збитків і досягнення максимального рівня економічної безпеки»

[103, с. 12; 111, с. 128]. Подібної думки дотримуються О. Г. Череп та Л. А. Бехтер [168].

Таблиця 3.1 – Систематизація визначень поняття «забезпечення економічної безпеки підприємства»

Автори, рік публікації	Авторське трактування	Підхід
В. В. Немченко, В. В. Малішевська (2012) Т. І. Олешко, Я. В. Пазюра (2017)	процес[1] реалізації функціональних складових економічної безпеки з метою запобігання можливих збитків[2] і досягнення максимального рівня[3] економічної безпеки в даний час і в майбутньому [103, с. 12; 111, с. 128]	[1]процесний [2]захисний, [3]розвиваючий
З. Б. Живко (2012)	є передумовою його (підприємства – *Авт.*) існування[1], комплексним видом діяльності, постійним процесом[2] підтримання його функціональних складників на певному рівні з метою досягнення максимального ефекту[3] за своєчасного реагування на негативні впливи внутрішніх і зовнішніх чинників[4] [45, с. 17-18]	[1]стійкісний, [2]процесний, [3]розвиваючий [4]захисний
П. Я. Пригунов (2013)	неперервний процес[1], спрямований на захист[2] економічних інтересів[3] власника та підприємства, який здійснюється суб'єктами безпеки в рамках визначених власником та діючим законодавством їх повноважень [123, с. 121-122]	[1]процесний, [3]захисний [3]гармоніза-ційний
М. І. Копитко (2015)	процес[1], що передбачає сукупність послідовних та обгрунтованих дій менеджерів з метою досягнення такого стану діяльності підприємства, який дозволяє з максимальною ефективністю використовувати доступні ресурси[2] для захисту інтересів від впливу дестабілізуючих чинників[3] [64, с. 65]	[1]процесний, [2]ресурсний, [3]захисний
О. М. Грибіненко, С. М. Шагоян (2017)	реалізація всіх елементів економічної безпеки для уникнення ймовірних втрат[1] та отримання найбільш оптимального рівня[2] економічної безпеки як у певний момент, так і на майбутнє [25, с. 99]	[1]захисний, [2]стійкісний
О. Г. Череп, Л. А. Бехтер (2018)	постійний процес[1], спрямований на реалізацію стратегії з метою відвертання можливих збитків[2] і досягнення максимального рівня економічної безпеки підприємства[3], зараз і в майбутньому [168, с. 184]	[1]процесний, [2]захисний, [3]стійкісний

Джерело: складено автором 25, [45, 64, 103, 111, 123, 168]

Вимоги «уникнення ймовірних втрат та отримання найбільш оптимального рівня економічної безпеки» [25, с. 99] покладені в основу визначення мети забезпечення економічної безпеки підприємства за підходом О. М. Грибіненко та С. М. Шагоян.

Тандем «витрати/загрози» для формулювання мети забезпечення економічної безпеки у сфері готельно-ресторанного бізнесу застосовує А. В. Бієвець: «мета забезпечення економічної безпеки полягає в мінімізації втрат, а також у зниженні ризику виникнення загроз» [7, с. 4].

Досягнення максимальної ефективності використання ресурсів підприємства за одночасного захисту від впливу дестабілізуючих внутрішніх і зовнішніх чинників – спільний підхід до визначення мети забезпечення економічної безпеки підприємства за працями З. Б. Живко [45] та М. І. Копитко [64]. Саме адаптивний та захисний підходи до забезпечення економічної безпеки покладені в основу визначення вчених (З. Б. Живко, М. І. Копитко, А. Є. Данкевич, Г. Ю. Ткачук [29]), що передбачає коригування процесу забезпечення економічної безпеки підприємства впливом внутрішніх і зовнішніх чинників, а у разі їх дестабілізуючого впливу – активізація захисної функції цього процесу.

П. Я. Пригунов дотримується думки, що виключно «на захист економічних інтересів власника та підприємства» [123, с. 121] має бути спрямовано забезпечення економічної безпеки підприємства. Проте вважаємо дане твердження дискусійним, оскільки економічна безпека підприємства повинна реалізовуватися відповідно до положень стратегічного, тактичного та оперативного управління підприємством, під впливом зовнішнього середовища та його переважної невизначеності, що не завжди робить першочерговим захист економічних інтересів власника та підприємства.

Авторський підхід до розуміння поняття «забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту» базується на синтезі авторського визначення поняття «економічна безпека автотранспортного підприємства» з поняттям «забезпечення». Останнє у Великому тлумачному словнику сучасної української мови трактується як «дія за знач. забезпечити» [15, с. 375]. Забезпечити (забезпечувати) містить наступне пояснення: «1. Постачаючи щось у достатній кількості, задовольняти кого-, що-небудь у якихось потребах. // Надавати кому-небудь достатні матеріальні засоби до

існування. 2. Створювати надійні умови для здійснення чого-небудь; гарантувати щось. 3. Захищати, охороняти кого-, що-небудь від небезпеки» [15, с. 375]. Запропоновано розуміти забезпечення економічної безпеки підприємства автомобільного транспорту як сукупність дій суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємства, спрямованих на ідентифікацію негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру та реалізацію заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку підприємства з метою досягнення цільового рівня економічної безпеки.

Забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту слід розглядати виключно з позиції системності, оскільки досягнення цільового рівня економічної безпеки підприємства можливе лише за умови застосування системного підходу управління. Системний підхід вважаємо найбільш пріоритетним до розробки та впровадження заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту серед інших методів (частковий, технічно-кібернетичний, інформаційно-інтегруючий, гуманістичний, гіпотетичний, системний, функціональний, процесний, ресурсний, компетентнісний [167, с. 41]).

Основною змістовною складовою понять «системний підхід» є термін «система», який вперше з'явився в Давній Греції 2500-2400 років тому й означав «сполучення», «організм», «організація» [70, с. 15]. З часів античності відбувається розвиток теоретичних, методологічних та прагматичних засад застосування системного підходу до різних сфер життя суспільства, винятком не стали підприємства.

«Головна ідея системного підходу полягає у розгляд підприємства як цілісного утворення, що складається з певної кількості взаємопов'язаних елементів, які орієнтовані на досягнення різних цілей в умовах зовнішнього середовища, що постійно змінюється. Увага системного підходу зосереджується як на внутрішніх взаємозв'язках і взаємозалежностях підприємства як системи, так і на зовнішніх чинниках, які належать до економічного простору більш високого рівня» [92, с. 145].

Теорія систем, на думку Е. І. Данілової, «пояснила фундаментальні основи структурної та функціональної побудови економічної діяльності суб'єктів економіки, принципи її стійкості, правила та закономірності поведінки елементів в системі та системи як цілісного формування з властивостями, відінними від властивостей кожного елемента системи» [28, с. 18]. Прихильниками застосування системного підходу чи окремих його положень у забезпеченні економічної безпеки підприємств є Д. В. Бульченко, О.О. Воронков [19], Е. І. Данілова [28], С. А. Лебедко [73], О.В. Локотецька [90], О. М. Ляшенко [92], П. А. Поляков [122], О. О. Сосновська [152], В. М. Сотниченко [153], Д. С. Степанов [155], Л. М. Шимановська-Діанич [175], Л. Є. Шульженко [180] та ін.

Таким чином, протекція загальної теорії систем та системного підходу у забезпечення економічної безпеки підприємства повинно стати запорукою ефективної та результативної система забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, що вирішує завдання забезпечення економічної безпеки підприємства в єдності її функціональних блоків (фінансова, техніко-технологічна, інформаційна, кадрова, комерційна), досягнення сталого розвитку підприємства, досягнення мети його діяльності та мінімізації негативного впливу загроз зовнішнього середовища. Особливостями застосування системного підходу до забезпечення економічної безпеки підприємства є необхідність врахування всіх внутрішніх та зовнішніх умов та чинників діяльності підприємств автомобільного транспорту.

Система забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту об’єднує сукупність системоутворюючих компонентів, якими є керівна та керована підсистеми, а також принципи, інструменти, задачі тощо (рис. 3.1).

Керівна підсистема забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту представлена внутрішніми та зовнішніми суб’єктами, що наділені повноваженнями забезпечення економічної безпеки підприємства.

Рисунок 3.1 – Система забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Джерело: складено автором

Ієрархія суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, наведена на рис. 3.2, передбачає наявність трьох рівнів: перший рівень – найвищі керівні органи підприємств автомобільного транспорту (загальні збори акціонерів (учасників) та наглядова рада), другий рівень – проміжний керівний орган підприємств автомобільного транспорту (виконавчий орган товариств, підзвітний загальним зборам акціонерів

(учасників) і наглядовій раді), третій рівень – нижчий рівень суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств, що об'єднує контрольні та інші служби (відділи, департаменти).

Рисунок 3.2 – Ієрархія суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Джерело: складено автором

Перший рівень суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту уповноважений генерувати стратегічні рішення забезпечення економічної безпеки, другий рівень – виконувати стратегічні рішення забезпечення економічної безпеки та генерувати тактичні та оперативні рішення, третій рівень – контролювати та виконувати рішення, що генеруються суб'єктами першого та другого рівнів.

Перший рівень суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту об'єднує загальні збори акціонерів (учасників) та наглядова рада (у разі утворення). У статті 32 Закону України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 р. № 514-VI [126] визначено виключні компетенції загальних зборів акціонерів, частина яких безпосередньо пов'язані із

забезпеченням економічної безпеки підприємств: 1) визначення основних напрямів діяльності акціонерного товариства; 2) прийняття рішення про збільшення/зменшення статутного капіталу товариства; 3) розгляд звіту виконавчого органу та затвердження заходів за результатами його розгляду; 4) розгляд висновків зовнішнього аудиту та затвердження заходів за результатами його розгляду; 5) розподіл прибутку і збитків товариства; 6) затвердження звіту та висновків ревізійної комісії (ревізора); 7) вирішення інших питань, що належать до виключної компетенції загальних зборів акціонерів тощо [126].

У статті 29 Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2018 р. № 2275-VIII визначено компетенції загальних зборів учасників, частина яких безпосередньо пов'язані із забезпеченням економічної безпеки підприємств:1) визначення основних напрямів діяльності товариства; 2) внесення змін до статуту товариства, прийняття рішення про здійснення діяльності товариством на підставі модельного статуту; 3) зміна розміру статутного капіталу товариства; 4) визначення форм контролю та нагляду за діяльністю виконавчого органу товариства; 5) створення інших органів товариства, визначення порядку їх діяльності; 6) розподіл чистого прибутку товариства, прийняття рішення про виплату дивідендів; 7) прийняття рішень про виділ, злиття, поділ, приєднання, ліквідацію та перетворення товариства тощо [142].

До суб'єктів першого рівня забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту належить наглядова рада акціонерного товариства, у разі її створення. Наглядова рада акціонерного товариства є колегіальним органом, що здійснює захист прав акціонерів товариства і в межах компетенції, визначеної статутом та Законом України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 р. № 514-VI [126], здійснює управління акціонерним товариством, а також контролює та регулює діяльність виконавчого органу. Наглядова рада обов'язково створюється у публічних акціонерних товариствах та приватних акціонерних товариствах з кількістю акціонерів 10 і більше осіб.

До виключної компетенції наглядової ради акціонерного товариства в частині забезпеченням економічної безпеки належить: 1) затвердження внутрішніх положень, якими регулюється діяльність товариства, крім тих, що віднесені до виключної компетенції загальних зборів, та тих, що рішенням наглядової ради передані для затвердження виконавчому органу; 2) прийняття рішення про розміщення/викуп товариством інших цінних паперів, крім акцій; 3) затвердження умов контрактів, які укладатимуться з членами виконавчого органу, встановлення розміру їх винагороди; 4) призначення і звільнення керівника підрозділу внутрішнього аудиту (внутрішнього аудитора); 5) здійснення контролю за своєчасністю надання (опублікування) товариством достовірної інформації про його діяльність відповідно до законодавства, опублікування товариством інформації про принципи (кодекс) корпоративного управління товариства; 6) розгляд звіту виконавчого органу та затвердження заходів за результатами його розгляду у разі віднесення статутом товариства питання про призначення та звільнення голови та членів виконавчого органу до виключної компетенції наглядової ради; 7) вирішення питань про створення, реорганізацію та/або ліквідацію структурних та/або відокремлених підрозділів товариства; 8) прийняття рішення про надання згоди на вчинення значного правочину або про попереднє надання згоди на вчинення такого правочину; 9) визначення ймовірності визнання товариства неплатоспроможним внаслідок прийняття ним на себе зобов'язань або їх виконання, у тому числі внаслідок виплати дивідендів або викупу акцій; 10) вирішення інших питань, що належать до виключної компетенції наглядової ради згідно із статутом акціонерного товариства [126].

Наглядова рада товариств з обмеженою та додатковою відповідальністю в межах компетенції, визначеної статутом товариства, контролює та регулює діяльність виконавчого органу товариства. Зокрема, до компетенції наглядової ради може бути віднесено обрання одноосібного виконавчого органу товариства або членів колегіального виконавчого органу товариства (всіх чи окремо одного або декількох з них), зупинення та припинення їхніх

повноважень, встановлення розміру винагороди членам виконавчого органу товариства [142]. У досліджуваній сукупності підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень наглядові ради станом на 2018 р. утворені у всіх досліджуваних підприємствах за винятком ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Органи управління досліджуваних підприємств станом на кінець 2018 року

Орган управління	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП 11263»	ПрАТ «АТП-1»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	ПрАТ «САТП-1404»	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	ПАТ «АТП 13058»	ПАТ«КАТП-2006»	ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»
Загальні збори акціонерів	+		+	+	+	+	+	+	+
Наглядова рада	+	+	+	+	+		+	+	+
Правління		+		+			+		
Генеральний директор	+		+		+	+		+	+
Ревійзійна комісія	+	+						+	+
Ревізор					+	+			

Джерело: складено автором на основі матеріалів підприємств

Таким чином, компетенції суб’єктів першого рівня забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту полягають у визначенні основних напрямів діяльності та, відповідно, основних векторів забезпечення економічної безпеки підприємств. Щодо функціональних блоків економічної безпеки підприємств, то компетенції суб’єктів першого рівня забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту зосереджені у комерційній, фінансовій та кадрових блоках.

Другий рівень суб’єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту – це виконавчий орган товариств, здійснює управління поточною діяльністю товариства та підзвітний загальним зборам акціонерів (учасників) і наглядовій раді товариства. Виконавчий орган акціонерного товариства, товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю може бути колегіальним (правління, дирекція) або

одноосібним (директор, генеральний директор). У досліджуваній сукупності підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень колегіальні органи функціонують в ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «Київське АТП 13061», ПАТ «АТП 13058», одноосібні – АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «САТП-1404», ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПАТ«КАТП-2006», ПАТ «Чернігівське АТП – 17454» (табл. 3.2).

До компетенції суб'єктів другого рівня забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту в частині забезпеченням економічної безпеки належить: 1) підготовка програм фінансово-господарської діяльності, бізнес-планів, планування рівня економічної безпеки; 2) затвердження штатного розкладу, правил внутрішнього трудового розпорядку, посадових інструкцій та посадових окладів працівників; 3) забезпечення проведення аудиторської перевірки діяльності товариства; 4) затвердження кошторисів витрат на розвиток виробництва, оплати праці та соціальний розвиток; 5) визначення загальних засад інформаційної політики товариства, а також здійснення контролю за розкриттям інформації та реалізацією інформаційної політики товариства тощо.

Компетенції суб'єктів другого рівня забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту полягають у реалізації затвердженої стратегії економічної безпеки підприємств та її поточному забезпеченні. Щодо функціональних блоків економічної безпеки підприємств, то компетенції суб'єктів другого рівня забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту зосереджені у всіх блоках.

Третій рівень суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту об'єднує контрольні служби та інші служби (відділи, департаменти), що в межах власних повноважень реалізують заходи забезпечення економічної безпеки, постійно ідентифікують стан економічної безпеки, ідентифікують внутрішні та зовнішні загрози економічній безпеці та звітують перед суб'єктами першого та другого рівнів забезпечення економічної безпеки. Для вітчизняних АТП не характерним є наявність розгалуженої

системи контролю, відповідно, відсутність в організаційних структурах підприємств автомобільного транспорту таких контролюючих служб як служба внутрішнього аудиту (внутрішній аудитор) чи контрольно-аналітична служба. У досліджуваній сукупності підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень ревізійна комісія як колегіальний орган утворена АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП 11263» та ПАТ «Чернігівське АТП – 17454», одноосібний – ПрАТ «САТП-1404» та ПрАТ «ТЕК «Західукртранс».

Ревізійна комісія проводить перевірку фінансово-господарської діяльності підприємства за результатами фінансового року. Відповідно до Статуту ПАТ «Чернігівське АТП – 17454», Ревізійна комісія готує висновок, в якому міститься інформація виключно за двома напрямами: «підтвердження достовірності та повноти даних фінансової звітності за відповідний період; факти порушення законодавства під час провадження фінансово-господарської діяльності, а також встановленого порядку ведення бухгалтерського обліку та подання звітності» [116]. Для цілей забезпечення економічної безпеки підприємств більш інформативним слід вважати висновки служби внутрішнього аудиту (внутрішнього аудитора) та аналітичної служби, проте їх наявність у організаційних структурах підприємств автомобільного транспорту не набула поширення, що слід вважати інституційним та організаційним недоліком наявних систем забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

Погоджуємося з підходом Н.С. Скопенко та Т.М. Іванюти до класифікації систем забезпечення економічної безпеки підприємства: «залежно від централізації виконання функцій можливі три типи системи економічної безпеки підприємства: централізована система (ЦС), децентралізована система (ДС) та змішана (ЗС)» [150, с. 576]. При децентралізованій системі забезпечення економічної безпеки підприємства певні функції розділені між різними структурними підрозділами та окремими фахівцями відповідно до їх професійним компетенції. Децентралізовану систему забезпечення економічної безпеки доцільно застосовувати у малих та середніх підприємствах

автомобільного транспорту з незначними інформаційними потоками, чисельністю персоналу та чутливістю підприємства до зовнішніх та внутрішніх дестабілізуючих чинників.

Типовими для підприємств автомобільного транспорту є логічні зв'язки між структурними підрозділами підприємств та функціональними блоками економічної безпеки:

– фінансова безпека – фінансовий відділ; бухгалтерія, економічний (плановий) відділ,

– техніко-технологічна безпека – економічний (плановий) відділ, відділ організації перевезень, відділ матеріально-технічного забезпечення,

– інформаційна безпека – відділ матеріально-технічного забезпечення, служба безпеки,

– кадрова безпека – відділ кадрів, бухгалтерія, юридичний відділ;

– комерційна безпека – економічний (плановий) відділ, відділ матеріально-технічного забезпечення, служба безпеки, юридичний відділ тощо.

Досягнення максимальної ефективності та результативності забезпечення економічної безпеки великого чи середнього автотранспортного підприємства можливе за умови сформування підрозділу (відділу, служби, департаменту) економічної безпеки. Така система забезпечення економічної безпеки підприємства називається централізованою, оскільки спеціально створений підрозділ (відділ, служба, департамент) акумулює функції з планування, координації, тактичного управління та контролю.

Підрозділ (відділ, служба, департамент) економічної безпеки АТП – це структурний підрозділ підприємства, який створюється за рішенням виконавчого органу та підпорядковується йому безпосередньо, координує з іншими структурними підрозділами підприємства для ідентифікації негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру.

Цільовий стан економічної безпеки досліджуваних підприємств визначено у табл. 3.3.

Таблиця 3.3 – Цільовий стан економічної безпеки досліджуваних підприємств

	ПрАТ «ТЕК «Захід-укртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»
Цільовий стан економічної безпеки	безпечний	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий
Цільове значення індексу економічної безпеки ($I_{екон.безп.}$)	$\geq 0,85$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$
Цільовий стан функціональних блоків економічної безпеки та їхні цільові значення									
Фінансова безпека	допустимий, безпечний	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий
$I_{фін.безп.}$	$\geq 0,70$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$
Техніко-технологічна безпека	безпечний	безпечний	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий
$I_{тех.безп.}$	$\geq 0,85$	$\geq 0,85$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$
Інформаційна безпека	безпечний	нормальний	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий	допустимий
$I_{інформбезп.}$	$\geq 0,88$	$= 1,00$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$
Кадрова безпека	безпечний, нормальний	безпечний	безпечний, нормальний	безпечний	безпечний	безпечний	допустимий	допустимий	безпечний
$I_{кадр.безп.}$	$\geq 0,97$	$\geq 0,85$	$\geq 0,94$	$\geq 0,90$	$\geq 0,85$	$\geq 0,87$	$\geq 0,80$	$\geq 0,64$	$\geq 0,85$
Комерційна безпека	безпечний	безпечний	безпечний	допустимий	допустимий, безпечний	допустимий, безпечний	допустимий	допустимий	допустимий
$I_{комербезп.}$	$\geq 0,85$	$\geq 0,85$	$\geq 0,85$	$\geq 0,60$	$\geq 0,73$	$\geq 0,73$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$	$\geq 0,60$

Джерело: складено автором

Цільовий рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства визначається на основі емпіричного ретроспективного аналізу з урахуванням реальних та потенційних загроз економічній безпеці, проте не може бути гіршим від допустимого відповідно до авторської класифікації станів економічної безпеки автотранспортних підприємств. Як видно з розробленої таблиці цільових станів економічної безпеки досліджуваних у дисертаційній роботі автотранспортних підприємств для більшості з них (ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404») метою формування системи заходів забезпечення економічної безпеки є досягнення допустимого стану ($I_{екон.безп.} \geq 0{,}60$) та лише ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» – безпечного стану ($I_{екон.безп.} \geq 0{,}85$). Цільовий стан функціональних блоків економічної безпеки досліджуваних автотранспортних підприємств суттєво диференційований: допустимий, безпечний, нормативний.

Кадрове забезпечення підрозділу (відділу, служби, департаменту) економічної безпеки підприємства та функціональні зв’язки з іншими структурними підрозділами підприємства є індивідуальними та залежать від існуючої організаційної структури підприємства, обсягів фінансово-господарської діяльності, інформаційних потоків тощо.

Формування системи заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту запропоновано розглядати як сукупність взаємопов’язаних та послідовних заходів. Розроблений алгоритм забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту (рис. 3.3) включає взаємопов’язані між собою етапи забезпечення економічної безпеки, що мають послідовний та логічний, а також адаптивний до сучасних реалій фінансово-господарської діяльності підприємств автомобільного транспорту характер, які націлені на досягнення цільового рівня економічної безпеки.

Вхід
Мета – забезпечення економічної безпеки, досягнення цільового її стану в умовах сталого розвитку підприємства
Розроблення та затвердження вищими керівними органами підприємства основних напрямів діяльності, які не суперечать вимогам економічної безпеки підприємства та спрямовані на реалізацію мети його діяльності
Визначення індикаторів економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту та побудова моделі інтегрального показника
Формування організаційно-управлінської підсистеми забезпечення економічної безпеки підприємства
Ідентифікація стану економічної безпеки підприємства
Забезпечення розробки заходів забезпечення економічної безпеки підприємства та рекомендацій щодо впровадження їх у практичну діяльність з визначенням відповідальних виконавців, термінів виконання
Відповідність заходів забезпечення економічної безпеки основним напрямам діяльності та меті підприємства
ні
так
Реалізація заходів забезпечення економічної безпеки у процесі здійснення фінансово-господарської діяльності підприємства
Контроль за реалізацією заходів забезпечення економічної безпеки підприємства
Оцінка ефективності заходів забезпечення економічної безпеки підприємства
Відповідність досягнутих результатів поставленим завданням забезпечення економічної безпеки
ні
так

Продовження рисунка 3.3

Рисунок 3.3 – Алгоритм процесу забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Джерело: складено автором

Етап 1. Розроблення та затвердження вищими керівними органами підприємства основних напрямів діяльності, які не суперечать вимогам економічної безпеки підприємства. Розроблення та затвердження основних напрямів діяльності визначає стратегічні аспекти управління підприємством, що забезпечує досягнення мети його діяльності. Відповідно, розроблення та затвердження стратегічних аспектів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту належить до компетенції вищих органів управління: загальних зборів акціонерів чи учасників.

Етап 2. Визначення індикаторів економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту та побудова моделі інтегрального показника. У разі відсутності на підприємстві осіб, що відповідальні за інструктивно-методологічне забезпечення економічної безпеки підприємства рекомендовано застосувати авторську методику ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту (пункт 2.1) чи науково обґрунтовані підходи до ідентифікації економічної безпеки автотранспортних підприємств: В. Г. Алькеми [1], А. О. Близнюка та І. А. Дмитрієва [32], Н. В. Дулеби [36], О. В. Васильєва та А. А.Чупікова [13], І. Ю. Зайцевої [49], Д. В. Кондратенко та Є. С. Чупріна [170], О. В. Кудрявцевої [67], С. А. Лебедка [72-74], А. В. Нікітіної та Д. А. Горового [104], А. О. Новікова та М. М. Новікової [107] та інших.

Етап 3. Формування організаційно-управлінської підсистеми забезпечення економічної безпеки підприємства. На даному етапі повинно бути прийняте рішення про застосування централізованої чи децентралізованої системи забезпечення економічної безпеки підприємства. У випадку застосування централізованої системи розробляється та затверджується положення про підрозділ (відділ, служба, департамент) економічної безпеки, відбувається підбір кваліфікованого персоналу, визначається коло їх професійних обов’язків та порядок взаємодії з іншими структурними підрозділами підприємства автомобільного транспорту.

На даному етапі необхідно розробити та затвердити порядок вхідних інформаційний потоків щодо економічної безпеки та їх документування, звітування про стан економічної безпеки підприємства перед вищими керівними органами з визначенням відповідальних осіб, періодичності (разове, періодичне (щомісячне, щоквартальне, піврічне, річне), форми звітування (усне, письмове (тестове, табличне, графічне, змішане). Питання про економічну безпеку підприємства, що має організаційно-правову форму акціонерного товариства може бути включено до порядку денного загальних зборів акціонерів відповідно до положень статті 38 Закону України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 р. № 514-VI [126].

Етап 4. Ідентифікація стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. Процес ідентифікації рекомендовано здійснювати постійно як шляхом зіставлення фактичних значень із рекомендованими (порівняльний метод аналізу), так і шляхом порівняння з показниками попередніх періодів (горизонтальний метод аналізу).

Етап 5. Забезпечення розробки заходів забезпечення економічної безпеки підприємства та рекомендацій щодо впровадження їх у практичну діяльність з визначенням відповідальних виконавців та термінів виконання. У межах даного етапа відбувається перевірка відповідності заходів забезпечення економічної безпеки основним напрямам діяльності та меті підприємства.

Заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту можна класифікувати за різними ознаками:

1. За рівнями управління: заходи стратегічного, заходи тактичного, заходи оперативного рівнів. Порівняльна характеристика стратегічних, тактичних й оперативних рішень розроблена О. О. Шереметом (табл. 3.4). Відмінний підхід застосовує О. Є. Козін [63], визначаючи наявність стратегічного та базового рівнів забезпечення економічної безпеки. «Базовий рівень визначає достатні умови для формування системи ЕБ (економічної безпеки – *Авт.*)» [63, с. 148], коли «на стратегічному рівні створюється

комплекс превентивних заходів, які спрямовані на нівелювання загроз ЕБ (економічній безпеці – *Авт.*)» [63, с. 149].

Таблиця 3.4 – Порівняльна характеристика стратегічних, тактичних й оперативних рішень

Ознака	Стратегічні рішення	Тактичні рішення	Оперативні Рішення
Ієрархічний рівень прийняття	Високий	Різний	Різний
Тривалість дії	Довгострокова	Короткострокова	Поточна
Зворотність	Слабка	Помірна	Сильна
Оточення	Змінюється	Змінюється	Задане
Час	Варіюється	Варіюється	Фіксований
Завдання	Багатокомпонентні	Багатокомпонентні	Однокомпонентні
Траспарентність	Мінімальна	Часткова	Помірна
Структуризація	Сильна	Помірна	Слабка
Частота прийняття	Однократне застосування	Селективне застосування	Перманентне застосування
Ступінь ризику	Значний	Помірний	Звичайний
Результат	Прогнозований з відхиленнями	Плановий з відхиленнями	Фактичний

Джерело: [174, с. 121]

На нашу думку, заходи стратегічного рівня забезпечення економічної безпеки підприємств передбачають сукупність заходів, спрямованих на досягнення безпечного рівня діяльності підприємства та утримання його у довгостроковому періоді. Заходи тактичного рівня забезпечення економічної безпеки підприємств, відповідно, передбачають сукупність заходів, спрямованих на досягнення безпечного рівня діяльності підприємства відповідно до задекларованих заходів стратегічного рівня, проте мають короткострокову тривалість та часткову траспарентність. Заходи оперативного рівня забезпечення економічної безпеки підприємств, відповідно, передбачають сукупність заходів, які приймаються негайно суб’єктами третього рівня та є реакцією за дестабілізуючі зовнішні та внутрішні чинники.

Таким чином, система заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту повинна мати вигляд трирівневої ієрархічної системи, якій притаманні такі властивості: вертикальна

декомпозиція, пріоритетність заходів стратегічного рівня перед заходами тактичного рівня та пріоритетність заходів тактичного рівня перед заходами оперативного рівня; залежність рішень, що приймаються на стратегічному рівні забезпечення економічної безпеки від результатів, одержаних на нижніх рівнях, а отже, наявність обернених зв'язків у системі заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

2. За ступенем значущості: пріоритетні та другорядні заходи забезпечення економічної безпеки підприємств. Пріоритетними слід вважати ті заходи, які спрямовані на усунення ознак критичного стану економічної безпеки підприємства та його недопущення. Другорядними заходами забезпечення економічної безпеки підприємств, відповідно, слід вважати ті заходи, які спрямовані на покращення стану економічної безпеки підприємства та його недопущення.

3. За функціональними блоками економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту: заходи забезпечення фінансової безпеки підприємства; заходи забезпечення техніко-технологічної безпеки підприємства; заходи забезпечення інформаційної безпеки підприємства; заходи забезпечення кадрової безпеки підприємства; заходи забезпечення комерційної безпеки підприємства.

4. За періодичністю реалізації: заходи, що реалізовуються постійно; заходи, що реалізовуються періодично та заходи, що реалізуються одноразово.

5. За зв'язком з зовнішнім середовищем та зовнішніми загрозами економічній безпеці підприємств: заходи, спрямовані на запобігання погіршення рівня економічної безпеки в наслідок дії зовнішніх загроз (превентивні заходи); заходи реагування на зовнішні загрози економічній безпеці підприємства (реактивні заходи); заходи, спрямовані на використання потенційних можливостей від змін зовнішнього середовища.

Етап 6. Реалізація заходів забезпечення економічної безпеки у процесі здійснення фінансово-господарської діяльності підприємства.

Етап 7. Контроль за реалізацією заходів забезпечення економічної безпеки підприємства з боку суб’єктів першого та другого рівнів, а також частково третього (якщо такі присутні в організаційній структурі підприємства).

Етап 8. Оцінка ефективності заходів забезпечення економічної безпеки підприємства на основі затверджених показників, які затверджуються керівництвом підприємства. На даному етапі рекомендовано перевірити ступінь відповідності досягнутих результатів поставленим завданням забезпечення економічної безпеки підприємства протягом звітного періоду. У разі необхідності відбувається повне або часткове коригування заходів забезпечення економічної безпеки.

Відповідно до авторського алгоритму забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту (рис. 3.3) етапи 4-8 передбачають забезпечення внутрішньої складової економічної безпеки підприємств, етапи 9-14 – забезпечення зовнішньої складової економічної безпеки підприємств.

Етап 9. Ідентифікація та аналіз зовнішніх загроз економічній безпеці підприємства. На основі економіко-математичного моделювання (формула 2.3) доведено найвищий рівень чутливості підприємств, що надають послуги з вантажних автотранспортних перевезень до динаміки наступних макроекономічних показників: валова додана вартість сільського господарства, лісового господарства та рибного господарства, валова додана вартість добувної промисловості і розроблення кар'єрів, валова додана вартість переробної промисловості, валова додана вартість будівництва, валова додана вартість оптової та роздрібної торгівлі, офіційний курс гривні до долара США, експорт товарів, імпорт товарів. За наявності у автотранспортного підприємства певних особливостей діяльності, переліз показників рекомендовано розширити.

Етап 10. Моделювання впливу зовнішніх загроз на стан економічної безпеки підприємства за допомогою інструментів економіко-математичного моделювання чи стрес-тестування.

Етап 11. Забезпечення розробки заходів запобігання та нівелювання зовнішніх загроз забезпечення економічної безпеки підприємства та рекомендацій щодо впровадження їх у практичну діяльність, в тому числі перевірка відповідності заходів забезпечення економічної безпеки основним напрямам діяльності та меті підприємства.

Етап 12. Реалізація заходів запобігання та нівелювання зовнішніх загроз економічній безпеці підприємства.

Етап 13. Контроль за реалізацією заходів нівелювання зовнішніх загроз економічній безпеці підприємства.

Етап 14. Оцінка ефективності заходів нівелювання зовнішніх загроз економічній безпеці підприємства, в тому числі рекомендовано перевірити ступінь відповідності досягнутих результатів поставленим завданням забезпечення економічної безпеки підприємства протягом звітного періоду. У разі необхідності відбувається повне або часткове коригування заходів забезпечення економічної безпеки.

Отже, забезпечення економічної безпеки підприємства автомобільного транспорту – це сукупність дій суб’єктів забезпечення економічної безпеки підприємства, спрямованих на ідентифікацію негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру та реалізацію заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку підприємства з метою досягнення цільового рівня економічної безпеки. Розроблений алгоритм забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту включає взаємопов’язані між собою етапи забезпечення економічної безпеки, що мають послідовний та логічний, а також адаптивний до сучасних реалій фінансово-господарської діяльності підприємств автомобільного транспорту характер, які націлені на досягнення цільового рівня економічної безпеки.

3.2. Розробка базових заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональними блоками

Розробку базових заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту рекомендовано здійснювати із застосуванням системного підходу, проте декомпозиція економічної безпеки передбачає деталізацію за функціональними блоками з урахуванням їх особливостей. Сукупність запропонованих заходів слід вважати базовими та такими, що можуть бути адаптовані у практичну діяльність підприємств автомобільного транспорту у ході забезпечення економічної безпеки.

Для забезпечення фінансової складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту розроблено наступні базові заходи (умовне позначення – ФБ):

1. Збільшення величини власного капіталу підприємств автомобільного транспорту як результату збільшення всіх або окремих його складових: зареєстрований (пайовий) капітал, капітал у дооцінках, додатковий капітал, резервний капітал, нерозподілений прибуток (непокритий збиток) [129]. Відповідно, основними заходами для збільшення власного капіталу є:

– прийняття рішення про збільшення статутного капіталу відповідно до положень статті 15 Закону України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 р. № 514-VI [126] про додаткову емісію акцій чи додаткові внески учасників відповідно положень статей 16,18 Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від від 06.02.2018 р. № 2275-VIII [142];

– спрямування частини чистого прибутку чи нерозподіленого прибутку до резервного капіталу відповідно до положень статті 19 Закону України «Про акціонерні товариства» від 17.09.2008 № 514-VI [126];

– прийняття акціонерами-власниками простих акцій, учасниками ТОВ, ТДВ рішення про відмову від отримання дивідендів та спрямування чистого прибутку до власного капіталу.

Результатом реалізації заходів із збільшення власного капіталу підприємств автомобільного транспорту повинно бути забезпечення фінансової стійкості через збільшення розміру статутного капіталу, формування резервного фонду з прибутку для покриття можливих витрат та виплат дивідендів власникам привілейованих акцій, а також зменшення залишків непокритих збитків (за їх наявності). Основні індикатори успішної реалізації заходів із збільшення власного капіталу підприємств автомобільного транспорту – коефіцієнт фінансової незалежності, коефіцієнт маневреності власного капіталу.

2. Залучення інших джерел фінансування, відмінних від власного капіталу. Підприємствам автомобільного транспорту рекомендовано залучати боргове фінансування: довго- та короткострокові кредити комерційних банків, емісія боргових цінних паперів, цільове фінансування тощо. Розширення доступу підприємств автомобільного транспорту до банківських кредитних ресурсів можливе за умови забезпечення високого класу кредитоспроможності та постійного його моніторингу за постановою Національного банку України «Про затвердження Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями» від 30.06.2016 р. № 351 [130]. Відповідно до Постанови НБУ від 30.06.2016 р. № 351 підприємству-позичальнику залежно від значення інтегрального показника з урахуванням величини підприємства присвоюється один з девяти класів. Станом на кінець 2018 р. інтегральний показник для транспортних підприємств обчислювався за формулою 3.1:

$$Z = 1{,}719 + 0{,}648 \cdot X5 + 0{,}662 \cdot X6 + 0{,}476 \cdot X7 + 0{,}596 \cdot X8 + 0{,}468 \cdot X9 \quad (3.1)$$

де Z – інтегральний показник боржника - юридичної особи для великого або середнього підприємства; X – фінансові показники.

Проведені розрахунки інтегрального показника для досліджуваних підприємств дозволяють визначити клас потенційних позичальників:

- АТ «КВК «Рапід» – клас 3 (Z = 2,95),
- ПрАТ «АТП 11263» – клас 3 (Z = 2,64),

- ПрАТ «АТП-1» – клас 4 (Z = 2,23),
- ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» – клас 4 (Z = 1,99),
- ПрАТ «САТП-1404» – клас 4 (Z = 1,99),
- ПАТ «Чернігівське АТП – 17454» – клас 5 (Z = 1,77),
- ПрАТ «Київське АТП 13061» – клас 5 (Z = 1,71),
- ПАТ «АТП 13058» – клас 5 (Z = 1,49),
- ПАТ «КАТП-2006» – клас 6 (Z = 1,03),

Таким чином, потенційними позичальниками комерційних банків з сукупності досліджуваних підприємств є АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «САТП-1404».

Для оптимізації структури капіталу підприємства та зменшення його вартості рекомендовано приймати участь у програмах кредитування комерційних банків з участю держави (державна програма «Доступні кредити 5-7-9%», «Теплі кредити», «Зелена енергія» тощо) або державними гарантіями.

Результатом реалізації заходів із залучення позикових коштів підприємствами автомобільного транспорту повинно бути забезпечення поточної платоспроможності та ліквідності, формування достатнього чистого грошового потоку та фінансового базису для забезпечення техніко-технологічної, інформаційної та комерційної складових економічної безпеки.

3. Оптимізація складу та структури необоротних активів підприємства автомобільного транспорту за напрямами ревізії всіх основних засобів та нематеріальних активів, оцінки ступеня ефективності їх використання, завантаженості. У випадку виявлення основних засобів, що не використовуються підприємством, використовуються частково, не відповідають сучасним вимогам екологічних стандартів та потребують надмірних витрат на ремонт чи модернізацію – прийняти рішення про їх реалізацію за ринковими цінами з посиленим контролем та недопущенням зловживань з боку посадових осіб. Результатом реалізації цього заходу є оптимізація складу та структури необоротних активів підприємства, зменшення

витрат на їх утримання, залучення додаткових коштів від реалізації необоротних активів у фінансово-господарську діяльність.

4. Оптимізація складу та структури оборотних активів підприємства автомобільного транспорту за напрямами: оптимізація запасів відповідно до потреб надання послуг з вантажних перевезень та супутніх послуг; оптимізація грошових коштів та їх еквівалентів з встановленням мінімального незнижувального їх розміру відповідно до потреб забезпечення миттєвої та абсолютної ліквідності підприємства; застосування альтернативних способів розміщення грошових коштів з урахуванням вимог дохідність/ризик на депозитних рахунках комерційних банків чи інших фінансових установ. Основною метою оптимізації складу та структури оборотних активів є збільшення найбільш ліквідних активів (грошові кошти та їх еквіваленти, короткострокові фінансові інвестиції тощо).

Результатом реалізації заходів із оптимізації складу та структури оборотних активів підприємства повинно бути забезпечення поточної платоспроможності та ліквідності, формування достатнього чистого грошового потоку, а також забезпечення умов для безперебійності надання послуг з вантажних перевезень.

5. Управління дебіторською заборгованістю підприємства за напрямами її рефінансування та зміни підходів до кредитної політики (захід за напрямом комерційна безпека – код КБ11). «Рефінансування дебіторської заборгованості, трансформація у більш ліквідні форми оборотних активів» [106, с. 149] – даний захід запропоновано вітчизняними науковцями (А.В. Нікітіна, Д. А. Горовий, Д.В. Бабич) та вважаємо його невід’ємним у системі базових заходів забезпечення фінансової складової економічної безпеки. Для рефінансування дебіторської заборгованості рекомендовано застосовувати факторинг, форфейтинг, облік векселів тощо. Результатом реалізації заходів із активного управління дебіторською заборгованістю повинно бути забезпечення поточної платоспроможності та ліквідності, оптимізації періодів оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей.

6. Збільшення доходів підприємства на основі надання якісних послуг з автомобільних перевезень та диверсифікації джерел доходів. Підвищення доходів підприємства автомобільного транспорту як від основної діяльності на основі збалансованої збутової політики, що враховує адекватність ціноутворення та якості наданих послуг, так і надання супутніх послуг, надання майна в оренду, тимчасового розміщення грошових коштів.

7. Оптимізація витрат підприємства та посилання контролю за витратами, в тому числі під час закупівлі товарів та послуг, зменшення питомої ваги постійних витрат у собівартості послуг. У першу чергу варто зменшити частку адміністративних витрат у періоди погіршення результатів фінансово-господарської діяльності та неможливості забезпечити цільовий рівень економічної безпеки. Наступна пріоритетність – зменшення операційних витрат з урахуванням вимог ресурсозберігаючого підходу (енерго-, теплозберігаючий, застосування інших альтернативних джерел енергії), до організації надання послуг з вантажних автотранспортних перевезення та господарської діяльності загалом

8. Оптимізація податкового навантаження підприємства та впровадження ефективного податкового планування. На підприємстві має бути налагоджена система моніторингу податкового законодавства, реальних та потенційних змін до нього, а також визначенням перспектив застосування спрощеної системи оподаткування для малих транспортних підприємств, податкових різниць, податкового кредиту тощо.

9. Забезпечення позитивного кінцевого фінансового результату як результат реалізації вище зазначених заходів: ефективне використання ресурсів та підвищення рівня доходів підприємства (ФБ6), оптимізація витрат підприємства та посилання контролю за ними (ФБ7), оптимізація податкового навантаження (ФБ8).

10. Забезпечення розробки та впровадження системи контролінгу грошових потоків з метою досягнення їх синхронності, формування

достатнього чистого грошового потоку та забезпечення миттєвої та абсолютної ліквідності підприємства.

11. Ідентифікація та аналіз зовнішніх загроз фінансовій безпеці підприємства, постійний моніторинг динаміки фінансових індикаторів: валютний курс, рівень інфляції, рівень відсоткових ставок на кредитному та депозитному ринках, ставки податків та зборів, інших обов'язкових платежів, ставки страхових премій тощо. Результатом реалізації заходів із ідентифікації та аналізу таких загроз є коригування фінансових параметрів розвитку підприємства та недопущення погіршення стану економічної безпеки.

Створено імітаційну модель забезпечення фінансової складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту у середовищі Vensim (рис. 3.4) для систематизації та наочного представлення причинно-наслідкових зв'язків між запропонованими базовими заходами та основними фінансовими показниками.

Базові заходи забезпечення фінансової складової економічної безпеки пов'язані додатковими причинно-наслідковими зв'язками. Наприклад, збільшення власного капіталу призведе до збільшення фінансування оборотних чи необоротних активів, змін у формуванні грошових потоків (ФБ1 → ФБ3, ФБ4), інші можливі причинно-наслідкові ланцюги: ФБ2 → ФБ3, ФБ4, ФБ10; ФБ3 → ФБ6, ФБ10; ФБ4 → ФБ5, ФБ10; ФБ5 → ФБ4, ФБ10; ФБ6 → ФБ9, ФБ10; ФБ8 → ФБ10; ФБ9 → ФБ1; ФБ10 → ФБ4, ФБ5; ФБ11 → ФБ1-ФБ10.

Реалізація базових заходів забезпечення фінансової складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту дозволить забезпечити фінансову незалежність, ліквідність, платоспроможність та рентабельність підприємства та стійкість до зовнішніх загроз.

Для забезпечення техніко-технологічної складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту розроблено наступні базові заходи (умовне позначення – ТБ):

ТБ1. Контроль за порядком використання транспортних засобів, їх завантаженням та максимізація коефіцієнта використання потужностей.

Примітки: *ГК* – гроші та їх еквіваленти, *ПФІ* – поточні фінансові інвестиції, *ПЗ* – поточні зобов'язання та забезпечення, *ОА* – оборотні активи, *ВК* – власний капітал, *ВБ* – валюта балансу, *НА* – необоротні активи, *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, *ДЗ* – загальна сума дебіторської заборгованості, *КЗ* – загальна сума кредиторської заборгованості, *ЧП* – чистий фінансовий результат, *А* – активи підприємства, *ЧГП* – чистий грошовий потік, *ВГП* – витратний грошовий потік.

Рисунок 3.4 – Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Фінансова безпека»

Джерело: побудовано автором у середовищі Vensim

У разі невикористання основних засобів відповідно до задекларованих потужностей чи неповного їх використання такі транспортні рекомендовано реалізувати. Погоджуємося з позицією В. В. Шкляр про доцільність «активізації контролю за дотриманням технічних та технологічних норм, нормування витрачання матеріально-сировинних та трудових ресурсів» [177, с. 155].

ТБ2. Оптимізація маршрутів, що мінімізують витрати на надання автотранспортних послуг [106, с. 149].

ТБ3. Застосування альтернативних схем придбання основних засобів (лізинг, кредитування, партнерські програми комерційних банків, виробників, дилерів транспортних засобів), прозорість закупівель нових основних засобів, недопущення понесення додаткових витрат під час придбання основних засобів та одержання неправомірної вигоди співробітниками підприємства.

ТБ4. Своєчасне оновлення автопарку, не допускаючи значного морального старіння [106, с. 149], продовженням даного заходу є оновлення автопарку відповідно до положень європейських екологічних вимог. У довгостроковій перспективі частка зносу у вартості основних засобів не повинна перевищувати 50%.

ТБ5. Оптимізація складу автопарку, враховуючи потреби ринку вантажних перевезень та потреби основних бізнес-партнерів підприємства. На основі опрацювання наявних довгострокових договорів рекомендовано сформувати перспективні плани оновлення транспортних засобів. Реалізацію даного заходу доцільно здійснювати в умовах узгодженості з іншими заходами забезпечення комерційної безпеки підприємства.

ТБ6. Коригування амортизаційної політики підприємств та застосування методів прискореного зменшення залишкової вартості з урахуванням мінімально допустимих строків використання основних засобів.

ТБ7. Проведення своєчасного та якісного ремонту транспортних засобів, а також налагодження системи планового технічного обслуговування транспортних засобів з використанням сучасного діагностичного обладнання, дотримання вимог гарантійного обслуговування від виробників транспортних засобів. Доповненням до даних заходів є рекомендація С. А. Лебедко про «створення мобільних ремонтних груп» [74, с. 189], що дозволить оперативно здійснювати ремонт транспортних засобів та вчасно виконувати виконувати взяті підприємством зобов’язання за договорами.

ТБ8. Ідентифікація та аналіз зовнішніх загроз техніко-технологічній безпеці, до яких доведено чутливість економічної безпеки підприємства.

Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Техніко-технологічна безпека» наведена на рис. 3.5, де наочно доведено пріоритетність оновлення транспортних засобів, оптимізація їх складу та структури у системі забезпечення не лише техніко-технологічної складової економічної безпека, а й комерційної та фінансової складових.

Примітки: *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, *ОЗ* – середньорічна вартість основних засобів, $ОЗ_{виб.}$ – вартість вибулих у звітному періоді основних засобів, $ОЗ_{введ.}$ – вартість придбаних у звітному періоді основних засобів, $В_{зн.}$ – вартість зношеності основних засобів, $РС_{євро}$ – кількість транспортних засобів підприємства, що відповідають екологічним нормам не нижче рівня ЄВРО-6; $В_{ТО}$ – необхідні витрати на технічне обслуговування транспортних засобів.

Рисунок 3.5 – Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Техніко-технологічна безпека»

Джерело: побудовано автором у середовищі Vensim

Базові заходи забезпечення техніко-технологічної складової економічної безпеки пов’язані причинно-наслідковими зв’язками. Так, результати контролю

за порядком використання транспортних засобів, їх завантаженням та максимізація коефіцієнта використання потужностей підприємства (ТБ1) повинні бути покладені в основу критеріїв оновлення (ТБ4) та оптимізації складу автопарку (ТБ5) та ін. (ТБ1 → ТБ2, ТБ4, ТБ5, ТБ7, ТБ8), інші можливі причинно-наслідкові ланцюги: ТБ3 → ТБ4, ТБ5, ТБ6; ТБ4 → ТБ5, ТБ6, ТБ7; ТБ8 → ТБ3, ТБ5.

Для забезпечення інформаційної складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту розроблено наступні базові заходи (умовне позначення – ІБ):

ІБ1. Створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій для забезпечення безпеки транспортних засобів, планування перевезень, калькулювання їх вартості, просування та рекламування послуг підприємств, забезпечення конфіденційності внутрішньої фінансової та нефінансової інформації підприємств, недопущення втручання у бази даних підприємств.

Пріоритетом створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих мають бути інформаційні продукти для максимального зручного сервісного обслуговування клієнтів підприємства, а також створення додатків до різних типів гаджетів (мобільні телефони, планшети, GPS-навігатори), що повинно корелювати зі збільшенням чистого доходу від надання послуг.

ІБ2. Підтримка патентно-ліцензійної діяльності підприємства та оформлення відповідно до чинного законодавства (Закон України «Про авторське право і суміжні права» від 23.12.1993 р. № 3792-XII [125], Закон України «Про розповсюдження примірників аудіовізуальних творів, фонограм, відеограм, комп’ютерних програм, баз даних» від 23.03.2000 р. № 1587-III [139], постанова Кабінету Міністрів України «Про державну реєстрацію авторського права і договорів, які стосуються права автора на твір» від 27.12.2001 р. № 1756 [127] та ін.) правомірності використання комп’ютерних програм та їх компонентів.

ІБ3. Збільшення фінансування інформаційної безпеки за напрямами: придбання ліцензійного програмного забезпечення з одночасним недопущенням порушення норм патентного законодавства та використання неліцензійного програмного забезпечення; залучення високопрофесійних фахівців для консультування спеціалістів з інформаційних технологій та розробки необхідного програмного забезпечення.

ІБ4. Забезпечення надійного захисту інформаційних ресурсів підприємства, недопущення несанкціонованого втручання (допуску) в бази даних підприємства та професійний захист баз даних.

ІБ5. Забезпечення відділеного дистанційного доступу до основних інформаційних баз даних підприємства, що актуалізується умовами пандемії COVID-19.

ІБ6. Ідентифікація та аналіз зовнішніх загроз інформаційній безпеці підприємства.

Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком ««Інформаційна безпека» наведена на рис. 3.6.

Можливі причинно-наслідкові ланцюги між базовими заходами забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком ««Інформаційна безпека»: створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій (ІБ1) та підтримка патентно-ліцензійної діяльності підприємства та оформлення відповідно до чинного законодавства (ІБ2) нерозривно пов’язані з іншими заходами та продукують їх реалізацію: ІБ1 → ІБ2, ІБ3, ІБ4, ІБ5, ІБ6; ІБ2 → ІБ3, ІБ4, ІБ5, ІБ6.

Синергетичним ефектом від реалізації даних заходів має стати підвищення рівня комерційної безпеки підприємства та рівня його конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень, оскільки конкурентні переваги на сучасному етапі розвитку суспільства акумулюються у підприємствах, що мають вищий рівень інформатизації.

Примітки: $B_{з.ін.}$ – витрати підприємства на захист інформаційних технологій, $B_{ін}$ – витрати на придбання інформаційних технологій, *ІТ* – середньорічна вартість інформаційних технологій, $Ч_{прац}$ – середньоспискова чисельність працівників, *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, $B_{ін}$ – витрати на придбання інформаційних технологій

Рисунок 3.6 – Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Інформаційна безпека»

Джерело: побудовано автором у середовищі Vensim

Для забезпечення кадрової складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту розроблено наступні базові заходи (умовне позначення – КДБ):

КДБ1. Створення підрозділу (відділу, служби, департаменту) економічної безпеки та його імплементація в організаційну структуру управління підприємством.

КДБ2. Запровадження кадрового планування або підвищення його рівня з метою оптимізації трудових ресурсів підприємства та витрат на оплату праці, що не повинні бути нижчими від середнього галузевого рівня.

КДБ3. Підвищення рівня трудової дисципліни на підприємстві з фіксуванням всіх порушень в єдиній інформаційній системі.

КДБ4. Підвищення якості роботи працівників підприємства шляхом мотиваційного заохочення (матеріального, морального, організаційного). Дані заходи передбачають розробку та доведення до відома працівників системи мотивації та її дотримання у відповідному періоді, а також дотримання вимоги публічності, прозорості, зрозумілості, обов'язковості для всіх працівників підприємства.

КДБ5. Посилення вимог до співробітників, їх атестація та підвищення якості перевірки кандидатів при прийманні на роботу з використанням ресурсів відкритих даних: *перевірка* достовірності документу про *освіти* - Єдиної державної електронної бази з питань освіти (ЄДЕБО), участь у статутному інших транспортних підприємств - YouControl, Опендатабот (Opendatabot), ProZorro, база даних і система аналітики публічних закупівель (clarity-project.info), Inspections.gov.ua, Vkursi.pro, CONTR AGENT (ca.ligazakon.net), БД «Піранья»; БД «Страбіс». Наприклад, БД «Страбіс» аналізує інформацію про клієнта за такими напрямками: кримінал, шахрайство, наркоманія та психічні відхилення, розшук, судимість, порушення кримінальної справи. Рекомендовано у ході перевірки співробітників аналізувати інформації з соціальних мереж.

КДБ6. Створення умов для підвищення кваліфікації співробітників підприємства, за необхідності – створення корпоративного навчального чи консультаційного центру.

КДБ7. Моніторинг причин звільнення кваліфікованих співробітників з метою усунення таких причин та створення умов для зменшення рівня плинності висококваліфікованих кадрів.

КДБ8. Суворе дотримання правил безпеки працівниками підприємства під час виконання ними трудових обов'язків, збереження їх життя та здоров'я.

КДБ9. Формування кадрового резерву підприємства та бази даних про кваліфікованих фахівців у галузі автотранспортних перевезеннях, налагодження співпраці з профільними навчальними закладами, в тому числі Національним транспортним університетом.

КДБ10. Створення умов для можливості виконання частиною працівників функціональних обов’язків у дистанційному (віддаленому) форматі, що актуально в умовах пандемії COVID-19.

КДБ11. Ідентифікація та аналіз зовнішніх загроз кадровій безпеці підприємства, постійний моніторинг попиту та пропозиції на ринку праці. Результатом реалізації заходів із ідентифікації та аналізу таких загроз є коригування кадрових параметрів розвитку підприємства.

Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Кадрова безпека» наведена на рис. 3.7.

Примітки: *РС* – кількість транспортних засобів підприємства, $Ч_{водії}$ – фактична чисельність робочих працівників (водіїв), $Ч_{зв}$ – кількість звільнених з усіх причин працівників, $Ч_{прац}$ – середньоспискова чисельність працівників, $В_{ОП}$ – витрати на оплату праці, *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, $ЗП_{сер}$ – середня заробітна плата на підприємстві, $ЗП_{сер}$ – середня заробітна плата по галузі (вантажні перевезення) за кордоном, $Т_н$ – неявки на роботу без поважних причин, $Т_ф$ – фактично відпрацьований фонд робочого часу

Рисунок 3.7 – Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Кадрова безпека»

Джерело: побудовано автором у середовищі Vensim

Реалізація базових заходів забезпечення кадрової складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту дозволить забезпечити підприємство кваліфікованими співробітниками, які сумлінно виконуватимуть професійні обов'язки та дотримуватимуться трудової дисципліни, а підприємство, з власного боку, забезпечить конкурентний рівень оплати праці та належні умови праці, збереження їх життя та здоров'я.

Для забезпечення комерційної складової економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту розроблено наступні базові заходи (умовне позначення – КБ):

КБ1. Розробка та реалізація ефективної збутової стратегії та тактики підприємства, що передбачає ідентифікацію сильних та слабких сторін підприємства та його основних конкурентів. Підприємствам рекомендовано здійснювати клієнтоорієнтований підхід, що доповнюється такими заходами як «підвищення обґрунтованості цінової політики; впровадження системи цінових знижок» [177, с. 155].

КБ2. Розробка та реалізація напрямів диверсифікація діяльності підприємства за напрямами одержання доходів від різних видів діяльності, розширення території надання послуг та контингенту бізнес-партнерів, постачальників товарів, робіт, послуг, диференціація каналів реалізації послуг тощо.

КБ3. Постійний моніторинг рівня ефективності надання послуг, виконання робіт та припинення діяльності, що є економічно неефективною (збитковою), не користується належним попитом у споживачів.

КБ4. Налагодження та забезпечення першочергового виконання довгострокових відносин з бізнес-партнерами та формування усталеної клієнтської бази.

КБ5. Налагодження та забезпечення ефективної системи контролю за якістю послуг та робіт, що надаються підприємством; для великих та середніх автотранспортних підприємств рекомендовано адаптаційне запровадження міжнародних стандартів та систем управління якістю.

КБ6. Забезпечення розробки та реалізації активної комунікаційної політики зі створення та забезпечення сталого позитивного іміджу підприємства шляхом завантаження, моніторингу, коригування інформації про підприємство у відкритих даних, соціальних мережах, професійних форумах тощо. На думку В. В. Шкляр на транспортних підприємствах повинна реалізовуватися «активна комунікаційна підтримка програми зі створення позитивного іміджу підприємства в очах кредиторів, інвесторів, працівників та органів державного управління» [177, с. 155].

КБ7. Моніторинг правової захищеності інтересів підприємства за напрямами недопущення порушення податкового, митного, валютного, трудового, господарського, страхового законодавства та сплати штрафних санкцій підприємством.

КБ8. Налагодження та забезпечення систем фізичного захисту майна підприємства з метою недопущення його псування, розкрадання, нецільового використання шляхом застосування пропускного електронного режиму, встановлення відеонагляду на території підприємства, системи загальної та протипожежної безпеки.

КБ9. «Запобігання випадкам халатності, шахрайства, умисних дій персоналу у відносинах з контрагентами, а також іншим фінансовим порушенням» [33, с. 83].

КБ10. Оптимізація страхового покриття підприємства з дотриманням вимог страхового законодавства за обов’язковими видами страхування (особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, страхування цивільної відповідальності суб’єкта господарювання, що надає послуги із транспортування та/або зберігання транспортних засобів у разі тимчасового затримання транспортних засобів, за шкоду, яка може бути заподіяна транспортному засобу при здійсненні його транспортування та/або зберігання; страхування відповідальності суб’єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів тощо за статтею 7 Закону України «Про страхування» від 07.03.1996 № 85/96-

ВР [140]) та за добровільними видами страхування (страхування наземного транспорту, страхування вантажів, страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ, страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника), страхування відповідальності перед третіми особами тощо за статтею 6 Закону України «Про страхування» від 07.03.1996 № 85/96-ВР [140]).

КБ11. Запровадження механізму перевірки бізнес-партнерів (покупців, постачальників, інвесторів) за допомогою відкритих даних. У 2018 р. Кабмін оприлюднив зміни до Постанови КМУ від 21.10.2015 р. №835 [131]. Перелік наборів розширився майже вдвічі до 887, зросли вимоги щодо їх якості. Для підприємств автомобільного транспорту рекомендовано застосовувати такі набори даних:

– Мін’юст: Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань; Єдиний реєстр підприємств, щодо яких порушено провадження у справі про банкрутство; Єдиний реєстр боржників;

– Генеральна прокуратура України: Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення;

– Міністерство внутрішніх справ: Інформація про осіб, які переховуються від органів влади; Інформація про трансортні засоби, що перебувають у розшуку у зв’язку з їх незаконним заволодінням;

– Національне агентство з питань запобігання корупції: Єдиний державний реєстр осіб, які вчинили корупційні або пов’язані з корупцією правопорушення;

– Державна судова адміністрація: Єдиний державний реєстр судових рішень; Інформація щодо стадій розгляду судових справ; Список судових справ, призначених до розгляду; Відомості про справи про банкрутство.

Для оцінки фінансових показників діяльності бізнес-партнерів доцільно працювати з інформаційними порталами Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України, YouControl, Opendatabot, ProZorro, Inspections.gov.ua, Vkursi.pro, CONTR AGENT тощо.

КБ12. Ідентифікація та аналіз зовнішніх загроз комерційній безпеці підприємства, недопущення негативного впливу основних конкурентів та конкурентного середовища на діяльність підприємства.

Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Комерційна безпека» наведена на рис. 3.8.

Базові заходи забезпечення комерційної складової економічної безпеки пов'язані причинно-наслідковими зв'язками, в основі яких перебуває розробка та реалізація ефективної збутової стратегії та тактики підприємства на основі клієнто-орієнтованого (КБ1, КБ2, КБ4) та ризик-орієнтованого підходів (КБ7, КБ8, КБ10, КБ11, КБ12).

Примітки: *ВЗ* – витрати на збут, *ВП* – валовий прибуток підприємства, *ЧД* – чистий дохід від надання послуг, $ВП_{Укр}$ – обсяг вантажних перевезень в Україні, *ВЦ* – вартість викрадених цінностей, *ДТП* – витрати підприємства внаслідок ДТП, *Ш* – штрафні санкції за порушення вимог законодавства, *ПМ* – витрати від пошкодження майна, *ЧД* – чистий дохід від надання послуг

Рисунок 3.8 – Імітаційна модель забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональним блоком «Комерційна безпека»

Джерело: побудовано автором у середовищі Vensim

Розроблені базові заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональними блоками слід розглядати у тісному взаємозв'язку та врахуванні причинно-наслідкових зв'язків як у межах функціонального блоку, так із заходами інших функціональних блоків (рис. 3.9).

Рисунок 3.9 – Імітаційна модель причинно-наслідкових зв'язків базових заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Джерело: побудовано автором у середовищі Vensim

Таким чином, забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту передбачає адаптування запропонованих базових заходів за функціональними блоками, застосування яких забезпечить досягнення цільового рівня економічної безпеки.

На основі імітаційної моделі можна зробити висновок про акцентування уваги суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного

транспорту на заходах, що мають найвищу ступінь причинно-наслідкових звя’зків заходів фінансового блоку у контексті формування достатнього обсягу фінансових ресурсів та їх оптимального розподілу, техніко-технологічного – оновлення та оптимізації транспортних засобів; інформаційного – створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій для забезпечення конкурентних позицій на ринку вантажних перевезень та конфіденційності внутрішньої інформації підприємства; кадрового – забезпечення потреб підприємства у висококваліфікованих працівниках, в тому числі водіях; комерційного – розробка та реалізація ефективної збутової стратегії та тактики підприємства на основі клієнто-орієнтованого та ризик-орієнтованого підходів.

3.3. Ранжування загроз економічній безпеці як базис формування системи пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Обґрунтування базових засад та заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту передбачає не лише ідентифікацію стану економічної безпеки за запропонованою авторською методикою, а й ідентифікацію основних (домінуючих) загроз економічній безпеці підприємств.

На думку А. В. Нікітіної та О. М. Шершенюк, під час процесу управління економічною безпекою підприємств важливим етапом стає ранжування всього спектру загроз, що проявляються у вигляді деструктивних впливів і дестабілізуючих явищ та здатні спричинити суттєві збитки, знизити значення результативних показників роботи автотранспортних підприємств» [105, с. 115].

Ранжування (нем. rangierung від франц. ranger - ставити в ряд) – процедура упорядкування оцінюваних властивостей об'єкта за допомогою

чисел (рангів) експертом. За допомогою порядкової шкали значенню змінної величини приписується відповідне місце в ряді [146, с. 155].

Не обмежує ранжування думкою експертів О. І. Гринюк та розглядає його як «метод оцінки значимості(важливості) кожного з факторів в межах групи» [26, с. 10].

Таким чином, ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту – це процедура упорядкування загроз економічній безпеці на основі одиничних параметрів складових економічної безпеки за допомогою рангів.

Авторська розробка алгоритму формування системи пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту наведена на рис.3.10.

Для ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту визначено сукупність одиничних параметрів складових економічної безпеки є ідентифікація домінуючих загроз економічній безпеці підприємств на основі комплексного (багатокритеріального) аналізу.

Тому ранжування проведено за кількома первинними ознаками:

- (за частотою появи критичних значень скоригованих одиничних параметрів складових економічної безпеки (табл. 3.5);

- за рівнем варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки (табл. 3.6);

- за динамікою одиничних параметрів складових економічної безпеки (табл. 3.7);

- зведене ранжування за трьома вищезазначеними ознаками (табл. 3.8).

Перший етап ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту проведемо за частотою появи загроз у контексті набуття відповідними одиничними параметрами складових економічної безпеки підприємства критичних значень (табл. 3.5).

Вхід
Мета – формування системи пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємства автомобільного транспорту
Формування сукупності досліджуваних підприємств автомобільного транспорту
Визначення індикаторів економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту та їх розрахунок
Визначення первинних ознак ранжування загроз економічній безпеці підприємства
Відповідність первинних ознак вимогам системності та комплексності забезпечення економічної безпеки підприємства
ні
так
Ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за кожною з первинних ознак
Побудова зведеної таблиці ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за первинними ознаками
Ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за частотою появи критичних значень із застосуванням технології кластерного аналізу
Розробка пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств залежно від належності відповідних індикаторів економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту до II-III кластерів

Продовження рисунку 3.10

Рисунок 3.10 – Алгоритм формування системи пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту

Джерело: складено автором

Таблиця 3.5 – Ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за критичними значеннями скоригованих одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2018 р.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Захід-укртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»	Кількість підприємств	Ранг
Фінансова безпека												
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності		∨			∨		∨	∨		4	5
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності		∨			∨		∨	∨	∨	5	4
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності		∨			∨		∨	∨		4	5
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу		∨	∨		∨		∨	∨	∨	6	3

Продовження таблиці 3.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	ν		ν	ν	ν	ν		ν		6	3
1.6	Рентабельність надання послуг		ν		ν		ν	ν	ν	ν	6	3
1.7	Рентабельність активів		ν		ν		ν	ν	ν	ν	6	3
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν			7	2
Техніко-технологічна безпека												
2.1	Фондовіддача ОЗ									ν	1	7
2.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	ν	ν		ν	ν	ν	ν		ν	7	2
2.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ			ν	ν	ν		ν	ν	ν	6	3
2.4	Коефіцієнт зношення ОЗ					ν		ν	ν		3	6
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів					ν		ν	ν		3	6
Інформаційна безпека												
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації				ν	ν	ν	ν	ν	ν	6	3
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності			ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	7	2
3.3	Інформаційна віддача				ν	ν	ν	ν	ν	ν	6	3
Кадрова безпека												
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів		ν		ν			ν			3	6
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства				ν						1	7
4.4	Коефіцієнт мотивації праці					ν		ν	ν		3	6
Комерційна безпека												
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	9	1
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень				ν	ν		ν	ν	ν	5	4

Джерело: складено автором

Станом на кінець досліджуваного у дисертаційній роботі періоду (2018 р.) за критерієм частоти появи критичних значень одиничних параметрів ранжування має наступний вигляд:

ранг 1 – коефіцієнт ефективності реклами,

ранг 2 – коефіцієнти ефективності грошового потоку та інформаційної озброєності;

ранг 3 – співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей, коефіцієнт маневреності власного капіталу, рентабельність, коефіцієнт вибуття та оновлення основних засобів, коефіцієнт захищеності інформації та інформаційна віддача;

ранг 4 – коефіцієнт загальної ліквідності та частка фірми на ринку вантажних перевезень;

ранг 5 – коефіцієнт абсолютної ліквідності та коефіцієнт фінансової незалежності;

ранг 6 – коефіцієнт зношення основних засобів, відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, коефіцієнти плинності кадрів та мотивації праці;

ранг 7 – фондовіддача основних засобів та частка заробітної плати в доходах підприємства.

Отже, домінуючими загрозами економічній безпеці досліджуваних підприємств автомобільного транспорту за критерієм набуття одиничними параметрами складових економічної безпеки критичних значень є відсутність витрат на збут (за коефіцієнтом ефективності реклами), незбалансованість грошових потоків (за коефіцієнтом ефективності грошового потоку), низький рівень інформаційної озброєності (за коефіцієнтом інформаційної озброєності).

Додатково визначено пріоритетність базових заходів у розрізі досліджуваних підприємств за скоригованими одиничними параметрами, що набували виключно критичного стану увсіх роках досліджуваного періоду (2014-2018 рр.). За даними табл. 3.6 визначено переважну більшість заходів у фінансовій та інформаційній безпеці, рідше – техніко-технологічній, кадровій та комерційній.

Другий етап ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту проведемо за рівнем варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки. Надмірне коливання одиничних параметрів складових економічної безпеки слід вважати загрозою економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту, оскільки підприємство не забезпечувало сталого рівня показників за функціональними блоками (фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека, комерційна безпека) та не має потенціалу забезпечити сталий рівень власної безпеки у наступних періодах.

Таблиця 3.6 – Першочергові заходи забезпечення економічної безпеки за за критичними значеннями скоригованих одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 р.

Підприємства	Функціональні блоки				
	Фінансова безпека	Техніко-технологічна безпека	Інформа-ційна безпека	Кадрова безпека	Комерційна безпека
ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	ФБ5, ФБ10				КБ1
ПрАТ «Київське АТП 13061»	ФБ1, ФБ4, ФБ10				КБ1
АТ «КВК «Рапід»	ФБ5, ФБ10				КБ1
ПрАТ «АТП-1»	ФБ5, ФБ6, ФБ7, ФБ8, ФБ9, ФБ10	ТБ3, ТБ4	ІБ4		КБ1
ПАТ «АТП 13058»	ФБ1, ФБ4, ФБ10	ТБ5	ІБ1, ІБ3, ІБ4		КБ1
ПрАТ «АТП 11263»	ФБ5, ФБ6, ФБ7, ФБ8, ФБ9, ФБ10		ІБ1, ІБ3, ІБ4		КБ1, КБ9
ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ФБ1, ФБ4, ФБ6, ФБ7, ФБ8, ФБ9, ФБ10	ТБ3, ТБ4, ТБ5	ІБ1, ІБ3, ІБ4	КДБ2, КДБ4	КБ1
ПАТ «КАТП-2006»	ФБ1, ФБ4, ФБ6, ФБ7, ФБ8, ФБ9	ТБ5	ІБ1, ІБ3, ІБ4	КДБ2, КДБ4	КБ1
ПрАТ «САТП-1404»	ФБ1, ФБ6, ФБ7, ФБ8, ФБ9	ТБ3, ТБ4	ІБ1, ІБ3, ІБ4		КБ1

Джерело: складено автором

Для дослідження ступеня мінливості (коливання) одиничних параметрів складових економічної безпеки доцільно застосовувати показники варіації, а саме квадратичний коефіцієнт варіації. Квадратичний коефіцієнт варіації (v_σ) «характеризує співвідношення середнього квадратичного відхилення ознаки та її середньої величини» [154, с. 153].

$$v_\sigma = \frac{\sigma}{\bar{x}} \cdot 100 \qquad (3.1); \quad \sigma = \sqrt{\frac{\sum (x - \bar{x})^2}{n}} = \sqrt{\sigma^2} \qquad (3.2)$$

де σ – середнє квадратичне відхилення; σ^2 – дисперсія; $\bar{x}$ – середнє значення.

Результати обчислення квадратичного коефіцієнта варіації, дисперсії та середніх значень одиничних параметрів складових економічної безпеки

досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. наведено у додатку Н (табл. Н.1-М.3). На основі розрахункових даних додатку Н (табл. Н.3) сформовано табл. 3.7, в якій проведено ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за критерієм варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки за умови ідентифікації загрози у разі набуття квадратичним коефіцієнтом варіації значення більшого за 33% [154, с. 153].

Таблиця 3.7 – Ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за критерієм варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»	Кількість підприємств	Ранг
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Фінансова безпека												
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	9	1
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	ν				ν	ν	ν	ν	ν	6	4
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності		ν			ν		ν	ν		4	6
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	9	1
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	ν			ν	ν	ν	ν	ν	ν	7	3
1.6	Рентабельність надання послуг		ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	8	2
1.7	Рентабельність активів	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	9	1
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	9	1
Техніко-технологічна безпека												
2.1	Фондовіддача ОЗ		ν			ν		ν	ν		4	6
2.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	ν	ν	ν	ν	ν	ν		ν		7	3
2.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ		ν	ν	ν	ν	ν		ν		6	4
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів		ν						ν		2	8

Продовження таблиці 3.7

Інформаційна безпека												
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	ν	ν	ν	ν						4	6
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	ν	ν	ν	ν	ν					5	5
3.3	Інформаційна віддача	ν	ν	ν	ν						4	6
Кадрова безпека												
4.1	Коефіцієнт укомплекто-ваності робочими кадрами	ν									1	9
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	ν	9	1
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	ν						ν			2	8
Комерційна безпека												
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)		ν	ν	ν		ν				4	6
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень							ν			1	9
5.3	Штрафні санкції за пору-шення вимог законодавства				ν		ν	ν			3	7
5.4	Коефіцієнт понесених втрат				ν		ν	ν			3	7

Джерело: складено автором

За критерієм частоти появи одиничних параметрів складових економічної безпеки у напрямі неоднорідності значень ранжування вказує, що домінуючі загрози за значеннями таких одиничних параметрів: коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт маневреності власного капіталу, рентабельність активів, коефіцієнт ефективності грошового потоку та плинності кадрів.

До загроз рангу 2 за критерієм варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки належали рентабельність надання послуг, ранг 3 – співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей, коефіцієнт вибуття основних засобів; ранг 4 – коефіцієнти загальної ліквідності та оновлення основних засобів; ранг 5 – коефіцієнт інформаційної озброєності; ранг 6 – коефіцієнт фінансової незалежності, фондовіддача основних засобів, коефіцієнт захищеності інформації, інформаційна віддача, коефіцієнт ефективності реклами; ранг 7 – штрафні санкції за порушення вимог законодавства та коефіцієнт понесених втрат; ранг 8 – відповідність рухомого складу вимогам євростандартів та коефіцієнт мотивації праці; ранг 9 –

коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами та частка фірми на ринку вантажних перевезень.

Отже, домінуючими загрозами економічній безпеці досліджуваних підприємств автомобільного транспорту за критерієм варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр. є неможливість всіма досліджуваними підприємствами забезпечити абсолютну ліквідність, маневреність власного капіталу, рентабельність, ефективність грошового потоку, стабільність кадрів. Проведене ранжування за допомогою економіко-статистичного інструментарію доводить нестабільність та домінуючі загрози за фінансовою складовою економічної безпеки.

Третій етап ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту проведемо за рівнем динаміки одиничних параметрів складових економічної безпеки. Для дослідження рівня динаміки одиничних параметрів складових економічної безпеки вважаємо за доцільне застосовувати середній коефіцієнт зростання ($\bar{k}$), який «обчислюють за формулою середньої геометричної з ланцюгових коефіцієнтів зростання» [154, с. 261].

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{k_1, k_2, ..., k_{n-1}} = \sqrt[n-1]{\prod_{i=1}^{n-1} k_i} \qquad (3.3)$$

Результати обчислення темпів росту одиничних параметрів складових економічної безпеки досліджуваних підприємств у 2014-2018 рр. наведено у додатку М (табл. М.1). На основі розрахункових даних додатку Н сформовано табл. 3.8, в якій проведено ранжування загроз економічній безпеці за критерієм динаміки одиничних параметрів складових економічної безпеки.

Для досліджуваних автотранспортних підприємств за критерієм динаміки одиничних параметрів складових економічної безпеки найбільші загрози продукує незбалансована оборотність дебіторської та кредиторської заборгованостей. Всі досліджувані підприємства, окрім АТ «КВК «Рапід», у 2014-2018 рр. не могли сформувати виваженої та сталої політики управління грошовими потоками за напрямами оплати заборгованості за одержаними

товарами, роботами, послугами та інкасації заборгованості за наданими послугами з вантажних перевезень та інших послуг.

Таблиця 3.8 – Ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за критерієм динаміки одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Захід-укртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»	Кількість підприємств	Ранг
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Фінансова безпека												
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності					ν		ν			2	6
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	ν		ν				ν			3	5
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності		ν	ν		ν				ν	4	4
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу		ν			ν	ν	ν	ν	ν	6	2
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	ν	ν		ν	ν	ν	ν	ν	ν	8	1
1.6	Рентабельність надання послуг		ν		ν	ν	ν		ν	ν	6	2
1.7	Рентабельність активів		ν		ν	ν	ν			ν	5	3
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	ν		ν	ν			ν	ν		5	3
Техніко-технологічна безпека												
2.1	Фондовіддача ОЗ	ν	ν								2	6
2.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	ν									1	7
2.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	ν									1	7
2.4	Коефіцієнт зношення ОЗ					ν		ν	ν	ν	4	4
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів			ν							1	7
2.6	Рівень своєчасності та повноти ТО транспортних засобів								ν		1	7
Інформаційна безпека												
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності					ν					1	7
Кадрова безпека												
4.1	Коефіцієнт укомплекто-ваності робочими кадрами			ν	ν	ν					3	5

Продовження таблиці 3.8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів			∨							1	7
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	∨	∨	∨	∨	∨					5	3
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	∨		∨			∨	∨	∨		5	3
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни		∨				∨		∨		3	5
Комерційна безпека												
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)			∨							1	7
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень	∨		∨	∨		∨	∨		∨	6	2

Примітки: [1] – одиничні параметри складових економічної безпеки набували від'ємних значень; [2] – одиничні параметри складових економічної безпеки набували значення рівного нулю

Джерело: складено автором

До загроз рангу 2 критерієм динаміки одиничних параметрів складових економічної безпеки належали коефіцієнт маневреності власного капіталу, рентабельність надання послуг, частка фірми на ринку вантажних перевезень; рангу 3 – рентабельність активів, коефіцієнт ефективності грошового потоку, частка заробітної плати в доходах підприємства, коефіцієнт мотивації праці; рангу 4 – коефіцієнти фінансової незалежності та зношення основних засобів; рангу 5 – коефіцієнт загальної ліквідності та два коефіцієнти з блоку кадрової безпеки (коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами, коефіцієнт трудової дисципліни); рангу 6 – коефіцієнт абсолютної ліквідності та фондовіддача основних засобів; рангу 7 – більшість одиничних параметрів техніко-технологічної безпеки (коефіцієнт вибуття основних засобів, коефіцієнт оновлення основних засобів, відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів), коефіцієнти інформаційної озброєності, плинності кадрів, ефективності реклами.

Таким чином, негативна динаміка одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр. свідчить про наявність тенденції до

зменшення одиничних параметрів та продукування загроз у наступних періодах.

За критерієм частоти появи критичних значень темпів росту одиничних параметрів ранжування найвищий рівень загрози зосереджено у фінансовій та кадровій складових економічної безпеки досліджуваних підприємств.

Ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту з визначенням домінуючих ознак на основі комбінування результатів ранжування за трьома ознаками (табл. 3.9) проведено із застосуванням технології кластерного аналізу за методом Уорда (Ward's method) у програмному продукті StatGraphics Plus.

Таблиця 3.9 – Зведена таблиця ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Ранг за частотою появи критичних значень одиничних параметрів	Ранг за частотою появи критичних значень коефіцієнта варіації одиничних параметрів	Ранг за частотою появи критичних темпів росту одиничних параметрів
1	2	3	4	5
Фінансова безпека				
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	5	1	6
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	4	4	5
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	5	6	4
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	3	1	2
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	3	3	1
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*	3	2	2
1.7	Рентабельність активів *(ROA)*	3	1	3
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	2	1	3
Техніко-технологічна безпека				
2.1	Фондовіддача основних засобів	7	6	6
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	2	3	7
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	3	4	7
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	6		4
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів	6	8	7

Продовження таблиці 3.9

1	2	3	4	5
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів	-	-	7
Інформаційна безпека				
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	3	6	
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	2	5	7
3.3	Інформаційна віддача	3	6	
Кадрова безпека				
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами		9	5
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	6	1	7
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	7	-	3
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	6	8	3
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни			5
Комерційна безпека				
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	1	6	7
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень	4	9	2
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства	-	7	-
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	-	7	-

Джерело: складено автором

Як видно з рис. 3.11, одиничні параметри складових економічної безпеки формують п’ять кластерів.

Рисунок 3.11 – Кластерний аналіз загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Джерело: складено автором за даними табл. 3.9

I кластер –загрози за високою частотою появи критичних значень та темпів росту; II кластер – домінуючі загрози за частотою появи критичних значень та темпом зменшення одиничних параметрів економічної безпеки та середньою частотою критичних значень варіації; III кластер – домінуючі загрози за середньою частотою критичних значень та високою частотою критичних значень варіації; IV кластер – загрози з високою частотою критичних значень темпів росту та середньою частотою критичних значень; V кластер – загрози з тенденцією до зменшення значень одиничних параметрів економічної безпеки.

Домінуючі загрози економічній безпеці, які вимагають першочергової уваги та забезпечення мінімізації їх негативного впливу на економічну безпеку підприємств автомобільного транспорту, зосереджені у II та III кластерах (табл. 3.10). Домінуючі загрози ідентифіковано у фінансовій (п’ять з восьми одиничних параметрів), техніко-технологічній (два одиничні параметри), інформаційній (всі одиничних параметрів) та комерційній (один одиничний параметр – коефіцієнт ефективності реклами) складових економічної безпеки.

У кластері I зосереджено одиничні параметри складових економічної безпеки, які у 2014-2018 рр. набували критичних значень лише у меншої частини досліджуваних підприємств, проте загроза посилюється негативною динамікою значень у досліджуваному періоді. У кластері IV зосереджено одиничні параметри складових економічної безпеки, які у 2014-2018 рр. набували критичних значень лише у меншої частини досліджуваних підприємств, подібно до кластеру I, проте посилена загроза негативної динаміки значень у перспективі.

У кластері V зосереджено одиничні параметри складових економічної безпеки, які у 2014-2018 рр. набували допустимих та безпечних значень за безпечного рівня варіації та динаміки. До таких одиничних параметрів складових економічної безпеки належали рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами, коефіцієнт трудової дисципліни,

штрафні санкції за порушення вимог законодавства та коефіцієнт понесених втрат.

З досліджуваних підприємств лише ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Чернігівське АТП – 17454» сплачували штрафи за порушення вимог чинного законодавства. Ієрархія домінуючих загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки з червоної зони наведені на рис. 3.12.

Отже, домінуючі загрози економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту виявлені за допомогою ранжування дають можливість ідентифікувати не лише наявні загрози на основі ретроспективного аналізу, а й сформувати базис для розробки базових заходів для забезпечення економічної безпеки підприємств.

Таблиця 3.10 – Результати кластерного аналізу ранжування загроз економічній безпеці досліджуваних підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Кластер	Кількість одиничних параметрів економічної безпеки у кластері	Ранг за частотою появи критичних значень			Одиничні параметри складових економічної безпеки
		одиничних параметрів	коефіцієнта варіації одиничних параметрів	темпів росту одиничних параметрів	
I	6	4-7	1-8	4-7	Коефіцієнт абсолютної ліквідності Коефіцієнт плинності кадрів Коефіцієнт загальної ліквідності Коефіцієнт фінансової незалежності Фондовіддача основних засобів Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів
II	6	1-3	3-6	7	Коефіцієнт вибуття основних засобів Коефіцієнт оновлення основних засобів Коефіцієнт інформаційної озброєності Коефіцієнт ефективності реклами Коефіцієнт захищеності інформації Інформаційна віддача

Продовження таблиці 3.10

III	5	3-4	1-3	3	Коефіцієнт маневреності власного капіталу Рентабельність надання послуг *(ROS)* Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей Рентабельність активів *(ROA)* Коефіцієнт ефективності грошового потоку
IV	4	4-7	8-9	2-4	Коефіцієнт зношення основних засобів Частка заробітної плати в доходах підприємства Коефіцієнт мотивації праці Частка фірми на ринку вантажних перевезень
V	5	-	7-9	5-7	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами Коефіцієнт трудової дисципліни Штрафні санкції за порушення вимог законодавства Коефіцієнт понесених втрат

Примітки:

- домінуючі загрози, що вимагають першочергового вирішення; - домінуючі загрози, що вимагають другорядного вирішення; - потенційні загрози;

Джерело: складено автором

Ідентифікація факторів загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту з урахуванням відповідності їх одиничним параметрам складових економічної безпеки дає підстави зробити наступні висновки про домінуючі загрози, що вимагають першочергового вирішення:

– недостатній розмір власного капіталу для фінансування оборотних та необоротних активів або його відсутність (за коефіцієнтом маневреності власного капіталу);

– недостатній розмір власного капіталу та частка у сукупному капіталі підприємств менше від 50% (за коефіцієнтом фінансової незалежності);

– невідповідність періодів оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей внаслідок невідповідності розмірів заборгованостей (за співвідношенням оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей);

– низький рівень чистого прибутку або чистий збиток як кінцевий фінансовий результат (за рентабельністю надання послуг та активів);

– невідповідність вхідного та вихідного грошових потоків, чистий грощовий потік має низьке додатне або від'ємне значення (за коефіцієнтом ефективності грошового потоку);

– недостатній розмір грошей та їх еквівалентів для покриття поточних зобов'язань, що посилюється неефективністю грошового потоку (за коефіцієнтом абсолютної ліквідності);

– недостатній розмір оборотних активів для покриття поточних зобов'язань (за коефіцієнтом загальної ліквідності);

– низький рівень або відсутність витрат на придбання та захист інформаційних технологій через низький рівень або відсутність інвестування коштів у придбання інформаційних технологій (за коефіцієнтами захищеності інформації, інформаційної озброєності та інформаційної віддачі);

– відсутність витрат на збут, в тому числі на рекламу послуг підприємств автомобільного транспорту з надання послуг вантажних перевезень (за коефіцієнтом ефективності реклами);

– низький рівень фондовіддачі основних засобів через низький рівень чистого доходу від надання послуг з вантажних перевезень (за фондовіддачею основних засобів);

– високий ступінь фізичного та морального зношення основних засобів, в тому числі транспортних засобів (за коефіцієнтом зношення основних засобів);

– невідповідність рухомого складу вимогам екологічних євростандартів (ЄВРО-5, ЄВРО-6) у більшості підприємств (за рівнем відповідності рухомого складу);

– різке скорочення чисельності працівників, в тому числі водіїв у окремих роках (ПАТ «АТП 13058», 2015 та 2018 роки; АТ «КВК «Рапід», 2015 р.; ПрАТ «АТП-1», 2015 та 2018 роки; ПАТ «АТП 13058», 2015 р.) та високий рівень варіації показників, що свідчить про відсутність стратегії оптимізації кадрів на підприємствах (за коефіцієнтом плинності кадрів);

Рисунок 3.12 – Ієрархія домінуючих загроз та заходів забезпечення економічної безпеки досліджуваних підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Джерело: складено автором

– відсутність у середніх та середніх підприємств можливості забезпечити ринковий рівень заробітної плати працівникам, в тому числі водіям (за коефіцієнтом мотивації праці);

– високий рівень конкуренції на ринку вантажних перевезень та велика кількість перевізників (за часткою фірми на ринку вантажних перевезень).

За аналогічним алгоритмом проведено ранжування домінуючих загроз та заходів забезпечення економічної безпеки досліджуваних підприємств за групами. За даними кластерного аналізу загроз економічній безпеці підприємств побудовано відповідні дендограми (додаток П) та ієрархії домінуючих загроз та заходів забезпечення економічної безпеки великих, середніх та малих підприємств.

Для великих підприємств (ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід») визначено на основі емпіричних досліджень наступні пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки: забезпечення розробки та впровадження системи контролінгу грошових потоків (ФБ10), збільшення величини власного капіталу підприємств автомобільного транспорту як результату збільшення всіх або окремих його складових (ФБ1), своєчасне оновлення автопарку (ТБ4), оптимізація складу автопарку, враховуючи потреби ринку вантажних перевезень та потреби основних бізнес-партнерів підприємства (ТБ5), розробка та реалізація ефективної збутової стратегії та тактики підприємства (КБ1), розробка та реалізація напрямів диверсифікація діяльності підприємства (КБ2), забезпечення розробки та реалізації активної комунікаційної політики (КБ6), управління дебіторською заборгованістю підприємства за напрямами її рефінансування та зміни підходів до кредитної політики (ФБ5), збільшення доходів підприємства на основі надання якісних послуг з автомобільних перевезень та диверсифікації джерел доходів (ФБ6), оптимізація витрат підприємства та посилання контролю за витратами (ФБ7), оптимізація податкового навантаження підприємства та впровадження ефективного податкового планування (ФБ8), забезпечення

позитивного кінцевого фінансового результату як результат реалізації вище зазначених заходів: ФБ6, ФБ7, ФБ8 (ФБ9) (рис. 3.13).

Для середніх підприємств (ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263») визначено на основі емпіричних досліджень наступні пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки: управління дебіторською заборгованістю підприємства за напрямами її рефінансування та зміни підходів до кредитної політики (ФБ5), збільшення доходів підприємства на основі надання якісних послуг з автомобільних перевезень та диверсифікації джерел доходів (ФБ6), оптимізація витрат підприємства та посилання контролю за витратами (ФБ7), оптимізація податкового навантаження підприємства та впровадження ефективного податкового планування (ФБ8), забезпечення позитивного кінцевого фінансового результату як результат реалізації вище зазначених заходів: ФБ6, ФБ7, ФБ8 (ФБ9), забезпечення розробки та впровадження системи контролінгу грошових потоків (ФБ10), збільшення величини власного капіталу підприємств автомобільного транспорту як результату збільшення всіх або окремих його складових (ФБ1), своєчасне оновлення автопарку (ТБ4), оптимізація складу автопарку, враховуючи потреби ринку вантажних перевезень та потреби основних бізнес-партнерів підприємства (ТБ5), створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих для забезпечення економічної безпеки підприємства (ІБ1), збільшення фінансування заходів забезпечення інформаційної безпеки (ІБ3) (рис. 3.14).

Для малих підприємств (ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404») визначено на основі емпіричних досліджень наступні пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки: збільшення величини власного капіталу підприємств автомобільного транспорту як результату збільшення всіх або окремих його складових (ФБ1), збільшення доходів підприємства на основі надання якісних послуг з автомобільних перевезень та диверсифікації джерел доходів (ФБ6), оптимізація витрат підприємства та посилання контролю за витратами (ФБ7),

Рисунок 3.13 – Ієрархія домінуючих загроз та заходів забезпечення економічної безпеки великих підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

оптимізація податкового навантаження підприємства та впровадження ефективного податкового планування (ФБ8), забезпечення позитивного кінцевого фінансового результату як результат реалізації вище зазначених заходів: ФБ6, ФБ7, ФБ8 (ФБ9), управління дебіторською заборгованістю підприємства за напрямами її рефінансування та зміни підходів до кредитної політики (ФБ5), оптимізація складу та структури оборотних активів підприємства (ФБ4), забезпечення розробки та впровадження системи контролінгу грошових потоків (ФБ10), оптимізація складу та структури необоротних активів підприємства (ФБ3), застосування альтернативних схем придбання основних засобів (ТБ3), своєчасне оновлення автопарку (ТБ4), оптимізація складу автопарку, враховуючи потреби ринку вантажних перевезень та потреби основних бізнес-партнерів підприємства (ТБ5), коригування амортизаційної політики підприємств (ТБ6) (рис. 3.15).

Кластерний аналіз загроз економічній безпеці транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) у 2014-2018 рр. (рис. 3.16), здійснений на основі ранжування загроз економічній безпеці транспортних підприємств за кількома ознаками (значення скоригованих одиничних параметрів у 2018 р., значення коефіцієнта варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр., значення темпів росту одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр., табл. 3.10) вказує на загрози транспортних підприємств загалом, які суттєво актуалізують загрози економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту.

Рисунок 3.14 – Ієрархія домінуючих загроз та заходів забезпечення економічної безпеки середніх підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Рисунок 3.15 – Ієрархія домінуючих загроз та заходів забезпечення економічної безпеки малих підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Рисунок 3.16 – Кластерний аналіз загроз економічній безпеці транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) у 2014-2018 рр.

Джерело: складено автором

Основними загрозами економічній безпеці транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) станом на кінець 2018 р. з урахуванням рівня їх варіації та напряму динаміки у довгостроковому періоді є загрози за показниками кластерів III та I.

До одиничних параметрів, що набувають критичних значень за скоригованими показниками та мають негативну динаміку належать одиничні параметри, об’єднані у кластері III: рентабельність надання послуг та рентабельність активів.

У кластері I загрози сформовані виключно за одиничними параметрами техніко-технологічної складової економічної безпеки: фондовіддача основних засобів, коефіцієнти вибуття та оновлення основних засобів. Відповідно, основні загрози транспортних підприємств зосереджені у напрямі забезпечення прибутковості діяльності та ефективного використання основних засобів, у тому числі транспортних засобів та забезпечення їх оновлення відповідно до потреб замовників та екологічних стандартів.

Таблиця 3.11 – Зведена таблиця ранжування загроз економічній безпеці транспортних підприємств (секція Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Ранжування за критичними значеннями скоригованих одиничних параметрів		Ранжування за критичними значеннями коефіцієнта варіації одиничних параметрів		Ранжування за темпами росту одиничних параметрів	
		Скоригований одиничний параметр у 2018 р.	Ранг	Значення коефіцієнта варіації, %	Ранг	Значення темпу росту	Ранг
Фінансова безпека							
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	0	1	3,37	-	1,00	-
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	1	-	16,46	-	1,07	-
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	1	-	41,83	7	1,48	-
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*	0	1	-88,53	3	0,81	1
1.7	Рентабельність активів *(ROA)*	0	1	-97,12	2	0,79	2
Техніко-технологічна безпека							
2.1	Фондовіддача основних засобів	0	1	31,46	-	0,94	4
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0	1	49,56	6	1,09	-
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	0	1	73,76	4	2,41	-
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	0,6	2	29,90	-	0,90	-
Інформаційна безпека							
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	1,0	-	65,44	5	2,27	-
3.3	Інформаційна віддача	0,6	2	35,33	8	0,96	5
Кадрова безпека							
4.1	Коефіцієнт вакантності	1	-	29,61	-	1,14	3
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0	1	8,80	-	1,04	5
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	1	-	8,40	-	1,03	6
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	1	-	1,52	-	1,01	-
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1	-	200	1	0,00	-

Джерело: складено автором

На базі виявлених залежностей була побудована матриця управлінських дій щодо попередження домінуючих загроз економічної безпеки досліджуваних автотранспортних підприємств, представлена в табл. 3.12.

Таблиця 3.12 – Матриця управлінських дій щодо попередження домінуючих загроз економічної безпеки досліджуваних автотранспортних підприємств

Домінуючі загрози	Параметри складових економічної безпеки автотранспортних підприємств	Пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств
високий ступінь фізичного та морального зношення рухомого складу	коефіцієнт вибуття та оновлення основних засобів	-оптимізація складу та структури необоротних активів; -застосування альтернативних схем придбання основних засобів; -обгрунтування потреби і планування оновлення автопарку; -оптимізація складу автопарку з урахуванням потреб основних бізнес-партнерів; -коригування амортизаційної політики підприємств
недостатній рівень впровадження інформаційних технологій	коефіцієнт інформаційної озброєності	-створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих для забезпечення економічної безпеки підприємства; -збільшення фінансування інформаційної безпеки
недостатність фінансування оборотних та необоротних активів	коефіцієнт маневреності власного капіталу	-збільшення величини власного капіталу підприємств автомобільного транспорту як результату збільшення всіх або окремих його складових;
низька ефективність збутової стратегії	коефіцієнт ефективності реклами	-розробка та реалізація ефективної рекламної стратегії; -розробка та реалізація напрямів диверсифікації діяльності; -забезпечення розробки та реалізації активної комунікаційної політики
низький рівень фінансового результату або чистий збиток	рентабельність (ROS, ROA)	-збільшення доходів підприємства за рахунок підвищення якості послуг та диверсифікації джерел доходів; -посилання контролю за витратами; -впровадження ефективного податкового планування; -забезпечення позитивного кінцевого фінансового результату

Продовження таблиці 3.12

зростання дебіторської заборгованості та періодів її оборотності	співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	-управління дебіторською заборгованістю підприємства за напрямами її рефінансування; -зміни підходів до кредитної політики
низьке додатне або від'ємне значення чистого грошового	коефіцієнт ефективності грошового потоку	-забезпечення розробки та впровадження системи контролінгу грошових потоків.

Джерело: складено автором

В цілому, ранжування загроз економічній безпеці підприємств автомобільного транспорту дозволило визначити домінуючі загрози: низький рівень чистого прибутку або чистий збиток як кінцевий фінансовий результат та неможливість підприємств забезпечити економічну ефективність діяльності; низький рівень фондовіддачі основних засобів через низький рівень чистого доходу від надання послуг з вантажних перевезень; високий ступінь фізичного та морального зношення основних засобів, в тому числі транспортних засобів; недостатній розмір власного оборотного капіталу для фінансування оборотних та необоротних активів або його відсутність; невідповідність періодів оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей внаслідок невідповідності розмірів заборгованостей; невідповідність вхідного та вихідного грошових потоків, недостатній розмір грошей та оборотних активів для покриття поточних зобов'язань, що посилюється неефективністю грошового потоку; низький рівень або відсутність витрат на придбання та захист інформаційних технологій через низький рівень або відсутність інвестування коштів у придбання інформаційних технологій; відсутність витрат на збут, в тому числі на рекламу послуг підприємств автомобільного транспорту з надання послуг вантажних перевезень; невідповідність рухомого складу вимогам екологічних євростандартів у більшості підприємств; відсутність у середніх та середніх підприємств можливості забезпечити ринковий рівень заробітної плати працівникам, в тому числі водіям.

Висновки до розділу 3

Основний зміст отриманих результатів дослідження процесу формування системи заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту полягає у наступному:

1. Запропоновано розуміти забезпечення економічної безпеки підприємства автомобільного транспорту як сукупність дій суб'єктів забезпечення економічної безпеки підприємства, спрямованих на ідентифікацію негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру та реалізацію заходи щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку підприємства з метою досягнення цільового рівня економічної безпеки. Забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту слід розглядати виключно з позиції системності, оскільки досягнення цільового рівня економічної безпеки підприємства можливе лише за умови застосування системного підходу управління.

2. Розроблено алгоритм забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, що включає взаємопов'язані між собою етапи забезпечення економічної безпеки, що мають послідовний та логічний, а також адаптивний до сучасних реалій фінансово-господарської діяльності підприємств автомобільного транспорту характер, які націлені на досягнення цільового рівня економічної безпеки. Цільовий рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства визначено на основі емпіричного ретроспективного аналізу з урахуванням реальних та потенційних загроз економічній безпеці: допустимий стан – для ПрАТ «Київське АТП 13061», АТ «КВК «Рапід», ПрАТ «АТП-1», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Чернігівське АТП - 17454», ПАТ «КАТП-2006», ПрАТ «САТП-1404»; безпечний стан – ПрАТ «ТЕК «Західукртранс».

3. Розроблено базові заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту за функціональними блоками за

критерієм загальності та можливості адаптації у практичну діяльність підприємств автомобільного транспорту у ході забезпечення економічної безпеки. На основі побудованої імітаційної моделі визначено базові заходи забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, що мають найвищу ступінь причинно-наслідкових зв'язків: формування достатнього обсягу фінансових ресурсів та їх оптимального розподілу, оновлення та оптимізації транспортних засобів; створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій; забезпечення потреб підприємства у висококваліфікованих працівниках; розробка та реалізація ефективної збутової стратегії та тактики підприємства на основі клієнто-орієнтованого та ризик-орієнтованого підходів.

4. Для вантажних автотранспортних підприємств проведено ранжування домінуючих загроз економічній безпеці за кількома первинними ознаками: за частотою появи критичних значень скоригованих одиничних параметрів складових економічної безпеки; за рівнем варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки; за динамікою одиничних параметрів складових економічної безпеки та зведене ранжування за трьома ознаками. Такий підхід дозволив виявити домінуючі загрози досліджуваних вантажних автотранспортних підприємств: високий ступінь фізичного та морального зношення основних засобів, низький рівень або відсутність витрат на придбання та захист інформаційних технологій, низький рівень або відсутність інвестування коштів у придбання інформаційних технологій, неефективність збутової стратегії та тактики, недостатній розмір власного капіталу для фінансування оборотних та необоротних активів або його відсутність, низький рівень чистого прибутку або чистий збиток як кінцевий фінансовий результат, невідповідність періодів оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей внаслідок невідповідності розмірів заборгованостей, невідповідність вхідного та вихідного грошових потоків, чистий грошовий потік має низьке додатне або від'ємне значення.

5. За результатами емпіричних досліджень структуровано ієрархію заходів забезпечення економічної безпеки досліджуваних підприємств: оптимізація складу та структури необоротних активів; застосування альтернативних схем придбання основних засобів; своєчасне оновлення автопарку, не допускаючи значного морального старіння; оптимізація складу автопарку, враховуючи потреби ринку вантажних перевезень та потреби основних бізнес-партнерів підприємства; коригування амортизаційної політики підприємств та застосування методів прискореного зменшення залишкової вартості; створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій для забезпечення безпеки транспортних засобів, планування перевезень, калькулювання їх вартості, просування та рекламування послуг підприємств, забезпечення конфіденційності внутрішньої фінансової та нефінансової інформації підприємств, недопущення втручання у бази даних підприємств; збільшення фінансування інформаційної безпеки.

Результати досліджень третього розділу викладено у наступних публікаціях [10, 163, 186, 187].

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі розроблено теоретико-методичні положення ідентифікації стану економічної безпеки і сформовано практичні рекомендації щодо формування базових засад і заходів її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту. У сукупності це вирішує актуальну науково-прикладну проблему забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. Отримані науково-практичні результати дають можливість зробити такі висновки:

1. Узагальнення існуючих поглядів вітчизняних і зарубіжних науковців щодо розуміння сутності економічної безпеки підприємств, дозволило сформулювати власну позицію і розвинути управлінську концепцію «економічної безпеки підприємства» як результату керуючого впливу керівництва підприємства на зміни в ресурсах, кадрах, техніці та інших потенціалах, який може не тільки забезпечити гармонізацію процесів виробництва та протистояти загрозам зовнішнього середовища, а і здатен передбачити розвиток негативних тенденцій внутрішнього і зовнішнього характеру і розробити попереджувальні заходи їх проявів.

2. Для вирішення проблеми забезпечення економічної безпеки підприємства розглянуто загрози, ризики та небезпеки економічній безпеці підприємства. Структуризація елементів економічної безпеки дозволила сформулювати концепцію її забезпечення, що включає характеристику мети і завдань, принципів і методів забезпечення економічної безпеки, використання методичного апарату ідентифікації загроз і розроблення заходів їх попередження. Було визначено, що унікальність цієї концепції для різних суб’єктів економічної діяльності полягає у особливостях ідентифікації відповідних елементів.

3. Для ідентифікації складових економічної безпеки транспортних підприємств були визначені показники в межах окремих функціональних

блоків (фінансової, техніко-технологічної, інформаційної, кадрової і комерційної) безпеки, на основі яких обчислювалась узагальнююча інтегральна оцінка економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту. Їх вибір здійснювався методом логічного аналізу, в результаті якого з 26 відносних показників, для розрахунку яких використовувалися 40 абсолютних показників, було обрано 15. Всі вони мають чітку кількісну визначеність і містяться в даних офіційної статистичної звітності. Для здійснення на основі цих показників інтегрального оцінювання була сформована необхідна база індикативних оціночних параметрів для різних рівнів безпеки.

Здійснений в роботі аналіз тенденцій розвитку вантажних перевезень показав, що впродовж 2010-2018 рр. обсяги вантажних автотранспортних перевезень зросли майже у п’ять разів, що було обумовлено кон’юнктурними змінами і зростанням зовнішньої торгівлі, збільшенням експортно-імпортних операцій, а також зростанням доданої вартості в галузях економіки, які тісно пов’язані з транспортуванням, таких як: сільське господарство, добувна промисловість, переробна промисловість, будівництво, оптова та роздрібна торгівля. Водночас, не зважаючи на позитивну кон’юнктурну динаміку і зростання обсягів замовлень рівень економічної безпеки практично на підприємствах різних за розміром: великих, середніх, малих, які здійснювали вантажні перевезення, не досягали цільового (ідеального) рівня. Це пов’язано з наявністю цілого ряду системних причин в організації діяльності транспортних підприємств.

5. Для розроблення адекватних заходів забезпечення економічної безпеки в роботі на основі аналізу одиничних параметрів складових економічної безпеки був сформований перелік основних загроз економічній безпеці в межах окремих її складових. Характерними для більшості підприємств загрозами виявилися: недостатність оборотних активів; наявна збитковість фінансової діяльності; критичний рівень оновлення рухомого складу на фоні його високої зношеності; падіння загального рівня фондовіддачі основних засобів; невідповідність транспортних засобів екологічним нормам ЄВРО-5, ЄВРО-6;

недостатній рівень використання нематеріальних активів (програмного забезпечення, хмарних технологій, використання інформаційних платформ для координації логістичного обслуговування, тощо).

6. Розроблення базових заходів забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства здійснювалось за кожною складовою на основі аналізу літературних джерел щодо ідентифікації негативних тенденцій впливу на результати діяльності підприємств. Проведені дослідження дозволили сформувати перелік базових заходів щодо здійснення необхідних змін в параметрах економічного розвитку підприємства. Подальше їх дослідження показало, що деякі з них мають багатовимірне спрямування. Для вивчення цих залежностей була побудована імітаційна модель взаємозв'язків базових заходів, на основі якої були виокремлені пріоритетні, що мають найвищу ступінь взаємозв'язків. До них відносяться: формування достатнього обсягу фінансових ресурсів та їх оптимального розподілу, оновлення та оптимізації транспортних засобів; створення нових інформаційних продуктів чи удосконалення існуючих з використанням передових технологій; забезпечення потреб у висококваліфікованих працівниках; розробка та реалізація ефективної рекламної стратегії та тактики підприємства на основі клієнто-орієнтованого та ризик-орієнтованого підходів та інші.

7. На базі виявлених залежностей була побудована матриця управлінських дій щодо попередження домінуючих загроз економічної безпеки досліджуваних автотранспортних підприємств, де простежується зона найбільшого впливу певної групи заходів на рівень економічної безпеки для великих, середніх та малих підприємств.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алькема В. Г., Кириченко О. С., Пазєєва Г. М. Діагностика економічної безпеки підприємства (на матеріалах транспортно-експедиційних підприємств України): монографія. Київ : ВНЗ «Університет «КРОК», 2019. 328 с.

2. Базилюк А. В., Зайончик Л. Г., Левковець Н. П. Методи забезпечення економічної стійкості автотранспортного підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. № 24(1). С. 170-173.

3. Барановський О. І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення). Київ: Національний торговельно-економічний університет, 2004. 759 с.

4. Безбожний В. Л. Вибір способу забезпечення соціально-економічної безпеки великих промислових підприємств: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / СНУ ім. В. Даля МОН України. Луганськ, 2009. 20 с.

5. Белокуров В. В. Структура функциональных составляющих экономической безопасности предприятия. URL: http://www.safetyfactor.ru. (дата звернення 26.10.2020)

6. Бендиков М. Экономическая безопасность промышленного предприятия (организационно-методический аспект). *Консультант директора*. 2009. №2. С. 7-13.

7. Бієвець А. В. Економічна безпека у сфері готельно-ресторанного бізнесу у сучасних економічних умовах. *Вісник Черкаського університету. Серія : Економічні науки*. 2017. № 4(2). С. 3-9.

8. Бланк І. А. Управління фінансовою безпекою підприємства. Київ : Ельга, Ніка-Центр, 2009. 784 с.

9. Бланк І. О. Інвестиційний менеджмент: підручник. Київ : КНТЕУ, 2005. 398 с.

10. Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П. Фінансова безпека АТП у контексті розвитку ринку вантажних перевезень в Україні. *Бізнес Інформ*. 2019. № 12. С. 344-355.

11. Большой экономический словарь / под ред. А.Н. Азриляна. 5-е изд., доп. и перераб. Москва : Ин-т новой экономики, 2002. 1280 с.

12. Варналій З. С. Економічна безпека: навч. посіб. Київ : Знання, 2009. 647 с.

13. Васильєв О. В., Чупіков А. А.Критерії оцінки економічної безпеки вантажних автотранспортних підприємств. *Економіка та держава*. 2018. № 4. С. 17-21.

14. Васильців Т.Г. Економічна безпека України: стратегія та механізми зміцнення : монографія. Львів : Арал, 2008. 384 с.

15. Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: Перун, 2005. 1728 с.

16. Використання інформаційно-комунікаційних технологій на підприємствах. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

17. Витрати на оплату праці за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010−2018) . URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

18. Віченко Є. І. Моделювання економічної безпеки підприємства на прикладі ПАТ «Рівнегаз». URL: http://naub.oa.edu. ua/2013 (дата звернення 26.10.2020)

19. Воронков О. О., Дяченко К. С. Концептуальні засади дослідження економічної безпеки будівельних підприємств. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки*. 2017. № 4. С. 117-124.

20. Гетьман О. О., Шаповал В. М. Економічна діагностика: навч. посібник. Київ : Центр навчальної літератури, 2007. 307с.

21. Гичева Н. Діагностика економічної безпеки підприємства. *Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць*. 2004. Вип. 247. Т. IV. С. 634–636.

22. Гладченко Т. Индикаторы экономической безопасности предпринимательской деятельности. *Менеджер*. 2000. № 4(11). С. 111 - 114.

23. Городня Т. А., Мойсеєнко І. П. Економічна та фінансова діагностика: навч. посібник. – Львів: «Магнолія 2006», 2008. 282 с.

24. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#n1998 (дата звернення 26.10.2020)

25. Грибіненко О. М., Шагоян С. М. Сутність та шляхи забезпечення економічної безпеки підприємства. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2017. Вип. 22. Частина 1. С. 98-100.

26. Гринюк О. І. Науково-методичні підходи до оцінювання та прогнозування ризиків діяльності нафтогазовидобувних підприємств. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2016. № 1. С. 10-23.

27. Грунин О. А., Грунин С. О. Экономическая безопасность организации. СПб. : Питер, 2002. 160 с.

28. Данілова Е. І. Концепція системного підходу до управління економічною безпекою підприємства: монографія. Вінниця: Європейська наукова платформа, 2020. 342 с.

29. Данкевич А. Є., Ткачук Г. Ю. Теоретична сутність ризиків, небезпек та загроз у контексті забезпечення економічної безпеки підприємства. *Економічний вісник університету*. 2018. Вип. 38. С. 118-125.

30. Дацків Р. М. Економічна безпека держави в умовах глобальної конкуренції. Львів : Центр Європи, 2006. 159 с.

31. Дідович І. І., Фабін І. Я. Формування економічній безпеки держави та регіону. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2009. Вип. 19.11. С. 152 -158.

32. Дмитрієв І. А., Близнюк А. О., Онісіфорова В. Ю. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: монографія. Харків: ХНАДУ, 2014. 237 с.

33. Доценко І. О., Мельничук О. П. Стратегічне управління фінансово-економічною безпекою підприємства. *Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво*. 2018. № 3. С. 79-84.

34. Дробний Б. М. Кадрова та інтелектуальна безпека підприємства. URL: http://www.rusnauka.com/43_DWS_2015/Economics/10_203131.doc.htm (дата звернення 26.10.2020)

35. Дулеба Н. В. Дослідження трансформації поняття «Економічна безпека підприємства». *Ефективна економіка*. 2010. № 5. С. 23-27.

36. Дулеба Н. В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки. *Інноваційна економіка*. 2013. № 10. С. 16-22.

37. Економіка підприємства: навч. посіб. / За ред. П.В. Круша, В.І. Подвігіної, Б.М. Сердюка. Київ : Ельга-Н, КНТ, 2007. 780 с.

38. Економіка підприємства: підручник / за ред. А. В. Шегди. Київ : Знання, 2010. 614 с.

39. Економічна безпека підприємств, організацій та установ : навч. посібник / Ортинський В. Л., Керницький І. С. , Живко З. Б. та ін. Київ : Правова єдність, 2009. 544 с.

40. Економічна безпека: навч. посіб. / за ред. З. С. Варналія. Київ : Знання, 2009. 647 с.

41. Економічна енциклопедія: У трьох томах / Ред.кол. С. В. Мочерний (відп.ред.) та ін. Т.1. Київ: Видавничий центр "Академія", 2000. 864 с.

42. Ефективність управління в процесі реформування: макро- та мікро-економічний аспекти : колективна монографія / За наук. ред. Радіонової І.Ф. Київ : ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», 2012. 364 с.

43. Євдокимов Ф. І., Федорова Н. В. Оцінка економічної безпеки підприємства та її планування. *Вісник Технологічного університету Поділля*.

2010. № 4(4.2). С. 108-110.

44. Євдокимова Н. М., Кірієнко А. В. Економічна діагностика: навч.-метод. посіб. Київ : КНЕУ, 2005. 110 с.

45. Живко З. Б. Економічна безпека підприємства: сутність, механізм забезпечення та управління: монографія. Львів : Ліга-Прес, 2012. 256 с.

46. Жидецька Х. В. До питань формування системи показників для визначення рівня соціально-трудової безпеки підприємства.*Наукові записки [Української академії друкарства]. Серія : Економічні науки*. 2015. № 1. С. 86-95.

47. Загроза. Вікіпедія. URL: uk.wikipedia.org/wiki/ Загроза. (дата звернення 26.10.2020)

48. Загурський О. М. Аналіз ринку автотранспортних послуг в Україні. *Автомобильный транспорт*. 2019. Вип. 44. С. 66-71

49. Зайцева І. Ю. Формування системи показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств. *Ефективна економіка*. 2013. № 7. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_7_61 (дата звернення 26.10.2020)

50. Захаров О. І., Пригунов П. Я. Організація та управління економічною безпекою суб’єктів господарської діяльності: навч. посіб. Київ, 2008. 257 с.

51. Іванюта Т. М., Заїчковський А.О. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2009. 256 с.

52. Іляш О. І. Наукові передумови ідентифікації категорії «соціальна безпека регіону». *Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету. Економічні науки. Сер. «Регіональна економіка».* 2010. Вип. 7 (27). Ч. 3. С. 37 –62.

53. Капустин Н. Экономическая безопасность отрасли и фирмы. *Бизнес-информ*. 2011. № 11-12. С. 45-47.

54. Качинський А. Б. Екологічна безпека України: системний аналіз перспектив покращення. Київ : НІСД, 2001. 312 с.

55. КВЕД-2010. URL: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html (дата звернення 26.10.2020)

56. Кількість зайнятих працівників на підприємствах за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010-2018) . URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

57. Кількість суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (2010-2018) . URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

58. Ковалев Д., Сухорукова Т. Экономическая безопасность предприятия. *Экономика Украины*. 1998. № 10. С. 48-51

59. Коваленко К. В., Купріянов С. В.Економічна безпека аграрних підприємств:суть і проблеми забезпечення в сучасних умовах господарювання: монографія. Донецьк: СПД 2010. 210 с.

60. Ковальов Д., Сухорукова Т. Економічна безпека підприємства. *Економіка України*. 2005. № 10. С. 48-56.

61. Козаченко Г. В., Понамарьов В.П., Ляшенко О. М. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: монографія. Київ : Лібра, 2003. 280 с.

62. Козаченко Г. В., Пономарьов В. П. Економічна безпека підприємств: сутність і передумови формування. *Теорія та практика управління у трансформаційний період*. 2001. Т. 3. С. 3-7.

63. Козін О. Є. Ключові параметри системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. *Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка*. 2017. Т. 22, Вип. 11. С. 147-151.

64. Копитко М. І. Комплексне забезпечення економічної безпеки підприємств (на матеріалах підприємств транспортного машинобудування) : дис. ... д-ра екон. наук : 21.04.02 / ВНЗ Ун-т економіки та права "КРОК". Київ, 2015. 478 с.

65. Корчевська Л. О. Система принципів забезпечення економіч-ної безпеки підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 38. С. 44-49.

66. Кривов'язюк І. В. Економічна діагностика: навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2013. 456 с.

67. Кудрявцева О. В. Критерії оцінки економічної безпеки автотранспортного підприємства. *Ефективна економіка*. 2015. № 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2015_9_42 (дата звернення 26.10.2020)

68. Кузенко Т. Б. Планування економічної безпеки підприємств в умовах ринкової економіки : дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Європейський ун-т фінансів, інформаційних систем, менеджменту і бізнесу. Київ, 2003. 194 с.

69. Кузенко Т. Б. Планування економічної безпеки підприємства в умовах ринкової економіки: автореф. дис. … канд. екон. наук: спец. 08.06.01 / Європейський ун-т фінансів, інформаційних систем, менеджменту і бізнесу. Київ, 2004. 18 с.

70. Кустовська О. В. Методологія системного підходу та наукових досліджень: Курс лекцій. Тернопіль: Економічна думка, 2005. 124 с.

71. Лакіза В. В. Ризик регулювання у процесі планування виробничо-господарської діяльності підприємства. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку.* 2015. № 819. С. 58–65.

72. Лебедко С. А. Інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2019. № 2. С. 259-266.

73. Лебедко С. А. Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Держ. ун-т інфраструктури та технологій. Київ, 2019. 258 с.

74. Лебедко С. А. Обґрунтування цільового рівня економічної безпеки транспортних підприємств та інструментарій його забезпечення. *Бізнес Інформ*. 2017. № 10. С. 183-190.

75. Левковец Н. П. *Многоаспектность понятия "экономическая*

безопасность". Оралдын гылым жаршысы. Экономическая серия. 2013. № 15 (63). С. 68-77

76. Левковець Н. П. Дослідження закордонного досвіду забезпечення економічної безпеки. *Фінансова безпека України на сучасному етапі*: тези Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 25 березня 2016 року. Ірпінь: Університет ДФС України, 2016. С. 170-173.

77. Левковець Н. П. Забезпечення фінансової безпеки підприємства в умовах кризової економіки. *Фінансування, інвестування та кредитування в Україні: проблеми та перспективи розвитку в кризовій економіці*: Збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції , 20 травня 2018 р. Частина 1. ДДАЕУ, 2018. С. 137-138.

78. Левковець Н. П. Кадрова безпека як складова економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2012. Вип. 26(1). С. 419-423.

79. Левковец Н. П. *Комплексаня оценка корпоративной безопасности автотранспортного предприятия. Известия МГТУ "МАМИ".* Серия 5. Социально-экономические науки. 2013. №4(18). Т. 1. С. 306-312.

80. Левковець Н. П. Критерії економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2008. Вип. 17. Ч. 1. С. 370-373.

81. Левковець Н. П. Оцінка економічної безпеки підприємств України. *Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки:* [матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (28 листопада 2018 р.)]/ відп. ред. О.М. Полінкевич, Л.В. Шостак. – Луцьк, 2018, С. 150-151.

82. Левковець Н. П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2008. Вип. 5. С. 333-336

83. Левковець Н. П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. *LXIV Науково - практична конференція науково - педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2008. С. 193.

84. Левковець Н. П. Система показників оцінки економічної безпеки підприємства за її функціональними складовими. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2010. Вип. 7. С. 297-304.

85. Левковець Н. П. Системні вимоги формування механізму забезпечення економічної безпеки АТП. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2009. Вип. 6. С. 380-384

86. Левковець Н. П. Складові економічної безпеки автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Вип. 9. С. 337-341.

87. Левковець Н. П. Стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія "Економічні науки"*. 2012. №3 (60). С. 93-98.

88. Левковець Н. П., Гуцалюк О. І. Вплив податків на фінансову безпеку підприємства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2015. Вип. 15. С. 334-338.

89. Логутова Т. Г., Нагаєвський Д. І. Економічна безпека підприємства: сутність, завдання та методи забезпечення. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2011. Т.2. С. 204–207.

90. Локотецька О.В. Використання системного підходу при дослідженні економічної безпеки підприємства. *Технічний прогрес та ефективність виробництва*. 2011. № 8. С. 197–202

91. Лугова В. М., Голубєва Т. В. Соціальна безпека як ключова підсистема безпеки підприємства. *Бізнес-інформ*. 2011. № 10. С. 69-72.

92. Ляшенко О. М. Концептуалізація управління економічною безпекою підприємства: монографія. Вид. 2-ге, переробл. Київ : НІСД, 2015. 348 с.

93. Манів З. О., Луцький І. М. Економіка підприємства: навч. посібник. Київ : Знання, 2004. 580 с.

94. Маршалл В. Основные опасности химических производств. Москва : Мир, 1989. 672 с.

95. Меламедов С. Л. Формирование стратегии экономической

безопасности предпринимательских структур : дис. … канд. экон. наук: 08.00.05 / Санкт-Петербургский государственный экономический университет. Санкт-Петербург, 2002. 146 с.

96. Мельник О. О. Система загроз економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут».* 2011. № 25. С. 97–103.

97. Методологічні основи дослідження стану соціоекологоекономічної безпеки: колективна монографія / за заг. ред. Л. М. Черчик. Луцьк : Терен, 2018. 336 с.

98. Механизмы управления экономической безопасностью / Лысенко Ю.Г., С.Г. Мищенко, Р.А. Руденский, А.А. Спиридонов. Донецк.: ДонНУ, 2002. 178 с.

99. Мігус І. П., Лаптєв С. М. Необхідність розмежування понять «загроза» та «ризик» при діагностиці економічної безпеки суб'єктів господарювання. *Ефективна економіка*. 2011. № 12. URL: www.economy.nayka.com.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

100. Мойсеєнко І. П., Марченко О. М. Управління фінансово-економічною безпекою підприємства : навч. посіб. Львів, 2011. 380 с.

101. Мунтіян В. І. Економічна безпека України. Київ : Вид-во КВІЦ, 1999. 464 с.

102. Мунтіян В. І. Основи теорії інформаціогенної моделі економіки. Київ : КИИЦ, 2004. 368 с.

103. Немченко В. В., Малішевська В. В. Забезпечення економічної безпеки підприємства. *Економіка харчової промисловості*. 2012. № 3. С. 10-13.

104. Нікітіна А. В., Горовий Д. А. Вплив загроз функціональних складових на рівень економічної безпеки підприємств (на прикладі підприємств автомобільного транспорту). *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2017. № 3. С. 280-293.

105. Нікітіна А. В., Шершенюк О. М. Методичний інструментарій ранжування загроз в ситемі управління економічною безпекою підприємств у

глобальному просторі. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2018. № 1. С. 113-126.

106. Нікітіна А.В., Горовий Д. А., Бабич Д.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі: монографія. Харків: Вид-во ХНАДУ, 2015. 212 с.

107. Новіков А. О., Новікова М. М. Моделювання фінансово-економічної безпеки транспортних підприємств на основі факторного аналізу. *Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2014. № 6. С. 42–49.

108. Новікова О. Ф., Покотиленко Р. В. Економічна безпека: концептуальні визначення та механізми забезпечення : монографія. – Донецьк : НАН України, Ін-т економіки промисловості, 2006. 408 с.

109. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (2010-2018). URL: http://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/sze.htm (дата звернення 26.10.2020)

110. Олейникова Е. А. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность): учеб. пособие. Москва : ЗАО «Бизнес-школа «Интел-Синтез», 1997. 288 с.

111. Олешко Т. І., Пазюра Я. В. Формування системи забезпечення економічної безпеки на підприємстві. *Научный вестник Донбасской государственной машиностроительной академии*. 2017. № 3. С. 127-132.

112. Омельчук С. С. Визначення сутності поняття «економічна безпека підприємства» та його складових. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2008. № 6. Т.1. С. 206 –210.

113. Основні засоби. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

114. Офіційний курс гривні до іноземних валют (середній за період). URL: https://bank.gov.ua/markets/exchangerate-chart (дата звернення 26.10.2020)

115. Офіційний сайт ПАТ «АТП 13058». URL: http://www.atp13058.kiev.ua/about.htm (дата звернення 26.10.2020)

116. Офіційний сайт ПАТ «Чернігівське АТП-17454». URL: http://atp-17454.in.ua/ (дата звернення 26.10.2020)

117. Офіційний сайт ПрАТ «ТЕК «Західукртранс». URL: http://westukrtrans.com (дата звернення 26.10.2020)

118. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17 (дата звернення 26.10.2020)

119. Подвальна Г. В., Кузяк В. В. Оцінювання основних засобів автотранспортних підприємств: оновлення та ефективність. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика*. 2015. № 833. С. 82-88

120. Подольська В. О., Яріш О. В. Фінансовий аналіз: навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2007. 488 с.

121. Показники інформаційної складової безпеки підприємства. URL: https://pidruchniki.com/84415/ekonomika/pokazniki_informatsiynoyi_skladovoyi_bezpeki_pidpriyemstva (дата звернення 26.10.2020)

122. Поляков П. А. Структура системи управління економічною безпекою підприємства за умов розвитку інтеграційних процесів : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Хмельниц. нац. ун-т. Хмельницький, 2020. 259 с.

123. Пригунов П. Я. Сучасні підходи до визначення суб’єктів забезпечення економічної безпеки підприємств. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2013. № 11. С. 120-125.

124. Про автомобільний транспорт: *Закон України* від 05.04.2001 № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text (дата звернення 26.10.2020)

125. Про авторське право і суміжні права: Закон України від 23.12.1993 № 3792-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3792-12#Text (дата звернення 26.10.2020)

126. Про акціонерні товариства: Закон України від 17.09.2008 № 514-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/514-17#Text (дата звернення 26.10.2020)

127. Про державну реєстрацію авторського права і договорів, які стосуються права автора на твір: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2001 № 1756. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1756-2001-%D0%BF#Text (дата звернення 26.10.2020)

128. Про затвердження Методики аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки: Наказ Міністерства фінансів України від 14.02.2006 № 170. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0332-06#Text (дата звернення 26.10.2020)

129. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»: Наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 № 73. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13 (дата звернення 26.10.2020)

130. Про затвердження Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями: Постанова Національного банку України від 30.06.2016 № 351. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16#Text (дата звернення 26.10.2020)

131. Про затвердження Положення про набори даних, які підлягають оприлюдненню у формі відкритих даних: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.10.2015 р. №835. URL : https://www.kmu.gov.ua/npas/248573101 (дата звернення 26.10.2020)

132. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів: Наказ Мінтрансзв'язку України від 07.06.2010 № 340. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text (дата звернення 26.10.2020)

133. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 487. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-%D0%BF#Text (дата звернення 26.10.2020)

134. Про затвердження Порядку проведення обов’язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу: *Постанова Кабінету Міністрів України* від 30.01.2012 № 137. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text (дата звернення 26.10.2020)

135. Про затвердження Порядку проведення оцінки фінансового стану потенційного бенефіціара інвестиційного проекту, реалізація якого передбачається на умовах фінансової самоокупності, а також визначення виду забезпечення для обслуговування та погашення позики, наданої за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, обслуговування якої здійснюватиметься за рахунок коштів бенефіціара: Наказ Міністерства фінансів України від 14.07.2016 № 616. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1095-16#Text (дата звернення 26.10.2020)

136. Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів: Наказ Мінінфраструктури України від 28.11.2014 № 615. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0122-03#Text (дата звернення 26.10.2020)

137. Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах: Закон України від 05.07.1994 № 80/94-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80/94-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення 26.10.2020)

138. Про захист персональних даних: Закон України від 01.06.2010 № 2297-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text (дата звернення 26.10.2020)

139. Про розповсюдження примірників аудіовізуальних творів, фонограм, відеограм, комп’ютерних програм, баз даних: Закон України від 23.03.2000 № 1587-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1587-14#Text (дата звернення 26.10.2020)

140. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР. URL: zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр#Text (дата звернення 26.10.2020)

141. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: *Закон України* від 15.01.2015 № 124-VIII**.** URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text (дата звернення 26.10.2020)

142. Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю: Закон України від 06.02.2018 № 2275-VIII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2275-19#Text (дата звернення 26.10.2020)

143. Публічне адміністрування та економічна безпекав умовах європейської інтеграції : монографія / За заг.ред.Н.Ю.Подольчака, Я.Я. Пушака та П.В. Ворони. Львів: Ліга-Прес, 2017. 274с.

144. Раздина Е. В. Экономическая безопасность (сущность и тенденции развития): дис. … канд. экон. наук: 08.00.01 / МГУ им. М.В. Ломоносова. Москва, 1998. 164 с.

145. Раздина Е. Коммерческая информация и экономическая безопасность предприятия. *Бизнес-информ*. 1997. №24. С. 63-65.

146. Романчиков В. І. Основи наукових досліджень : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2007. 254 с.

147. Рудницька О.В. Антикризові заходи національних господарств та виклики для економіки України в посткризовий період. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_ gum/Evu/2011_17_1/Rudnitskaia.pdf (дата звернення 26.10.2020)

148. Русіна Ю. О., Ярмак А. І. Інформаційна безпека як ключова складова фінансово–економічної безпеки підприємства. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2018. № 6. С. 58-64.

149. Савицька Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства : навч. посіб. Київ : Знання, 2004. 654 с.

150. Скопенко Н.С., Іванюта Т.М. Система економічної безпеки підприємства: процес формування за окремими типами, взаємозв’язок із

зовнішнім середовищем, інформаційні канали та потоки. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 4. С. 576-580.

151. Соколенко Т.М. Економічна безпека підприємства в умовах транзитивної економіки. Матеріали VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Наука і життя: сучасні тенденції, інтеграція у світову наукову думку» (19-21 травня 2011 р.). URL: http://intkonf.org/kand-ped-n-sokolenko-tm-ekonomichna-bezpeka-pidpriemstva-v-umovah-tranzitivnoyi-ekonomiki (дата звернення 26.10.2020)

152. Сосновська О. О. Управління економічною безпекою підприємств зв'язку: теорія та методологія : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Держ. ун-т телекомунікацій. Київ, 2019. 506 с.

153. Сотниченко В. М. Економічна безпека телекомунікаційного підприємства з позицій системного підходу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство.* 2017. Вип. 15(2). С. 133-136.

154. Статистика: навчальний посібник / С.О.Матковський, Л.І.Гальків, О.С.Гринькевич, О.З.Сорочак. Львів: Новий світ-2000, 2009. 430 с.

155. Степанов Д. С. Діагностика економічної безпеки сільськогосподарських підприємств: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Одеська національна академія харчових технологій. Херсон, 2019. 224 с.

156. Сучасні процеси трансформації у бізнесі та виробництві: теорія, методологія, практика (зовнішньоекономічна діяльність, промислове виробництво та транспорт): монографія /за ред. Л. М. Савчук, Л. М. Бандоріної. Дніпро: Пороги, 2019. 548 с.

157. Тамбовцев В. Л. Теории институциональных изменений: учеб. пособие. Москва : Инфра-М, 2009. 160 с.

158. Технічна безпека на підприємстві. URL: http://informsvit.com.ua/news/nid438.html (дата звернення 26.10.2020)

159. Ткачук Г. Ю. Еволюція підходів до визначення сутності економічної безпеки підприємства. *Молодий вчений*. 2015. № 2(17). С. 110–113.

160. Управління соціально-економічним розвитком країни, регіону, підприємства в умовах кризи (виробнича, будівельна та транспортна галузі) : монографія / за ред. Л. М. Савчук. Дніпро : Видавець Біла К. О., 2019. 468 с.

161. Управління фінансово-економічною безпекою : навч. посіб. / за ред. В.С. Сідака. Київ : Дорадо-друк, 2010. 480 с.

162. Федулова Л. І. Менеджмент організації : підруч. Київ : Либідь, 2004. 448 с.

163. Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу: монографія / За ред. А.В. Базилюк. Київ : Кондор-Видавництво, 2016. 238 с.

164. Фісуненко П.А., Нагорний В.В., Левченко В.Ф. Сучасні підходи до визначення сутності економічної безпеки підприємства. *Економічний простір*. 2008. № 20/1. С. 139-144.

165. Фоміна М.В. Проблеми економічно безпечного розвитку підприємств: теорія і практика: монографія. Донецьк: ДонДУЕТ, 2005. 140 с.

166. Характеристика економічної безпеки підприємства в ситуаційному менеджменту: сутність, принципи організації та ключові завдання. URL: http://pidruchniki.com/11510513/menedzhment/harakteristika_ekonomichnoyi_bezpeki_pidp riyemstva_situatsiynomu_menedzhmentu_sutnist_printsipi (дата звернення 26.10.2020)

167. Ченуша О. С. Забезпечення економічної безпеки нафтопереробних підприємств : дис. … канд. екон. наук : 08.00.04 / НТУ «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського». Київ, 2019. 283 с.

168. Череп О. Г., Бехтер Л. А. Формування системи забезпечення економічної безпеки сільськогосподарських підприємств. *Вісник Запорізького національного університету*. 2018. Вип. 2(38). С. 179-184.

169. Чобіток В.І. Теоретичні аспекти забезпечення економічної безпеки на промислових підприємствах. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. Економічні науки*. 2017. № 185. С. 360-366.

170. Чупрін Є. С., Кондратенко Д. В. Тести раннього попередження як методика оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2019. №3. С. 199–208.

171. Шаваев А. Г. Безопасность банковских структур. *Экономика и жизнь*. 1994. № 16. С. 11-12.

172. Шевченко І. Особливості формування економічної безпеки підприємства. *Наука молода*. 2010. №10. С. 178-181.

173. Шемаєва Л. Г. Економічна безпека підприємств у стратегічній взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища: автореф. дис. … д-ра. екон. наук: 21.04.02/ «Університет економіки та права «КРОК». Київ, 2010. 39 с.

174. Шеремет О. О. Забезпечення та реалізація ринкових стратегій у харчовій промисловості: теорія і методологія: дис. ...д-ра екон.наук: 08.00.03/ Одес. нац. ун-т ім. І. І. Мечникова. Одеса, 2020. 401 с.

175. Шимановська-Діанич Л. М., Бульченко Д. В. Системний підхід до управління безпекою підприємства. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Сер. : Економічні науки*. 2010. № 1. С. 111-116.

176. Шкарлет С. М. Формування економічної безпеки підприємств засобами активізації їх інноваційного розвитку: автореф. дис. … докт. екон. наук: 08.00.04 / ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана». Київ, 2007. 24 с.

177. Шкляр В. В. Формування системи антикризових заходів для транспортних підприємств. *Водний транспорт*. 2015. Вип. 1. С. 152-157.

178. Шлыков В. В. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятия: учеб. пособие. СПб.: «Алетейя», 1999. 138с.

179. Штангрет А. М., Петрашова О. М. Ключові загрози забезпечення техніко-технологічної безпеки на підприємствах видавничо-поліграфічної галузі України. *Екон. вісн. ун-ту [Переяслав-Хмельницький держ. пед. ун-т ім. Григорія Сковороди]*. 2011. № 16/2. С. 142–146

180. Шульженко Л. Є. Економічна безпека стратегічного альянсу: системний підхід: монографія. Луганськ: Промдрук, 2014. 318 с.

181. Экономика и организация безопасности хозяйствующих субъектов / Гусев В. С., Демин В.А., Кузин Б.И. и др. СПб.: Очарованный странник, 2010. 288 с.

182. Ярочкин В. И. Система безопасности фирмы. Москва : Ось-89, 1997. 185 с.

183. Ясишена В. В., Сисоєва І. М. Методика проведення аналізу грошових потоків підприємств. *Інноваційна економіка*. 2012. № 2. С. 131-139.

184. Яценко Н. М., Михайлюк С. О. Регіональна економічна безпека у контексті національної економічної безпеки. *Наукові праці Донецького державного технічного університету. Серія: економічна*. 2001. Вип. 37. С. 78-82.

185. Karpenko O., Palyvoda O., Bondarenko O. Simulation modelling of strategic development of transport and logistics clusters in Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies.* 2018. Volume 4 Number 2. P. 93-99.

186. Karpenko O., Palyvoda O. Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering. *Науковий вісник Полісся.* 2017. № 4. С. 33–39.

187. Levkovets N. P. Information security of the enterprise. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. Київ: Видавничий центр КНУКіМ, 2019. С. 44-46.

188. Levkovets N. P. Scenario planning for providing enterprise economic security. *STŘEDOEVROPSKÝ VĚSTNÍK PRO VĚDU A VÝZKUM*. Praha: Nauka i stydia, 2019. № 1 (190). 22-28 p.

189. Levkovets N. P. Strategies for ensuring the economic security of transport enterprises. *Інноваційний розвиток та безпека підриємства в умовах неоіндустріального суспільства*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 31 жовтня 2019 р. Луцьк, 2019. С. 469-471.

190. Levkovets N. P. The essence and concept of "economic security of the enterprise". *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: зб. матеріалів V Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих вчених, 21 лист. 2019 р. Харків : ХНАДУ, 2019. С. 185-187.

191. Levkovets N. P. The impact of the danger on the information security of transport enterprises. *Сучасні комп'ютерні системи та мережі в управлінні: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції студентів, аспірантів та молодих вчених*. Херсон: ФОП Вишемирський В. С., 2019. С. 347-348.

192. Stachowiak Z. Teoria i praktyka mechanizmu bezpieczeństwa ekonomicznego państwa: podręczniki szkolne. Akademia Obrony Narodowej, 2012. 220 s.

Додаток А

Таблиця А.1 – Фінансова складова економічної безпеки: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки (по галузі)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефі-цієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
1	Коефіцієнт загальної ліквідності	більше 2,0	1,7-2,0	1,4-1,7	менше 1,4	0,25
2	Коефіцієнт фінансової незалежності	більше 0,5	0,4-0,5	0,3-0,4	менше 0,3	0,20
3	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	більше 0,1	0,09-0,1	0,07-0,09	менше 0,07	0,15
4	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	більше 1,0	0,9-1,0	0,7-0,9	менше 0,7	0,20
5	Рентабельність активів *(ROA)* , %	більше 2,0	1,7-2,0	1,4-1,7	менше 1,4	0,20

* - Авторська розробка.

Таблиця А.2 – Техніко-технологічна складова економічної безпеки: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки (по галузі)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефі-цієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
1	Фондовіддача основних засобів	більше 1,5	1,35-1,5	1,0-1,35	менше 1,0	0,2
2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	більше 0,15	0,13-0,15	0,10-0,13	менше 0,1	0,15
3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	більше 0,15	0,13-0,15	0,10-0,13	менше 0,1	0,25
4	Коефіцієнт зношення основних засобів	менше 50	50-60	60-70	більше 70	0,4

* - Авторська розробка.

Таблиця А.3 – Інформаційна складова економічної безпеки: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки (по галузі)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефі-цієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
1	Коефіцієнт інфор-маційної озброєності	більше 1	0,8-1,0	0,5-0,8	менше 0,5	0,5
2	Інформаційна віддача	більше 1000	900-1000	700-900	менше 700	0,5

* - Авторська розробка.

Таблиця А.4 – Кадрова складова економічної безпеки: одиничні параметри, значення за рівнями безпеки (по галузі)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	Стан безпеки				Ваговий коефі-цієнт
		нормативний	безпечний	допустимий	критичний	
1	Коефіцієнт вакантності, %	менше 1,0	1,0-1,15	1,15-1,30	більше 1,3	0,25
2	Коефіцієнт плинності кадрів	менше 0,2	0,2-0,25	0,25-0,30	більше 0,3	0,25
3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	менше 0,4	0,4-0,45	0,45-0,55	більше 0,55	0,2
4	Коефіцієнт мотивації праці	більше 1	0,85-1,00	0,7-0,85	менше 0,7	0,3

* - Авторська розробка.

Додаток Б

Таблиця Б.1 – Основні макроекономічні показники у 2010-2018 рр.

№ п/п	Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Валовий внутрішній продукт, млн. грн.	1120585	1349178	1459096	1522657	1586915	1988544	2385367	2983882	3560596
2	Індекси споживчих цін на товари та послуги, %	109,4	108,0	100,6	99,7	112,1	148,7	113,9	114,4	110,9
3	Офіційний курс гривні до долара США (середній за період), грн. за 100 од	793,56	796,76	799,10	799,30	1188,67	2184,47	2555,13	2659,66	2720,05
4	Експорт товарів, млн. дол. США	51405,2	68394,2	68830,4	63320,7	53901,7	38127,1	36361,7	43264,7	47335,0
5	Імпорт товарів, млн. дол. США	60742,2	82608,2	84717,6	76986,8	54428,7	37516,4	39249,8	49607,2	57187,6
6	Оптовий товарооборот, млн. грн.	993695,8	1107283,4	1093290,8	1074753,2	987957,0	1244220,8	1555965,7	1908670,6	2215367,4
6.1	продовольчі товари	193848,5	194516,0	215169,0	199674,1	194669,3	224268,9	252771,0	314047,6	356102,8
6.2	непродовольчі товари	799847,3	912767,4	878121,8	875079,1	793287,7	1019951,9	1303194,7	1594623,0	1859264,6
7	Оборот роздрібної торгівлі, млн. грн.	529883,2	649245,6	767026,0	838230,1	901923,7	1018778,2	1175319,2	815344,3	930629,2
8	Випуск сільськогосподарської галузі, млн. грн.	-	253569	261835	307054	371189	544206	637791	707792	847587
9	Обсяг реалізованої промислової продукції, млн. грн., в тому числі	1043110,8	1305308,0	1367925,5	1322408,4	1428839,1	1776603,7	2158030,0	2625862,7	3045201,9
9.1	Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	104081,5	143747,7	143941,9	151575,3	154700,8	191599,3	240150,3	323530,4	391471,1
9.2	Переробна промисловість	703340,0	852537,4	871146,6	817734,3	903735,3	1139213,2	1312729,0	1627504,3	1885406,2
10	Обсяг виробленої будівельної продукції (виконаних будівельних робіт), млн. грн.	42918,1	61671,7	62937,2	58586,2	51108,7	57515	73726,9	105682,8	141213,1

Примітка: [1]культури зернові та зернобобові, буряк цукровий фабричний, соняшник, картопля, культури овочеві, культури плодові та ягідні

Таблиця Б.2 – Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності у 2010-2018 рр.

	Код КВЕД-2010	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
		у фактичних цінах; млн. грн.								
Валовий внутрішній продукт		**1079346**	**1299991**	**1404669**	**1465198**	**1586915**	**1988544**	**2385367**	**2983882**	**3560596**
Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство	A	80385	106555	109785	128738	161145	239806	279701	303949	361173
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	B	63436	84872	81660	81259	79120	95141	131650	177170	214260
Переробна промисловість	C	142700	154675	173912	165055	194050	236692	291471	359867	411467
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	D	30295	39994	43491	42366	44836	53385	73809	85970	111856
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами	E	7736	7302	6625	6573	7236	7924	8502	9880	11394
Будівництво	F	35366	39575	39049	36902	36876	38928	47457	64431	81259
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	G	154994	193357	200763	212090	233702	273989	318075	409994	471844
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	H	83027	103179	98859	104483	100889	134978	156745	191209	227256
Тимчасове розміщування й організація харчування	I	8932	10256	10122	10150	9927	11946	15551	18727	25112
Інформація та телекомунікації	J	33011	38390	43379	48372	52724	72596	89268	110296	138828
Фінансова та страхова діяльність	K	61263	58213	61055	66232	70601	67512	65445	81369	97807
Операції з нерухомим майном	L	57699	69035	83502	95272	99144	123021	145984	171674	206085
Професійна, наукова та технічна діяльність	M	27265	30471	41966	47712	47139	55789	68460	86537	113354
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	N	11832	14300	16135	17715	18061	21624	29584	35471	48571
Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування	O	49863	53464	59752	68225	78731	95085	123065	163798	212789
Освіта	P	53462	59377	71771	77986	76068	82778	88996	133213	158620
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	Q	38555	41855	49234	48247	46250	51480	58858	76140	77130
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	R	6074	7161	9727	12704	12339	12357	13554	17376	20375
Надання інших видів послуг	S,T	8577	10527	12282	13731	13881	14356	17053	22490	29010
Валова додана вартість в основних цінах		**954472**	**1122558**	**1213069**	**1283812**	**1382719**	**1689387**	**2023228**	**2519561**	**3018190**
Податки на продукти		127358	179296	195450	183586	206336	302344	367786	473084	550472
Субсидії на продукти		-2484	-1863	-3850	-2200	-2140	-3187	-5647	-8763	-8066

Додаток В

Таблиця В.1 – Показники балансу підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (клас 49.41 КВЕД 2010), тис. грн.

Роки	Актив			Пасив			Пасив	
	необоротні активи	оборотні активи	необоротні активи та гупи вибуття	власний капітал	довгострокові зобов'язання і забезпечення	поточні зобов'язання і забезпечення	зобов'язання, пов'язані з необоротними активами та групами вибуття та чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	Баланс
2013	9910380,0	13305368,5	23635,1	3807705,0	4155422,3	15258350,5	17905,8	23239383,6
2014	9568266,1	15032360,0	7419,9	1264891,8	6620941,2	16709042,9	13170,1	24608046,0
2015	12908135,0	25248010,2	6936,4	1573937,0	7428870,8	29149912,6	10361,2	38163081,6
2016	13680105,2	27475814,3	27751,1	2113969,2	8254814,2	30805361,3	9525,9	41183670,6
2017	16019100,7	29842158,0	11094,1	3128344,3	8921226,3	33813262,9	9519,3	45872352,8
2018	17999758,5	27450763,2	31209,7	7789193,9	8405768,3	29276697,9	10071,3	45481731,4

Таблиця В.2 – Показники балансу транспортних підприємств, тис. грн.

Роки	Актив			Пасив			Пасив	
	необоротні активи	оборотні активи	необоротні активи та гупи вибуття	власний капітал	довгострокові зобов'язання і забезпечення	поточні зобов'язання і забезпечення	зобов'язання, пов'язані з необоротними активами та групами вибуття та чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	Баланс
2013	247982987,0	126247968,6	91108,0	179355063,2	68149123,5	126787690,6	30186,3	374322063,6
2014	234921739,1	134507654,9	72635,9	151337304,6	67488325,9	150659043,0	17356,4	369502029,9
2015	888430275,1	184204061,7	48182,5	724823872,4	141661527,8	206186636,1	10483,0	1072682519,3
2016	960118178,3	279795086,8	111160,3	788803274,1	159811668,4	291396411,0	13071,9	1240024425,4
2017	784171652,5	217451367,6	197864,0	612569091,4	143404133,8	245836536,9	11122,0	1001820884,1
2018	765461800,9	262213010,4	161812,9	559163507,2	169440670,4	299220535,0	11911,6	1027836624,2

Таблиця В.3 – Чистий прибуток (збиток) підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень (клас 49.41 КВЕД 2010)

Роки	чистий прибуток (збиток), тис. грн.	підприємства, які одержали прибуток		підприємства, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, тис. грн.	у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат, тис. грн.
2010	-448878,8	52,9	431990,3	47,1	880869,1
2011	-162524,8	63,7	689143,4	36,3	851668,2
2012	-72587,0	61,1	765933,0	38,9	838520,0
2013	-361410,0	63,4	673336,8	36,6	1034746,8
2014	-2648453,1	62,8	793231,2	37,2	3441684,3
2015	-1979780,5	76,6	1057261,4	23,4	3037041,9
2016	-663988,0	77,5	1468372,6	22,5	2132360,6
2017	700172,1	77,6	1791879,1	22,4	1091707,0
2018	942305,0	79,7	2380295,0	20,3	1437990,0

Таблиця В.4 – Використання інформаційно-комунікаційних технологій на транспортних підприємствах України

Роки	Частка підприємств, які використовували комп`ютери, %	Частка працівників, які використовували комп`ютери, %	Частка підприємств, які використовували внутрішню комп’ютерну мережу[1]	Частка підприємств, мали розширену внутрішню комп’ютерну мережу[1]	Кількість підприємств, які мали доступ до Інтернет[1]	Кількість підприємств, які мали веб-сайт або домашню сторінку[1]
2013	90,0	26,8	62,0	16,7	95,2	35,7
2014	93,4	16,2	53,2	13,8	97,4	21,1
2015	94,7	22,9	57,4	12,5	97,4	30,6
2016	94,2	18,6	59,8	7,1	98,1	26,1
2017	94,6	20,4	58,8	7,1	97,8	25,7
2018	94,7	17,8	56,1	7,8	97,7	49,3

Примітка: [1]у% до кількості підприємств, які використовували комп`ютери упродовж року

Таблиця В.5 – Капітальні інвестиції транспортних підприємств у нематеріальні активи, млн. грн.

Роки	Капітальні інвестиції, всього	капітальні інвестиції у нематеріальні активи	з них	
			у концесії, патенти, ліцензії, торговельні марки і аналогічні права	у придбання програмного забезпечення
2013	18940,1	343,9	18,6	169,7
2014	14921,6	237,1	13,5	95,1
2015	18493,2	194,3	11,8	109,0
2016	25339,9	212,3	20,0	126,6
2017	38862,3	545,2	23,9	400,7
2018	51457,3	668,3	208,4	398,6

Таблиця В.6 – Необоротні активи транспортних підприємств, млн. грн.

Роки	Необоротні активи – усього	основні засоби та нематеріальні активи	У тому числі	
			основні засоби	нематеріальні активи
2013	247983,0	213038,4	209577	3461
2014	234921,7	203603,0	202913	690
2015	888430,3	855892,3	682807	173085
2016	960118,2	920527,0	764601	155926
2017	784171,7	723063,2	667490	55573
2018	765461,8	696626,3	641925	54701

Таблиця В.7 – Кадрові показники транспортних підприємств

Роки	Кількість зайнятих працівників, осіб	Звільнено працівників, тис. осіб	Рівень звільнення працівників, % до середньооблікової кількості штатних працівників	Середня заробітна плата, у розрахунку на одного штатного працівника, грн.	Витрати на персонал, тис. грн.	У тому числі	
						витрати на оплату праці	відрахування на соціальні заходи
2013	1062941	н/д	н/д	3582	53446126,8	39236053,7	14210073,1
2014	928991	190	25,9	3768	47082596,8	34586430,1	12496166,7
2015	931307	188	28,5	4653	56529176,8	42101142,8	14428034,0
2016	912391	164	24,9	5810	63858220,3	52667283,9	11190936,4
2017	900637	206	31,4	7688	84169204,4	69462027,0	14707177,4
2018	904907	198	30,6	9860	108696577,4	89661798,1	19034779,3

Таблиця В.8 – Динаміка середньомісячної заробітної плати за видами економічної діяльності у 2013-2018 роках, грн.

Вид діяльності	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Усього	**3282**	**3480**	**4195**	**5183**	**7104**	**8865**
Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство	2344	2556	3309	4195	6057	7557
Промисловість	3774	3988	4789	5902	7631	9633
Будівництво	2727	2860	3551	4731	6251	7845
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	3049	3439	4692	5808	7631	9404
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	3582	3768	4653	5810	7688	9860
наземний і трубопровідний транспорт	3181	3541	4172	5265	7183	9187
водний транспорт	3340	3622	5076	6974	7590	10467
авіаційний транспорт	10642	11967	18470	24688	31088	35651
складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	4040	4231	5358	6603	8485	10884
поштова та кур'єрська діяльність	1917	1934	2180	2818	3851	5044
Тимчасове розміщування й організація харчування	2195	2261	2786	3505	4988	5875
Інформація та телекомунікації	4659	5176	7111	9530	12018	14276
Фінансова та страхова діяльність	6326	7020	8603	10227	12865	16161
Операції з нерухомим майном	2786	3090	3659	4804	5947	7329
Професійна, наукова та технічна діяльність	4505	5290	6736	8060	10039	12144
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	2546	2601	3114	3995	5578	7228
Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування	3719	3817	4381	5953	9372	12698
Освіта	2696	2745	3132	3769	5857	7041
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	2351	2441	2829	3400	4977	5853
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	3343	3626	4134	4844	6608	7612
Надання інших видів послуг	2738	3361	3634	4615	6536	8132

Додаток Г

			КОДИ
Підприємство	Приватне акціонерне товариство Транспортно-експедиційний комбінат "Західукртранс"	за ЄДРПОУ	13825481
Територія		за КОАТУУ	4610600000
Організаційно-правова форма господарювання	230	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	82100, Львівська, Дрогобицький, м. Дрогобич, Пилипа Орлика 22, (03244) 39001		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
1	2	3	4	5	6	7
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000	0	0	134	299	230
первісна вартість	1001	0	0	272	487	509
накопичена амортизація	1002	0	0	138	188	279
Незавершені капітальні інвестиції	1005	870	870	1339	1940	1542
Основні засоби:	1010	77363	59212	162979	245260	290316
первісна вартість	1011	241343	244175	379214	499880	601951
знос	1012	163980	184963	216325	254620	311635
Усього за розділом I	1095	78223	59212	164452	247499	292088
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	7699	2890	16799	25389	74538
Виробничі запаси	1101	7699	2889	16799	25389	74538
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	37202	52769	67500	80830	83753
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	0	403	0	0	0
з бюджетом	1135	6643	935	699	7248	4369
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	263	33912	11959	5449	20701
Гроші та їх еквіваленти	1165	2041	18544	3906	8562	6610
Витрати майбутніх періодів	1170	10	54	60	91	2357
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	0	0	0	6000	0
Інші оборотні активи	1190	0	0	0	8	14
Усього за розділом II	1195	132091	109507	100923	133577	192342
Баланс	1300	114697	168719	263375	381076	484430

Продовження додатку Г

Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	15600	15600	15600	15600	15600
Нерозподілений прибуток	1420	79192	138315	237783	306313	404413
Усього за розділом I	1495	95424	153915	253383	321913	420013
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Довгострокові кредити банків	1510	0	2111	0	0	0
Усього за розділом II	1595	0	2111	0	0	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Поточна кредиторська заборгованість:	1610					
за товари, роботи, послуги	1615	20426	183	0	2051	2290
за розрахунками з бюджетом	1620	2770	6758	2206	7206	4511
за розрахунками зі страхування	1625	32	505	229	216	275
за розрахунками з оплати праці	1630	915	1083	1377	1408	1594
Інші поточні зобов'язання	1690	12524	6275	8180	48282	55747
Усього за розділом III	1695	36667	14804	11992	59163	64417
Баланс	1900	132091	168719	265379	381076	484430

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	250560	358383	415734	523864	592526
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-219786	-73347	-295129	-413032	-454566
Валовий: прибуток	2090	30774	83036	120605	110832	137960
Інші операційні доходи	2120	324	2290	30359	30450	20541
Адміністративні витрати	2130	-5107	-6845	-9543	-13758	-17159
Інші операційні витрати	2180	-2310	-720	-27458	-14268	-25851
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	23681	77761	113963	113256	115491
Інші фінансові доходи	2220	0	1361	533	235	183
Інші доходи	2240	17694	58162	6814	13984	3960
Фінансові витрати	2250	-34	0	0	0	0
Інші витрати	2270	-31323	-65183	-3	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	10036	72101	121307	127475	119634
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-2450	0	0	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	8121	12978	21839	-22945	-21534
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	18157	59123	99468	104530	98100

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	95229	116076	104190	158013	154849
Витрати на оплату праці	2505	14543	16208	22785	32680	41287
Відрахування на соціальні заходи	2510	5366	5950	5093	7097	9033
Амортизація	2515	28589	34794	38529	53519	74459
Інші операційні витрати	2520	83476	188044	161536	189749	217948
Разом	2550	227203	361072	332133	441058	497576

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО" КИЇВСЬКЕ АВТОТРАНСПОРТЕ ПІДПРИЄМСТВО 13061"	за ЄДРПОУ	5440979
Територія	120	за КОАТУУ	8036100000
Організаційно-правова форма господарювання	49.41	за КОПФГ	120
Вид економічної діяльності		за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	Васильківська буд.24, м.Київ, Голосіївський, Київська область, 03022, УКРАЇНА, (044)377-73-33		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
1	2	3	4	5	6	7
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000	483	391	428	28	20066
первісна вартість	1001	874	874	915	523	30570
накопичена амортизація	1002	391	483	487	495	10504
Незавершені капітальні інвестиції	1005	19956	55994	0	836	1090
Основні засоби:	1010	12678	8161	58604	82937	99905
первісна вартість	1011	174526	164577	195462	211775	209576
знос	1012	161848	156416	136858	128838	109671
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	50456	50456	50311	50311	50311
інші фінансові інвестиції	1035	46123	45138	45138	45138	45138
Усього за розділом I	1095	129696	160140	154481	179250	216510
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	4082	3640	4048	9541	5831
Виробничі запаси	1101	4038	3640	4048	5572	5061
Незавершене виробництво	1102	44	0	0	3967	0
Товари	1104	0	0	0	1	770
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	57088	80618	91726	155793	177953
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	12577	18915	18203	11543	8551
з бюджетом	1135	3	8	7	306	972
у тому числі з податку на прибуток	1136	1	2	1	4	32
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	39417	53042	69143	64303	103535
Гроші та їх еквіваленти	1165	181	716	231	2798	707
Витрати майбутніх періодів	1170	42158	754	589	20008	4560
Інші оборотні активи	1190	32712	34535	35654	38504	51623
Усього за розділом II	1195	188218	192228	219601	302796	353732
Баланс	1300	317914	352368	374082	482046	570242

Продовження додатку Г

1	2	3	4	5	6	7
Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1405	1405	1405	1405	1405
Капітал у дооцінках	1405	4368	4368	4368	84378	84378
Непокритий збиток	1420	-43533	-47327	-11631	-2217	-4524
Усього за розділом I	1495	-37760	-41554	-5858	83566	81259
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Довгострокові кредити банків	1510	59468	64161	46138	41624	21207
Інші довгострокові зобов'язання	1515	79627	92017	101187	104734	105978
Усього за розділом II	1595	139095	156178	147325	146358	127185
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610	868	0	0	0	0
за товари, роботи, послуги	1615	11922	14287	13522	16283	37178
за розрахунками з бюджетом	1620	34	375	205	128	86
за розрахунками зі страхування	1625	144	654	270	1016	1742
за розрахунками з оплати праці	1630	169	407	310	606	783
за одержаними авансами	1635	194457	205740	213910	230232	309343
Інші поточні зобов'язання	1690	8985	16281	4398	3855	12663
Усього за розділом III	1695	216579	237744	232615	252122	361798
Баланс	1900	317914	352368	374082	482046	570242

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	67403	111994	139633	175591	205385
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-51482	-61247	-68032	-124321	-180482
Валовий: прибуток	2090	15921	50747	71601	51270	24903
Інші операційні доходи	2120	13656	13417	2456	5545	18127
Адміністративні витрати	2130	-2238	-3639	-4517	-7315	-22463
Витрати на збут	2150	0	0	0	-1	-28
Інші операційні витрати	2180	-61504	-9315	-7475	-2127	-3316
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	0	51210	62065	47372	17223
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-34165	0	0	0	0
Інші доходи	2240	37533	55066	20137	1596	22629
Дохід від благодійної допомоги	2241	0	0	0	0	0
Фінансові витрати	2250	-8428	-15050	-15263	-19066	-25602
Втрати від участі в капіталі	2255	0	0	0	0	0
Інші витрати	2270	-37686	-94425	-31244	-20291	-16237
Фінансовий результат до оподаткування	2290	-42746	-3199	35695	9611	-1987
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-3	0	0	-197	-321
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	0	0	35695	9414	0
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-42749	-3199	0	0	-2308

Продовження додатку Г

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0			80010	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0			80010	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0			80010	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-42749	-3199	35695	89424	-2308

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	31906	33162	37829	55635	83375
Витрати на оплату праці	2505	2600	5230	4851	7630	9612
Відрахування на соціальні заходи	2510	985	996	955	1523	1935
Амортизація	2515	7212	6720	5102	2218	13881
Інші операційні витрати	2520	76263	77569	31223	37373	95343
Разом	2550	118966	123677	79960	104379	204146

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна кількість простих акцій	2600	133810	133810	133810	133810	133810
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	133810	133810	133810	133810	133810
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-319.47	-23.9	266.75	70.35	-17.24
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-319.47	-23.9	266.75	70.35	-17.24
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0	0	0	0

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО КИЇВСЬКА "ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ "РАПІД"	за ЄДРПОУ	5475156
Територія		за КОАТУУ	8036300000
Організаційно-правова форма господарювання	230	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	Зрошувальна, 7, Київ, Дарницький, 02099, Україна, (044) 566-20-97		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000	2	0	0	60	34
первісна вартість	1001	142	142	142	133	184
накопичена амортизація	1002	-140	-142	-142	73	150
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0	0	2896	858
Основні засоби:	1010	32428	24140	17083	24255	43512
первісна вартість	1011	85409	86063	82010	92918	112148
знос	1012	-52981	-61923	-64927	68663	68636
Відстрочені податкові активи	1045	2090	2246	2246	0	0
Усього за розділом I	1095	34520	26386	19329	27211	44404
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	1389	2310	2764	2118	3282
Виробничі запаси	1101	1151	1861	2217	1715	2959
Незавершене виробництво	1102	16	65	70	158	159
Товари	1104	222	384	477	245	164
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	9864	9420	11602	13060	10333
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130					
з бюджетом	1135	2976	2434	2325	3450	4227
у тому числі з податку на прибуток	1136	207	524	428	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	769	830	1719	2005	1366
Гроші та їх еквіваленти	1165	1172	1907	987	1242	6889
Витрати майбутніх періодів	1170	1385	867	3688	1482	1460
Інші оборотні активи	1190	90	188	150	160	154
Усього за розділом II	1195	17645	17956	23235	23517	27711
Баланс	1300	52165	44342	42564	50728	72115
Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000	1000	1000	1000
Додатковий капітал	1410	822	822	822	822	822
Емісійний дохід	1411	44	44	44	44	44
Резервний капітал	1415	250	250	250	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23229	23286	23363	22628	25321
Усього за розділом I	1495	25301	25358	25435	24700	27393

Продовження додатку Г

Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
ІІ. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Інші довгострокові зобов'язання	1515	17730	11818	5336	12089	28761
Усього за розділом ІІ	1595	17730	11818	5336	12089	28761
ІІІ. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Поточна кредиторська заборгованість:						
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0	0	1067	2432
за товари, роботи, послуги	1615	5646	3825	7362	4977	4734
за розрахунками з бюджетом	1620	350	340	605	880	766
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0	0	258	0
за розрахунками зі страхування	1625	811	569	612	613	908
за розрахунками з оплати праці	1630	927	1116	1297	1868	2005
за розрахунками з учасниками	1640	42	47	53	53	58
Поточні забезпечення	1660	0	0	109	3030	4097
Інші поточні зобов'язання	1690	1358	1269	1755	1451	961
Усього за розділом ІІІ	1695	9134	7166	11793	13939	15961
Баланс	1900	52165	44342	42564	50728	72115

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	109463	136381	146826	170748	161955
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-99.513	-116929	-130240	-164461	-150666
Валовий: прибуток	2090	9950	19452	16586	6287	11289
Інші операційні доходи	2120	6720	9100	11438	19098	14775
Адміністративні витрати	2130	(-6154)	(-7777)	(-8904)	-9163	-10453
Витрати на збут	2150	(-392)	(-405)	(-390)	-419	-423
Інші операційні витрати	2180	(-8213)	(-11120)	(-10655)	-9121	-7548
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	1911	9250	8075	6682	7640
Інші фінансові доходи	2220	4	4	1	231	47
Інші доходи	2240	4615	141	777	4610	1955
Фінансові витрати	2250	(-4972)	(-9134)	(-7948)	-7827	-6947
Інші витрати	2270	(-1059)	(-70)	(-462)	-43	-80
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	499	191	443	3653	2615
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-278	-34	-266	-848	-686
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	221	157	177	2805	1929

Продовження додатку Г

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	43729	51934	54249	72967	66555
Витрати на оплату праці	2505	14983	16408	18935	29388	27758
Відрахування на соціальні заходи	2510	5206	5594	3636	5397	4604
Амортизація	2515	10774	9477	7873	14809	9164
Інші операційні витрати	2520	37677	50466	61892	57456	58213
Разом	2550	112369	133879	146585	180017	166294

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна кількість простих акцій	2600	50000	50000	50000	50000	50000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	50000	50000	50000	50000	50000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	4.4	4.42	3.14	38.6	38.6
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	4.4	4.42	3.14	0	38.6
Дивіденди на одну просту акцію	2650	2	2	2	2	2

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АТП-1	за ЄДРПОУ	3746384
Територія		за КОАТУУ	8036100000
Організаційно-правова форма господарювання	230	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	Промислова,1, м.Київ, Голосіївський район, 01013, УКРАЇНА, (044) 285-73-91		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000	4	3	35	37	21
первісна вартість	1001	21	21	53	64	58
накопичена амортизація	1002	17	18	18	27	37
Основні засоби:	1010	6520	6381	8163	8348	5036
первісна вартість	1011	25087	24142	25695	25428	12328
знос	1012	18567	17761	17532	17080	7292
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	15886	15686	0	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	726	192	129	41	36
Усього за розділом I	1095	23136	22262	8327	8426	5093
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	887	1095	1054	1019	210
Виробничі запаси	1101	887	1095	1054	1019	210
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	2499	3110	4163	3766	1227
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130	27	97	172	0	0
за виданими авансами						
з бюджетом	1135	1	0	19	215	638
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	0	19	215	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	321	1830	6264	294	1731
Гроші та їх еквіваленти	1165	3924	5390	16110	7989	8217
Готівка	1166	0	0	0	0	0
Рахунки в банках	1167	3924	5390	16110	7989	8217
Інші оборотні активи	1190	36	41	25	35	53
Усього за розділом II	1195	7695	11563	27807	13318	12076
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0	0	1583
Баланс	1300	30831	33825	36134	21744	18752

Продовження додатку Г

Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
І. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	986	986	986	986	986
Капітал у дооцінках	1405	1743	1743	1743	1743	1743
Додатковий капітал	1410	12	12	12	12	12
Емісійний дохід	1411	12	12	12	12	12
Резервний капітал	1415	246	246	246	246	246
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	26459	28681	30104	16065	14647
Усього за розділом І	1495	29446	31668	33091	19052	17634
ІІІ. Поточні зобов’язання і забезпечення						
за товари, роботи, послуги	1615	62	41	157	197	184
за розрахунками з бюджетом	1620	299	668	992	808	397
за розрахунками зі страхування	1625	128	80	161	125	0
за розрахунками з оплати праці	1630	253	416	601	597	4
за одержаними авансами	1635	216	248	147	131	0
за розрахунками з учасниками	1640	0	0	0	32	32
Поточні забезпечення	1660	335	576	804	802	276
Інші поточні зобов’язання	1690	92	128	181	0	225
Усього за розділом ІІІ	1695	1385	2157	3043	2692	1118
Баланс	1900	30831	33825	36134	21744	18752

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	14345	19484	23819	30702	14328
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-14740	-17448	-21680	-29652	-13351
Валовий: прибуток	2090	0	2036	2139	1050	977
Валовий: збиток	2095	-395	0	0	0	0
Інші операційні доходи	2120	6189	7869	8207	9629	12552
Адміністративні витрати	2130	-5117	-6836	-9393	-11121	-11463
Витрати на збут	2150	-1	-2	-3	-1	0
Інші операційні витрати	2180	-958	-839	-607	-2960	-4584
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	0	2228	343	0	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-282	0	0	-3403	-2518
Інші фінансові доходи	2220	429	712	1143	1391	1033
Інші доходи	2240	16	16	12	84	499
Інші витрати	2270	-1	0	0	-21	-307
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	162	2956	1498	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	0	0	0	-1949	-1293
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-90	-534	-75	-88	-5
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	72	2422	1423	0	0
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	0	0	0	-2037	-1298

Продовження додатку Г

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	8536	10338	12011	16204	7765
Витрати на оплату праці	2505	5831	7054	9670	13990	9216
Відрахування на соціальні заходи	2510	2125	2003	2078	2962	1924
Амортизація	2515	716	654	828	1145	659
Інші операційні витрати	2520	3053	4590	6946	9255	7109
Разом	2550	20261	24639	31533	43556	26673

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна кількість простих акцій	2600	3943920	3943920	3943920	3943920	3943920
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	3943920	3943920	3943920	3943920	3943920
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	0.02	0.61	0.36	-0.52	-0.32
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	0.02	0.61	0.36	-0.52	0.32
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0	0	0	0

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО АТП 13058	за ЄДРПОУ	5475147
Територія		за КОАТУУ	8036100000
Організаційно-правова форма господарювання	230	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	вул.Кайсарова 7/9, м.Київ, Голосіївський р-н, 03022, Україна, (044) 257-10-81		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000	3	2	1	0	0
первісна вартість	1001	6	6	6	6	6
накопичена амортизація	1002	3	4	5	6	6
Основні засоби:	1010	10182	4303	781	1002	689
первісна вартість	1011	157169	147072	145397	131714	68862
знос	1012	146987	142769	144616	130712	68173
Усього за розділом I	1095	10185	4305	782	1002	689
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	92	318	549	803	771
Виробничі запаси	1101	92	318	549	803	771
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	208	1380	1565	2716	3599
Дебіторська заборгованість за розрахунками:						
з бюджетом	1135	64	129	392	584	220
з нарахованих доходів	1140	271	370	463	613	1330
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	77	423	2236	4373	7360
Гроші та їх еквіваленти	1165	53	60	362	537	68
Готівка	1166	0	0	8	2	0
Рахунки в банках	1167	53	60	354	535	68
Інші оборотні активи	1190	841	1379	2489	3132	3618
Усього за розділом II	1195	1606	4059	8056	12758	16983
Баланс	1300	11791	8364	8838	13760	17672

Продовження додатку Г

Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	10202	10202	10202	10202	10202
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-15946	-25767	-30712	-15399	-14952
Неоплачений капітал	1425	0	0	0	-1629	-1629
Вилучений капітал	1430	-1629	-1629	-1629	0	0
Усього за розділом I	1495	-7373	-17194	-22139	-6826	-6379
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Інші довгострокові зобов'язання	1515	8321	14192	18398	4567	5546
Довгострокові забезпечення	1520	480	415	429	474	370
Цільове фінансування	1525	0	12	15	21	21
Усього за розділом II	1595	8801	14619	18842	5062	5937
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Поточна кредиторська заборгованість:	1610					
за товари, роботи, послуги	1615	4367	4677	4852	6541	7383
за розрахунками з бюджетом	1620	61	125	38	55	127
за розрахунками зі страхування	1625	11	15	13	18	1
за розрахунками з оплати праці	1630	354	218	81	96	297
Інші поточні зобов'язання	1690	5570	5904	7151	8814	10306
Усього за розділом III	1695	10363	10939	12135	15524	18114
Баланс	1900	11791	8364	8838	13760	17672

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	4269	7329	12239	14405	12827
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-5433	-7359	-8508	-10821	-8406
Валовий: прибуток	2090	0	0	3731	3584	4421
Валовий: збиток	2095	-1164	-30	0	0	0
Інші операційні доходи	2120	5710	1554	267	1333	4915
Адміністративні витрати	2130	-5259	-5454	-7161	-3970	-4832
Витрати на збут	2150	0	0	0	0	0
Інші операційні витрати	2180	-1618	-5633	-1621	-498	-202
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	0	0	0	449	4302
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-2331	-9563	-4784	0	0
Фінансові витрати	2250	0	0	0	-2	-1
Інші витрати	2270	0	-132	-161	0	0
Фінансовий результат до оподаткування	2290	-2331	-9695	-4945	447	4301
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-5	0	0	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	0	0	0	447	4301
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-2336	-9695	-4945	0	0

Продовження додатку Г

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	1706	3715	5661	7713	5935
Витрати на оплату праці	2505	543	834	1144	1793	1778
Відрахування на соціальні заходи	2510	184	205	229	385	352
Амортизація	2515	6354	5789	3749	299	194
Інші операційні витрати	2520	4423	7927	6411	5075	5270
Разом	2550	13210	18470	17194	15265	13529

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна кількість простих акцій	2600	40806905	40806905	40806905	40806905	40806905
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	40806905	40806905	40806905	40806905	40806905
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-0.06	-0.24	-0.12	0.01	0.11
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-0.06	-0.24	-0.12	0.01	0.11
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0	0	0	0

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АТП 11263"	за ЄДРПОУ	03116157
Територія	230	за КОАТУУ	1210137800
Організаційно-правова форма господарювання		за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	49052 м. Дніпро, вул.Орловська, 21		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Основні засоби:	1010	8928	8066	17223	14510	11595
первісна вартість	1011	21980	21443	32460	28943	27872
знос	1012	13052	13377	15237	14433	16277
Довгострокові фінансові інвестиції:						
інші фінансові інвестиції	1035	381	85	85	85	85
Інші необоротні активи	1090	24	24	58	58	58
Усього за розділом I	1095	9333	8175	17366	14653	11738
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	163	237	464	383	470
Виробничі запаси	1101	163	237	464	383	470
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1290	1064	1295	1684	1805
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130	382	301	351	370	346
з бюджетом	1135	314	388	430	136	90
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	82	138	125	66	87
Гроші та їх еквіваленти	1165	240	106	488	1066	1612
Готівка	1166	2	1	1	0	0
Рахунки в банках	1167	238	105	487	1066	1612
Інші оборотні активи	1190	2	7	13	6	6
Усього за розділом II	1195	2473	2241	3166	3711	4416
Баланс	1300	11806	10416	20532	18364	16154

Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
1	2	3	4	5	6	7
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	34	34	34	34	34
Капітал у дооцінках	1405	0	0	10256	7470	6914
Резервний капітал	1415	8181	7941	7859	7690	5813
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-150	27	455	1431	1963
Усього за розділом I	1495	8065	8002	18604	16625	14724
II. Довгострокові зобов’язання і забезпечення						
Довгострокові кредити банків	1510	383	294	201	0	0
Усього за розділом II	1595	383	294	201	0	0
III. Поточні зобов’язання і забезпечення						

Продовження додатку Г

1	2	3	4	5	6	7
Короткострокові кредити банків	1600	29	210	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:	1610	1884	558	93	0	0
за довгостроковими зобов'язаннями						
за товари, роботи, послуги	1615	1167	936	855	1010	809
за розрахунками з бюджетом	1620	31	143	67	80	79
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	10	3	10	0
за розрахунками зі страхування	1625	40	36	28	37	32
за розрахунками з оплати праці	1630	84	62	93	107	94
за одержаними авансами	1635	3	64	288	53	47
за розрахунками з учасниками	1640	14	12	12	12	12
Поточні забезпечення	1660	0	0	212	206	229
Інші поточні зобов'язання	1690	106	99	79	234	128
Усього за розділом III	1695	3358	2120	1727	1739	1430
Баланс	1900	11806	10416	20532	18364	16154

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	11671	16687	18550	21860	25545
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-10688	-15070	-18063	-21837	-25111
Валовий: прибуток	2090	983	1617	487	23	434
Інші операційні доходи	2120	5600	5715	4200	7278	6272
Адміністративні витрати	2130	-2056	-1663	-1386	-2062	-2311
Витрати на збут	2150	0	0	0	-95	0
Інші операційні витрати	2180	-4057	-4300	-2772	-5515	-4100
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	470	1369	529	0	295
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	0	0	0	-371	0
Інші фінансові доходи	2220	1	0	3	9	29
Інші доходи	2240	104	391	268	96	16
Фінансові витрати	2250	-499	-906	-197	-322	0
Інші витрати	2270	-465	-323	-397	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	0	531	206	0	340
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-389	0	0	-588	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-77	-96	-140	-346	-263
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	0	435	66	0	77
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-466	0	0	-934	0

Продовження додатку Г

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	0	10618	-876	-556
Інший сукупний дохід	2445	0	0	0	1910	455
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	0	10618	1034	-101
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	0	10618	1034	-101
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-466	435	10684	100	-24

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	5275	7808	8526	11494	10260
Витрати на оплату праці	2505	1871	1776	2124	3177	3767
Відрахування на соціальні заходи	2510	692	659	465	721	832
Амортизація	2515	1674	1488	2489	2976	2647
Інші операційні витрати	2520	8253	10645	9211	11463	14016
Разом	2550	17765	22376	22815	29831	31522

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна кількість простих акцій	2600	224488	224488	224488	224488	224488
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	224488	224488	224488	0	0
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-2.0783478	1.9377428	0.2940024	-4.1606	0.343
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-2.0758348	1.9377428	0.2940024	0	0
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0	0	0	0

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "САТП-1404"	за ЄДРПОУ	05414597
Територія		за КОАТУУ	4810136900
Організаційно-правова форма господарювання		за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	54024 Миколаївська область Ленінський р-н м. Миколаїв вул. 1 Інгульська, 1А (0512) 24-63-53		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Основні засоби:	1010	2789.1	2654.5	2528.1	2409.5	2303
- первісна вартість	1011	6634.9	6558	6448.1	6448.1	6448.1
- знос	1012	(3845.8)	(3903.5)	-3920	(4038.6)	(4145.1)
Усього за розділом I	1095	2789.1	2654.5	2528.1	2409.5	2303
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	51.3	65.4	68.6	84.3	94.4
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги:	1125	35.7	95	30.7	96.7	99.1
Гроші та їх еквіваленти	1165	0.1	1.6	7.3	0.1	128.3
Витрати майбутніх періодів	1170	4	5.1	3.8	2.3	104.2
Усього за розділом II	1195	91.1	167.1	110.4	183.4	426
Баланс	1300	2880.2	2821.6	2638.5	2592.9	2729
Пасив	Код рядка					
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	213.5	213.5	213.5	213.5	213.5
Додатковий капітал	1410	2952.5	2905.5	2905.5	2905.5	2905.5
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-590.3	-721.4	-724.3	-794.1	-814.8
Усього за розділом I	1495	2575.7	2397.6	2394.7	2324.9	2304.2
II. Довгострокові забов"язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	3.7	0.7	0		
III. Поточні зобов’язання						
Поточна кредиторська заборгованість за:						
- товари, роботи, послуги	1615	15.2	184.4	5.8	1.5	8.4
розрахунками з бюджетом	1620	23	0.8	18.9	33.8	36.5
- зі страхування	1625	8.3	13.6	5.9	10.2	11.9
- з оплати праці	1630	49.3	27.1	21.4	30.1	38.4
Інші поточні зобов'язання	1690	0	197.4	191.8	192.4	329.6
Усього за розділом III	1695	300.8	423.3	243.8	268	424.8
Баланс	1900	2880.2	2821.6	2638.5	2592.9	2729

Продовження додаткуГ

Звіт про фінансові результати

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	697.9	800	1065	981.2	971.2
Інші операційні доходи	2120	(382.8)	-344	-459,8	-456,3	-711
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	1080.7	1144	1524.8	1437.5	1682.2
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(868.2)	(917.2)	(1020.4)	(1023.1)	(881.9)
Інші операційні витрати	2180	(322.9)	(357.9)	(507.3)	(484.2)	-821
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(1191.1)	(1275.1)	(1527.7)	(1507.3)	(1702.9)
Фінансовий результат до оподаткування (2268 - 2285)	2290	(-110.4)	-131,1	(-2.9)	(-69.8)	(-20.7)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	-110.4	-131.1	-2.9	-69.8	-20.7

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "КАТП-2006"	за ЄДРПОУ	04404958
Територія		за КОАТУУ	6310137900
Організаційно-правова форма господарювання	112	за КОПФГ	112
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	вул.Кайсарова 7/9, м.Київ, Голосіївський р-н, 03022, Україна, (044) 257-10-81		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Основні засоби:	1010	369	330	32	22	4
первісна вартість	1011	1618	1644	913	913	904
знос	1012	1249	1314	881	891	900
Усього за розділом I	1095	369	330	32	22	4
II. Оборотні активи						
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1	2	1	1	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130	0	638	654	744	752
за виданими авансами						
з бюджетом	1135	1	16	1	10	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	33	0	0	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	2	1	1	7	31
Інші оборотні активи	1190	17	58	184	92	92
Усього за розділом II	1195	54	715	841	854	875
Баланс	1300	423	1045	873	876	879

Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	18	18	18	18	18
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-104	-107	-209	-343	-475
Усього за розділом I	1495	-86	-89	-191	-325	-457
III. Поточні зобов’язання і забезпечення						
Поточна кредиторська заборгованість:						
за товари, роботи, послуги	1615	69	62	208	250	228
за розрахунками з бюджетом	1620	43	3	1	6	10
за розрахунками зі страхування	1625	0	1	0	0	0
за розрахунками з оплати праці	1630	2	4	2	1	3
за розрахунками з учасниками	1640	0	16	16	16	16
Інші поточні зобов’язання	1690	395	1048	837	928	1079
Усього за розділом III	1695	509	1134	1064	1201	1336
Баланс	1900	423	1045	873	876	879

Продовження додатку Г
Продовження додатку
І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	266	427	609	607	699
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-186	-260	-589	-556	-559
Валовий: прибуток	2090	80	167	20	51	140
Інші операційні доходи	2120	0	0	290	0	0
Адміністративні витрати	2130	-139	-169	-126	-143	-154
Витрати на збут	2150	0	0	0	0	0
Інші операційні витрати	2180	-2	-1	-286	-42	-118
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-61	-3	-102	-134	-132
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-61	-3	-102	-134	-132
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-61	-3	-102	-134	-132

ІІІ. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Матеріальні затрати	2500	2	28	18	3	0
Витрати на оплату праці	2505	36	41	56	76	51
Відрахування на соціальні заходи	2510	14	16	12	18	11
Амортизація	2515	76	65	12	10	9
Інші операційні витрати	2520	207	279	624	129	118
Разом	2550	335	429	722	236	189

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна кількість простих акцій	2600	3503	3503	3503	3503	3503
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	3503	3503	3503	3503	3503
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-17.41365	-0.85641	-29.11790	-38.25293	-37.68199
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-17.41365	-0.85641	-29.11790	-38.25293	-37.68199
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0	0	0	0	0

Продовження додатку Г

			КОДИ
Підприємство	Публічне акціонерне товариство " Чернігівське АТП - 17454"	за ЄДРПОУ	03119730
Територія		за КОАТУУ	7410136600
Організаційно-правова форма господарювання	230	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	49.41	за КВЕД	49.41
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака			
Адреса	14011 м. Чернігів, Щорса, 65		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Актив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Необоротні активи						
Незавершені капітальні інвестиції	1005	52				
Основні засоби:	1010	415,5	396	379	298	284
первісна вартість	1011	1900,7	1755	1676	1629	1629
знос	1012	1485,2	1359	1297	1331	1345
Усього за розділом I	1095	457	396	379	298	284
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	3,7				
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	87,4	162	275	197	115
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130					
з бюджетом	1135	1	1	1		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	8,9	10	9	9	9
Гроші та їх еквіваленти	1165	3	1	2	3	4
Інші оборотні активи	1190	37	37	37	37	37
Усього за розділом II	1195	141	211	324	246	165
Баланс	1300	608	607	703	544	449
Пасив	Код рядка	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	452	452	452	452	452
Додатковий капітал	1410	1929	1929	1929	1929	1929
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-2586,9	-2796	-3172	-4207	-4562
Усього за розділом I	1495	-206	-415	-791	-1826	-2181
II. Довгострокові зобов’язання і забезпечення						
Цільове фінансування	1525	3	3	3	3	3
Усього за розділом II	1595	3	3	3	3	3
III. Поточні зобов’язання і забезпечення						
Поточна кредиторська заборгованість:	1610					
за товари, роботи, послуги	1615	38	45	28	21	20
за розрахунками з бюджетом	1620	731,6	934	1312	31	208
за розрахунками зі страхування	1625	2,6	1	7	1	1
за розрахунками з оплати праці	1630	17,9	21	46	4	16
Інші поточні зобов’язання	1690	20,7	18	98	2310	2382
Усього за розділом III	1695	810,8	1019	1491	2367	2627
Баланс	1900	608	610	703	544	449

Продовження додатку Г

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	424	116	152	178	418
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	221,1	-289	-385	-400	-155
Валовий: прибуток	2090					263
Валовий: збиток	2095		-173	-233	-222	( )
Інші операційні доходи	2120		11			
Адміністративні витрати	2130		-219	-117	-79	-245
Інші операційні витрати	2180	297,8	-20	-26	-734	-373
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		-400	-376	-1035	-355
Інші доходи	2240	4,7	195			
Інші витрати	2270	5,8	( )	( )	( )	( )
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-96	-206	-376	-1035	-355
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	0,3				
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-96,3	-206	-376	-1035	-355

Додаток Д

Таблиця Д.1 –Одиничні параметри фінансової безпеки підприємств кластеру 1 (великі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»					ПрАТ «Київське АТП 13061»					АТ «КВК «Рапід»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,06	1,25	0,33	0,14	0,10	0,001	0,003	0,001	0,011	0,002	0,13	0,27	0,08	0,09	0,43
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	3,60	7,40	8,42	2,26	2,99	0,87	0,81	0,94	1,20	0,98	1,93	2,51	1,97	1,69	1,74
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,83	0,91	0,96	0,84	0,87	-0,12	-0,12	-0,02	0,17	0,14	0,49	0,57	0,60	0,49	0,38
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,18	0,62	0,35	0,23	0,30	-4,43	-4,85	-27,37	-1,15	-1,66	-0,36	-0,04	0,24	-0,10	-0,62
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,55	0,10	0,05	0,12	0,08	1,90	1,45	1,27	1,07	1,20	0,57	0,46	0,63	0,51	0,68
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	7,25	16,50	23,93	19,95	16,56	-63,42	-2,86	25,56	5,36	-1,12	0,20	0,12	0,12	1,64	1,19
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	13,75	35,04	37,48	27,43	20,25	-13,45	-0,91	9,54	1,95	-0,40	0,42	0,35	0,42	5,53	2,67
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	-0,002	0,05	-0,05	0,01	0,01	-0,0001	0,003	-0,004	0,01	-0,01	0,002	0,002	-0,01	0,03	0,001

Таблиця Д.2 – Скориговані одиничні параметри фінансової безпеки підприємств кластеру 1 (великі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»					ПрАТ «Київське АТП 13061»					АТ «КВК «Рапід»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,60	0,85	1,00
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	1,00	0,85	0,60	0,85
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	1,00	1,00	0,85	0,60
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00

1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Таблиця Д.3 –Одиничні параметри фінансової безпеки підприємств кластеру 2 (середні підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «АТП-1»					ПАТ «АТП 13058»					ПрАТ «АТП 11263»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	2,83	2,50	5,29	2,97	7,35	0,01	0,01	0,03	0,03	0,004	0,07	0,05	0,28	0,61	1,13
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	5,56	5,36	9,14	4,95	10,80	0,15	0,37	0,66	0,82	0,94	0,74	1,06	1,83	2,13	3,09
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,96	0,94	0,92	0,88	0,94	-0,63	-2,06	-2,50	-0,50	-0,36	0,68	0,77	0,91	0,91	0,91
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,21	0,30	0,75	0,56	0,71	-2,38	-1,25	-1,04	-1,15	-1,11	-0,16	-0,02	0,07	0,12	0,20
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,34	0,29	0,19	0,44	0,17	7,73	2,19	1,07	0,81	0,62	1,56	0,96	0,65	0,58	0,46
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	0,50	12,43	5,97	-6,63	-9,06	-54,72	-132,3	-40,40	3,10	33,53	-3,99	2,61	0,36	-4,27	0,30
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	0,23	7,16	3,94	-9,37	-6,92	-19,81	-115,9	-55,95	3,25	24,34	-3,95	4,18	0,32	-5,09	0,48
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,07	0,05	0,24	-0,14	0,01	0,01	0,001	0,02	-0,03	0,01	0,01	-0,01	0,02	0,02	0,02

Таблиця Д.4 – Скориговані одиничні параметри фінансової безпеки підприємств кластеру 2 (середні підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «АТП-1»					ПАТ «АТП 13058»					ПрАТ «АТП 11263»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	1,00	1,00	1,00
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	1,00	1,00
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	1,00	1,00
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,60	0,00	1,00	0,85	0,00	0,00	0,00
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Таблиця Д.5 –Одиничні параметри фінансової безпеки підприємств кластеру 3 (малі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»					ПАТ «КАТП-2006»					ПрАТ «САТП-1404»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,004	0,001	0,001	0,001	0,002	0,004	0,001	0,001	0,01	0,02	0,003	0,004	0,03	0,000	0,30
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,05	0,04	0,02	0,02	0,01	0,11	0,63	0,79	0,71	0,65	0,30	0,39	0,45	0,68	1,00
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	-0,34	-0,68	-1,13	-3,36	-4,86	-0,20	-0,09	-0,22	-0,37	-0,52	0,89	0,85	0,91	0,90	0,84

Продовження таблиці Д.5

1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-3,22	-1,95	-1,48	-1,16	-1,13	-5,29	-4,71	-1,17	-1,07	-1,01	-0,08	-0,11	-0,06	-0,04	0,00
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	8,12	5,79	4,89	0,28	1,98	3,26	0,13	0,35	0,36	0,34	2,68	2,38	1,69	0,78	0,96
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	-22,71	-177,59	-247,37	-581,46	-84,93	-22,93	-0,70	-16,75	-22,08	-18,88	-15,82	-16,39	-0,27	-7,11	-2,13
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	-15,84	-33,77	-53,49	-190,26	-79,06	-14,42	-0,29	-11,68	-15,30	-15,02	-3,83	-4,65	-0,11	-2,69	-0,76
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,00	0,00	-0,004	0,0004	0,002	0,00	-1,00	0,00	6,00	24,00	0,00	0,001	0,003	-0,005	0,08

Таблиця Д.6 – Скориговані одиничні параметри фінансової безпеки підприємств кластеру 3 (малі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»					ПАТ «КАТП-2006»					ПрАТ «САТП-1404»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,60	0,85
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*, %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.7	Рентабельність активів *(ROA)* , %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60

Додаток Е

Таблиця Е.1 – Параметри техніко-технологічної безпеки підприємств кластеру 1 (великі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»					ПрАТ «Київське АТП 13061»					АТ «КВК «Рапід»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри техніко-технологічної безпеки																
1.1	Фондовіддача ОЗ	3,20	5,25	3,74	2,57	2,21	4,23	10,75	4,18	2,48	2,25	3,31	4,82	7,12	8,26	4,78
1.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	0,03	0,004	0,003	0,012	0,001	0,00	0,02	0,07	0,02	0,09	0,00	0,00	0,00	0,32	0,10
1.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	0,36	0,24	0,26	0,29	0,35	0,00	0,06	0,01	0,01	0,26	0,00	0,00	0,00	0,64	0,00
1.4	Коефіцієнт зношення ОЗ	67,94	75,75	57,05	50,94	51,77	92,74	95,04	70,02	60,84	52,33	62,03	71,95	79,17	73,90	61,20
1.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	73	86	100	100	100	37	34	64	63	85	62	60	61	63	60
1.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	94	92	100	100	100	89	92	73	82	91	86	94	93	88	91
2. Скориговані одиничні параметри техніко-технологічної безпеки																
2.1	Фондовіддача ОЗ	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,60
2.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
2.4	Коефіцієнт зношення ОЗ	0,60	0,00	0,85	0,85	0,85	0,00	0,00	0,60	0,60	0,85	0,60	0,00	0,00	0,00	0,60
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,85	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	0,85	0,85	1,00	1,00	1,00	0,60	0,85	0,60	0,60	0,85	0,60	0,85	0,85	0,60	0,85

Таблиця Е.2 – Параметри техніко-технологічної безпеки підприємств кластеру 2 (середні підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «АТП-1»					ПАТ «АТП 13058»					ПрАТ «АТП 11263»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри техніко-технологічної безпеки																
1.1	Фондовіддача ОЗ	2,14	3,02	3,28	3,72	2,14	0,32	1,01	4,81	16,16	15,17	1,23	1,96	1,47	1,38	1,96
1.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	0,06	0,15	0,10	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,03	0,15	0,04	0,16	0,04
1.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	0,07	0,08	0,32	0,00	0,005	0,00	0,02	0,21	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
1.4	Коефіцієнт зношення ОЗ	74,01	73,57	68,23	67,17	59,15	93,52	97,07	99,46	99,24	99,00	59,38	62,38	46,94	49,87	58,40
1.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	54	57	54	59	61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61	63	67	67	72
1.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	89	92	94	84	93	86	92	96	97	91	92	96	97	93	97
2. Скориговані одиничні параметри техніко-технологічної безпеки																
2.1	Фондовіддача ОЗ	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,60	1,00	1,00	1,00	0,60	1,00	0,85	0,85	1,00
2.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	0,00	1,00	0,60	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00
2.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60
2.4	Коефіцієнт зношення ОЗ	0,00	0,00	0,60	0,60	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	0,60	1,00	1,00	0,85
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	0,60	0,85	0,85	0,60	0,85	0,60	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85

Таблиця Е.3 – Параметри техніко-технологічної безпеки підприємств кластеру 3 (малі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»					ПАТ «КАТП-2006»					ПрАТ «САТП-1404»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри техніко-технологічної безпеки																
1.1	Фондовіддача ОЗ	0,96	0,29	0,39	0,53	1,44	0,65	1,22	3,36	22,48	53,77	0,24	0,29	0,41	0,40	0,41
1.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	2,22	0,31	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	Коефіцієнт зношення ОЗ	78,14	77,44	77,39	81,71	82,57	77,19	79,93	96,50	97,59	99,56	56,55	57,96	59,52	60,79	62,63
1.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	32	32	32	34	34	12	12	18	26	26	72	74	74	73	72
1.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	86	84	88	89	92	93	96	95	92	91	91	91	93	91	94
2. Скориговані одиничні параметри техніко-технологічної безпеки																
2.1	Фондовіддача ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	0,00	0,60	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Коефіцієнт вибуття ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Коефіцієнт оновлення ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.4	Коефіцієнт зношення ОЗ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	0,85	0,85	0,60	0,60
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів, %	0,60	0,60	0,60	0,60	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85

Додаток Ж

Таблиця Ж.1 – Параметри інформаційної безпеки підприємств кластеру 1 (великі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»					ПрАТ «Київське АТП 13061»					АТ «КВК «Рапід»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри інформаційної безпеки																
1.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,00	0,00	0,26	0,33	0,45	0,00	0,00	1,10	0,00	0,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,78
1.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	0,00	0,00	0,18	0,54	0,66	4,35	5,57	5,63	4,02	130,64	0,04	0,00	0,00	0,12	0,19
1.3	Інформаційна віддача	0,00	0,00	1528	2437	26933	0,00	0,00	3405,68	0,00	6,84	0,00	0,00	0,00	0,00	3176
2. Скориговані одиничні параметри інформаційної безпеки																
2.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,85	0,00	0,00	0,00	1,00
2.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Інформаційна віддача	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00

Таблиця Ж.2 – Параметри інформаційної безпеки підприємств кластеру 2 (середні підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «АТП-1»					ПАТ «АТП 13058»					ПрАТ «АТП 11263»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри інформаційної безпеки																
1.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,00	0,00	0,31	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	0,04	0,03	0,15	0,26	0,35	0,07	0,06	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Інформаційна віддача	0,00	0,00	744	15351	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Скориговані одиничні параметри інформаційної безпеки																
2.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Інформаційна віддача	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Таблиця Ж.3 – Параметри інформаційної безпеки підприємств кластеру 3 (малі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»					ПАТ «КАТП-2006»					ПрАТ «САТП-1404»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри інформаційної безпеки																
1.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Коефіцієнт інфор-маційної озброєності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Інформаційна віддача	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Скориговані одиничні параметри інформаційної безпеки																
2.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Коефіцієнт інфор-маційної озброєності	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Інформаційна віддача	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Додаток И

Таблиця И.1 – Параметри кадрової безпеки підприємств кластеру 1 (великі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»					ПрАТ «Київське АТП 13061»					АТ «КВК «Рапід»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри кадрової безпеки																
1.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	0,04	1,54	1,78	1,98	1,97	1,1	1,1	1,6	1,7	1,7	1,92	1,66	1,63	1,68	1,63
1.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,28	0,32	0,01	0,04	0,61	0,09	0,18	0,03	0,01	0,05
1.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	0,06	0,05	0,05	0,06	0,07	0,04	0,05	0,03	0,04	0,05	0,14	0,12	0,13	0,17	0,17

Продовження таблиці И.1

1.4	Коефіцієнт мотивації праці	625,12	1,48	1,75	1,54	1,57	0,56	1,01	0,88	0,81	1,24	2,24	1,99	2,24	2,22	1,74
1.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1,00	0,97	0,99	0,99	1,00	0,97	0,96	0,92	0,93	0,95	0,97	0,96	0,93	0,97	0,98
2. Скориговані одиничні параметри кадрової безпеки																
2.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	0,00	0,85	0,85	0,85	0,85	0,60	0,60	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2.2	Коефіцієнт плинності кадрів	1,00	1,00	0,85	1,00	1,00	0,60	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Коефіцієнт мотивації праці	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,85	0,60	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1,00	0,85	0,85	0,85	1,00	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85

Таблиця И.2 – Параметри кадрової безпеки підприємств кластеру 2 (середні підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «АТП-1»					ПАТ «АТП 13058»					ПрАТ «АТП 11263»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри кадрової безпеки																
1.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	1,80	1,63	1,57	1,52	1,50	1,50	1,70	1,53	1,50	1,21	1,40	1,46	1,70	1,80	1,60
1.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,11	0,21	0,06	0,01	0,71	0,09	0,45	0,04	0,13	0,12	0,58	0,01	0,00	0,00	0,08
1.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	0,41	0,36	0,41	0,46	0,64	0,13	0,11	0,09	0,12	0,14	0,16	0,11	0,11	0,15	0,15

Продовження таблиці И.2

1.4	Коефіцієнт мотивації праці	1,53	1,56	2,13	1,93	1,71	0,42	0,63	0,66	0,76	0,65	1,09	0,74	0,84	0,78	0,79
1.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1,00	1,00	0,97	1,00	0,99	0,99	0,96	0,99	0,93	0,99	0,96	0,92	0,99	0,99	0,94
2. Скориговані одиничні параметри кадрової безпеки																
2.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,60	0,60	0,60	0,85	0,85	0,85
2.2	Коефіцієнт плинності кадрів	1,00	0,85	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	0,85	1,00	0,85	0,60	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Коефіцієнт мотивації праці	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	1,00	0,60	0,60	0,60	0,60
2.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Таблиця И.3 – Параметри кадрової безпеки підприємств кластеру 3 (малі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»					ПАТ «КАТП-2006»					ПрАТ «САТП-1404»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри кадрової безпеки																
1.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	1,32	1,41	1,45	1,40	1,36	1,12	1,21	1,22	1,37	1,45	1,53	1,61	1,52	1,53	1,53
1.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,00	0,00	0,33	0,00	0,33	0,00	0,25	0,00	0,50	0,00	0,00	0,13	0,00	0,19	0,00
1.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	0,27	0,21	0,19	0,06	0,23	0,14	0,10	0,09	0,13	0,07	0,16	0,11	0,11	0,15	0,15

Продовження таблиці И.3

1.4	Коефіцієнт мотивації праці	0,74	0,78	0,28	0,06	0,49	0,52	0,31	0,40	0,72	0,39	0,52	0,67	0,74	0,75	0,81
1.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	0,84	0,93	0,86	0,92	0,96	0,93	0,96	0,95	0,92	0,91	0,91	0,91	0,93	0,91	0,94
2. Скориговані одиничні параметри кадрової безпеки																
2.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2.2	Коефіцієнт плинності кадрів	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,60	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Коефіцієнт мотивації праці	0,60	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,60
2.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	0,60	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85

Додаток К

Таблиця К.1 – Розрахунок середньомісячної заробітної плати на підприємствах, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень

Роки	Витрати на оплату праці, тис. грн.	Кількість зайнятих працівників, осіб	Витрати на оплату праці одного працівника, грн. за рік	Витрати на оплату праці одного працівника, грн. за місяць	Середньо-місячна заробітна плата, грн.	Довідково:		
						Мінімальна заробітна плата до оподаткування, грн.	Мінімальна заробітна плата після оподаткування, грн.	Співвідно-шення мінімальної та середньої заробітних плат
2014	1866249,8	80219	23264,44	1938,70	1618,82	1218	980,49	1,98
2015	2519319,6	76130	33092,34	2757,69	2219,94	1378	1109,29	2,49
2016	2376680,4	68470	34711,27	2892,61	2328,55	1600	1288,00	2,25
2017	3768338,4	71657	52588,56	4382,38	3527,82	3200	2576,00	1,70
2018	4751910,6	72979	65113,40	5426,12	4368,02	3723	2997,02	1,81

Додаток Л

Таблиця Л.1 – Параметри комерційної безпеки підприємств кластеру 1 (великі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»					ПрАТ «Київське АТП 13061»					АТ «КВК «Рапід»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри комерційної безпеки																
1.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,000	0,000	0,000	0,00	0,001	0,04	0,02	0,02	0,07	0,04
1.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	0,62	0,67	0,61	0,61	0,57	0,17	0,21	0,20	0,20	0,20	0,27	0,25	0,21	0,20	0,16
1.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Скориговані одиничні параметри комерційної безпеки																
2.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Коефіцієнт понесених втрат	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Таблиця Л.2 – Параметри комерційної безпеки підприємств кластеру 2 (середні підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «АТП-1»					ПАТ «АТП 13058»					ПрАТ «АТП 11263»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри комерційної безпеки																
1.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,000	0,001	0,001	0,001	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,004	0,00
1.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	0,04	0,04	0,03	0,04	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02
1.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	0,00	0,00	0,00	2287	49,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	259,22	128,95	52,00	0,00
1.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00	0,00	0,00	0,07	0,003	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0005	0,02	0,01	0,002	0,000
2. Скориговані одиничні параметри комерційної безпеки																
2.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	0,60	0,60	0,60	0,60	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,00	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
2.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	1,00	1,00	1,00	0,00	0,60	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00
2.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,85	0,60	0,85	0,85	1,00

Таблиця Л.3 – Параметри комерційної безпеки підприємств кластеру 3 (малі підприємства)

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПАТ «Чернігівське АТП – 17454»					ПАТ «КАТП-2006»					ПрАТ «САТП-1404»				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
1. Одиничні параметри комерційної безпеки																
1.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	0,001	0,0002	0,0002	0,0002	0,0004	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,002	0,001	0,002	0,001	0,001
1.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	187,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Скориговані одиничні параметри комерційної безпеки																
2.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень, %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн.	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Додаток М

Таблиця М.1 – Темпи росту одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Захід-Україна»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»
Фінансова безпека										
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	1,17	1,24	1,35	1,27	0,93	1,99	0,80	1,56	3,09
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,95	1,03	0,97	1,18	1,57	1,43	0,75	1,58	1,35
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	1,01	1,05[1]	0,94	1,00	0,87	1,07	1,95	1,26	0,99
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	1,14	0,78	1,14	1,35	0,83	1,07[1]	0,77	0,66	0,28[1]
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,62	0,89	1,05	0,85	0,53	0,74	0,70	0,57	0,77
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*	1,23	0,36	1,56	2,06[1]	0,88[1]	0,52[1]	1,39	0,95	0,61
1.7	Рентабельність активів *(ROA)*	1,10	0,42	1,59	2,33[1]	1,05[1]	0,59[1]	1,49	1,01	0,67
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	1,41[1]	2,94	0,74	0,56	1,02	1,36	0,85[1]	0,00	2,83
Техніко-технологічна безпека										
2.1	Фондовіддача основних засобів	0,91	0,85	1,10	1,00	2,62	1,12	1,11	3,01	1,14
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,36	2,63	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	1,10	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,99	3,21	0,00[2]	0,00	2,41	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	0,93	0,87	1,00	0,95	1,01	1,00	1,01	1,07	1,03
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів	1,08	1,23	0,99	1,03	0,00[2]	1,04	1,02	1,21	1,00
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів	1,02	1,01	1,01	1,01	1,01	1,01	1,02	0,99	1,01
Інформаційна безпека										
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	1,15	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	1,39	2,34	0,00[2]	1,76	0,63	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
3.3	Інформаційна віддача	2,05	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
Кадрова безпека										
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	2,65	1,11	0,96	0,96	0,95	1,03	1,01	1,07	1,00
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,00[2]	1,21	0,88	1,60	1,07	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	1,05	1,05	1,06	1,12	1,02	0,98	0,96	0,86	0,98
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	0,22	1,22	0,94	1,03	1,11	0,92	0,90	0,93	1,12
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1,00	0,99	1,00	1,00	1,00	0,99	1,03	0,99	1,01
Комерційна безпека										
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00[2]	0,00[2]	0,99	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень	0,98	1,04	0,87	0,79	1,04	0,96	0,79	1,00	0,86
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]	0,00[2]

Примітки: [1] – одиничні параметри складових економічної безпеки набували від'ємних значень; [2] – одиничні параметри складових економічної безпеки набували значення рівного нулю

Додаток Н

Таблиця Н.1 – Середні значення одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Захід-укртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Фінансова безпека										
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,38	0,004	0,20	4,19	0,02	0,43	0,00	0,01	0,07
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	4,93	0,96	1,97	7,16	0,59	1,77	0,03	0,58	0,57
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,88	0,01	0,50	0,92	-1,21	0,83	-2,07	-0,28	0,88
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,34	-7,89	-0,18	0,51	-1,38	0,04	-1,79	-2,65	-0,06
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,18	1,38	0,57	0,29	2,48	0,84	4,21	0,89	1,70
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*	16,84	-7,30	0,65	0,64	-38,15	-1,00	-222,81	-16,27	-8,34
1.7	Рентабельність активів *(ROA)*	26,79	-0,65	1,88	-0,99	-32,82	-0,81	-74,48	-11,34	-2,41
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,003	0,001	0,01	0,04	0,00	0,01	0,00	5,80	0,01
Техніко-технологічна безпека										
2.1	Фондовіддача основних засобів	3,39	4,78	5,66	2,86	7,50	1,60	0,72	16,30	0,35
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,01	0,04	0,08	0,09	0,01	0,08	0,00	0,60	0,00
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,30	0,07	0,13	0,10	0,07	0,02	0,00	0,12	0,00
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	60,69	74,19	69,65	68,43	97,66	55,39	79,45	90,15	59,49
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів	91,80	56,60	61,20	57,00	0,00	66,00	32,80	18,80	73,00
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів	97,20	85,40	90,40	90,40	92,40	95,00	87,80	93,40	92,00

Продовження додатку Н

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Інформаційна безпека										
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,21	0,27	0,16	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	0,27	30,04	0,07	0,16	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
3.3	Інформаційна віддача	6179,60	682,50	635,12	3219,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Кадрова безпека										
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	1,46	1,44	1,70	1,60	1,49	1,59	1,39	1,27	1,54
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,01	0,25	0,07	0,22	0,17	0,14	0,13	0,15	0,06
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	0,06	0,04	0,15	0,45	0,12	0,13	0,19	0,10	0,13
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	126,29	0,90	2,08	1,77	0,62	0,85	0,47	0,47	0,70
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	0,99	0,95	0,96	0,99	0,97	0,96	0,90	0,93	0,92
Комерційна безпека										
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень	0,62	0,20	0,22	0,03	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства	0,00	0,00	0,00	467,20	0,00	88,03	37,40	0,00	0,00
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,01	0,09	0,00	0,00

Таблиця Н.2 – Дисперсія одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Захід-укртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Фінансова безпека										
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,20	0,000	0,02	3,48	0,0002	0,16	0,00	0,00	0,01
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	6,18	0,018	0,08	5,58	0,08	0,69	0,00	0,06	0,06
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	0,002	0,016	0,01	0,00	0,79	0,01	3,05	0,02	0,00
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,02	96,983	0,09	0,05	0,25	0,02	0,60	3,72	0,00
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	0,03	0,084	0,01	0,01	7,18	0,16	7,74	1,41	0,56
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*	30,43	889,599	0,41	62,90	3196,11	7,24	38066	65,50	45,17
1.7	Рентабельність активів *(ROA)*	79,15	54,907	4,11	39,52	2435,35	11,18	3792,45	32,19	3,02
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	88,96	0,00
Техніко-технологічна безпека										
2.1	Фондовіддача основних засобів	1,14	9,60	3,18	0,39	46,93	0,09	0,18	416,33	0,00
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,68	0,00
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,00	0,01	0,07	0,01	0,01	0,00	0,00	0,03	0,00
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	93,48	290,46	48,67	29,06	5,00	35,16	4,97	91,30	4,51
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів	117,76	359,44	1,36	7,60	0,00	14,40	0,96	39,36	0,80
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів	12,16	50,64	9,04	13,04	15,44	4,40	7,36	3,44	1,60

Продовження додатку Н

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Інформаційна безпека										
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	0,03	0,18	0,10	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	0,07	2530,64	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.3	Інформаційна віддача	108544419	1853933	1613498	36879046	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Кадрова безпека										
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	0,53	0,07	0,01	0,01	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	0,00	0,05	0,00	0,06	0,02	0,05	0,03	0,04	0,01
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	62207	0,05	0,04	0,05	0,01	0,02	0,07	0,02	0,01
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Комерційна безпека										
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства	0,00	0,00	0,00	828278	0,00	9555,5	5595,04	0,00	0,00
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00

Таблиця Н.3 – Квадратичний коефіцієнт варіації одиничних параметрів складових економічної безпеки у 2014-2018 рр., %

№ п/п	Одиничні параметри складових економічної безпеки підприємства	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	ПрАТ «Київське АТП 13061»	АТ «КВК «Рапід»	ПрАТ «АТП-1»	ПАТ «АТП 13058»	ПрАТ «АТП 11263»	ПАТ «Чернігівське АТП - 17454»	ПАТ «КАТП-2006»	ПрАТ «САТП-1404»
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Фінансова безпека										
1.1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	118,97	107,29	66,78	44,53	85,89	94,10	55,84	119,84	173,16
1.2	Коефіцієнт загальної ліквідності	50,42	13,96	14,79	32,98	48,97	46,94	44,40	41,92	44,31
1.3	Коефіцієнт фінансової незалежності	5,41	982,37	15,21	2,96	-73,68	11,16	-84,24	-53,86	2,98
1.4	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	44,97	-124,76	-165,31	42,62	-36,36	294,91	-43,24	-72,83	-66,04
1.5	Співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	104,90	20,96	13,91	34,38	107,82	46,92	66,09	133,84	44,16
1.6	Рентабельність надання послуг *(ROS)*	32,76	-408,82	97,76	1234,2	-148,17	-269,03	-87,57	-49,75	-80,54
1.7	Рентабельність активів *(ROA)*	33,21	-1135	107,84	-633,96	-150,	-412	-82,68	-50,03	-72,23
1.8	Коефіцієнт ефективності грошового потоку	1284,76	1065	225,53	277,11	541,42	99,08	-683	162,62	201,63
Техніко-технологічна безпека										
2.1	Фондовіддача основних засобів	31,40	64,84	31,51	21,94	91,40	19,11	59,06	125,19	19,82
2.2	Коефіцієнт вибуття основних засобів	113,50	83,56	149,30	61,43	181,50	71,93	0,00	137,56	0,00
2.3	Коефіцієнт оновлення основних засобів	15,71	144,67	200,00	125,03	106,68	200,00	0,00	148,45	0,00
2.4	Коефіцієнт зношення основних засобів	15,93	22,97	10,02	7,88	2,29	10,70	2,81	10,60	3,57
2.5	Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів	11,82	33,50	1,91	4,84	0,00	5,75	2,99	33,37	1,23
2.6	Рівень своєчасності та повноти технічного обслуговування транспортних засобів	3,59	8,33	3,33	3,99	4,25	2,21	3,09	1,99	1,37
Інформаційна безпека										
3.1	Коефіцієнт захищеності інформації	87,17	155,85	200,00	127,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	Коефіцієнт інформаційної озброєності	99,79	167,46	105,04	77,14	80,20	0,00	0,00	0,00	0,00

Продовження табл. Н.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.3	Інформаційна віддача	168,59	199,50	200,00	188,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Кадрова безпека										
4.1	Коефіцієнт укомплектованості робочими кадрами	49,85	18,21	6,44	6,72	10,60	9,29	3,20	9,35	2,15
4.2	Коефіцієнт плинності кадрів	122,68	86,68	83,64	115,59	87,13	166,12	122,47	133,33	126,49
4.3	Частка заробітної плати в доходах підприємства	13,98	11,24	14,89	21,73	12,74	15,34	37,89	21,88	15,34
4.4	Коефіцієнт мотивації праці	197,49	25,09	9,38	12,90	17,50	14,64	57,91	30,50	14,25
4.5	Коефіцієнт трудової дисципліни	1,11	1,96	1,79	1,18	2,47	2,87	4,98	1,99	1,37
Комерційна безпека										
5.1	Коефіцієнт ефективності реклами (витрат на збут)	0,00	204,44	43,36	85,06	0,00	200,00	0,00	0,00	0,00
5.2	Частка фірми на ринку вантажних перевезень	5,14	7,53	18,84	28,01	18,98	8,67	77,41	11,52	21,25
5.3	Штрафні санкції за порушення вимог законодавства	0,00	0,00	0,00	194,80	0,00	111,04	200,00	0,00	0,00
5.4	Коефіцієнт понесених втрат	0,00	0,00	0,00	189,22	0,00	120,95	200,00	0,00	0,00

Додаток П

Рисунок П.1 – Кластерний аналіз загроз економічній безпеці великих підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Рисунок П.2 – Кластерний аналіз загроз економічній безпеці середніх підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Рисунок П.3 – Кластерний аналіз загроз економічній безпеці малих підприємств за одиничними параметрами складових економічної безпеки у 2014-2018 рр.

Додаток Р

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Левковець Н. П. Концептуальні системи формування стратегії економічної безпеки підприємств. *Сучасні процеси трансформації у бізнесі та виробництві: теорія, методологія, практика (зовнішньоекономічна діяльність, промислове виробництво та транспорт): монографія* /за ред. Л. М. Савчук, Л. М. Бандоріної. Дніпро: Пороги, 2019. С. 207-215.

Статті у наукових фахових виданнях України

2. Левковець Н. П. Заходи щодо забезпечення економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2007. Вип. 15. Ч. 1. С. 283-288.
3. Левковець Н. П. Критерії економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2008. Вип. 17. Ч. 1. С. 370-373.
4. Левковець Н. П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика.* 2008. Вип. 5. С. 333-336.
5. Левковець Н. П. Системні вимоги формування механізму забезпечення економічної безпеки АТП. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2009. Вип. 6. С. 380-384.
6. Левковець Н. П. Система показників оцінки економічної безпеки підприємства за її функціональними складовими. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2010. Вип. 7. С. 297-304.
7. Базилюк А. В., Зайончик Л. Г., Левковець Н. П. Методи забезпечення економічної стійкості автотранспортного підприємства / А. В. Базилюк, *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. Вип. № 24(1). С. 170-173. (Особистий внесок автора: узагальнено фактори, що впливають на продуктивність автотранспорту).
8. Левковець Н. П. Складові економічної безпеки автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Вип. 9. С. 337-341.
9. Левковець Н. П. Кадрова безпека як складова економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2012. Вип. 26(1). С. 419-423.
10. Левковець Н. П. Стратегічні аспекти забезпечення економічної безпеки підприємств. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія "Економічні науки"*. 2012. №3 (60). С. 93-98.
11. Гуцалюк О. І., Левковець Н. П. Вплив податків на фінансову безпеку підприємства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2015. Вип. 15. С. 334-338. (Особистий внесок автора: оподаткування розглянуто, як фактор

фінансової безпеки підприємства, який передбачає наявність високоефективної податкової системи та збалансованість усіх її елементів).

12. Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П. Фінансова безпека АТП у контексті розвитку ринку вантажних перевезень в Україні. *Бізнес Інформ*. 2019. №12. С. 344–355. (Особистий внесок автора: ідентифіковано стан фінансової безпеки автотранспортних підприємств, що свідчить про переважно нестабільну фінансову безпеку з тенденцією до покращення у 2014–2018 рр.).

13. Левковець Н. П. Дефініції понять «безпека» та «економічна безпека». *Вісник Національного транспортного університету Серія «Економічні науки»*. 2020. Вип. 47. С. 139-147.

Статті у наукових виданнях інших держав

14. Левковец Н. П. Многоаспектность понятия "экономическая безопасность". *Оралдын гылым жаршысы. Экономическая серия.* 2013. № 15 (63). С. 68-77.

15. Левковец Н. П. Комплексаня оценка корпоративной безопасности автотранспортного предприятия. *Известия МГТУ "МАМИ". Серия 5. Социально-экономические науки*. 2013. №4 (18). Т. 1. С. 306-312.

16. Levkovets N. P. Scenario planning for providing enterprise economic security. *STŘEDOEVROPSKÝ VĚSTNÍK PRO VĚDU A VÝZKUM*. Praha: Nauka i stydia, 2019. № 1 (190). 22-28 p.

Публікації апробаційного характеру

17. Левковець Н. П. Принципи забезпечення економічної безпеки підприємства. *LXIV науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2008. С. 193.

18. Левковець Н. П. Забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. LXV *науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2009. С. 214.

19. Левковець Н. П. Система показників оцінки економічної безпеки підприємства за її функціональними складовими. *LXVI науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2010. С. 295.

20. Левковець Н. П. Організація роботи служби безпеки підприємства. *LXVIII науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2012. С. 335.

21. Левковець Н. П. Формування системи управління кадрової безпеки підприємства. *Проблемы управления производственно-экономической деятельностью субъектов хозяйствования*: Материалы VII Международной научной конференции молодых ученых и студентов. Донецк: ДонНТУ, 2013. С. 18-21.

22. Левковець Н. П. Безпека підприємства в інформаційній сфері. LXIX *науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів,*

студентів та структурних підрозділів університету. Київ : НТУ, 2013. С. 358.

23. Левковець Н. П. Наука "екосестейт" - дослідження проблеми економічної безпеки. LXX *науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2014. С. 349.

24. Левковець Н. П. Алгоритм діагностики економічної безпеки підприємства. *Економічна безпека держави та суб'єктів підприємницької діяльності в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення*: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції. Львів : Українська академія друкарства, 2015. С. 85-87.

25. Левковець Н. П. Теоретичні основи управління фінансовою безпекою підприємства друк. *LXXII науково-практична конференція науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2016. С. 386.

26. Левковець Н. П. Екологічна безпека – важлива складова забезпечення безпеки автотранспортних підприємств. *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: збірник матеріалів всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів та студентів, присвяченої 85 річниці заснування ХНАДУ. Харків: ХНАДУ, 2015. С. 41-43.

27. Левковець Н. П. Дослідження закордонного досвіду забезпечення економічної безпеки. *Фінансова безпека України на сучасному етапі*: тези Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 25 березня 2016 року. Ірпінь: Університет ДФС України, 2016. С. 170-173.

28. Левковець Н. П. Забезпечення фінансової безпеки підприємства в умовах кризової економіки. *Фінансування, інвестування та кредитування в Україні: проблеми та перспективи розвитку в кризовій економіці:* Збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 20 травня 2018 р. Частина 1. Дніпро : ДДАЕУ, 2018. С. 137-138.

29. Левковець Н. П. Механізм ефективності використання основних засобів на транспортному підприємстві. *Соціально-економічні проблеми сучасності*: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-

30. Левковець Н. П. Оцінка економічної безпеки підприємств України. *Соціально-компетентне управління корпораціями в умовах поведінкової економіки*: матеріали міжнар. науково-практичної конференції, 28 листопада 2018 р. Луцьк, 2018. С. 150-151.

31. Levkovets N. P. Information security of the enterprise. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. Київ: Видавничий центр КНУКіМ, 2019. С. 44-46.

32. Levkovets N. P. Legislative provision of economic security of the functioning of Ukrainian enterprises. *Сучасні тенденції розвитку обліку, оподаткування та міжнародних економічних відносин:* збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференціії, 31 травня 2019 р. Харків : ХНАДУ, 2019. С. 202-206.

33. Levkovets N. P. Strategies for ensuring the economic security of transport enterprises. *Інноваційний розвиток та безпека підриємства в умовах неоіндустріального суспільства*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 31 жовтня 2019 р. Луцьк, 2019. С. 469-471.

34. Levkovets N. P. The essence and concept of «economic security of the enterprise». *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: зб. матеріалів V Всеукр. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих вчених, 21 лист. 2019 р. Харків : ХНАДУ, 2019. С. 185-187.

35. Levkovets N. P. The impact of the danger on the information security of transport enterprises. *Сучасні комп'ютерні системи та мережі в управлінні: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції студентів, аспірантів та молодих вчених*. Херсон: ФОП Вишемирський В. С., 2019. С. 347-348.

36. Левковець Н. П. Методика інтегральної оцінки ризику транспортного підприємства для забезпечення його безпеки. *Обліково-аналітичні й статистичні методи та моделі в оподаткуванні, бізнесі, економіці* : збірник тез за матеріалами XV Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції. Ірпінь : Університет ДФС України, 2020. С. 84-85.

37. Левковець Н. П. Управління фінансовою безпекою підприємства. LXXVI *наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ : НТУ, 2020. С.397.

Додаток С

ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

1. Акт впровадження ПАТ «АТП 13061».
2. Акт впровадження ТОВ «Мейнфрейт Україна».
3. Акт впровадження ПАТ «АТП 13058».
4. Акт впровадження результатів науково-дослідної роботи в навчальний процес Національноготранспортного університету.

Українське акціонерне товариство Київське автотранспортне підприємство 13061 Ідентифікаційний код 05440979 03022,м.Київ, вул.Васильківська, 24

ПрАТ «Київське АТП 13061»

АКТ

02.11.2020 №

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Левковець Наталії Петрівни на тему: «Ідентифікація стану економічної безпеки та базові засади і заходи її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту» в діяльності ПрАТ «Київське АТП 13061».

Цим актом засвідчуємо, що в діяльності ПрАТ «Київське АТП 13061» були враховані пропозиції та заходи надані в дисертаційній роботі Левковець Н.П. для забезпечення економічної безпеки підприємства.

На основі досліджень проведених в роботі виділено: підприємство накопчувало дебіторську заборгованість за товари, роботи та послуги у 2015-2016 рр., та збільшило період одного обороту дебіторської заборгованості майже у 10 разів; вдалося змінити критичний стан у 2014-2017 рр. техніко-технологічної безпеки на нормативний в 2018 р.; покращило стан основних засобів – коефіцієнт зношеності основних засобів зменшився з 92,74% у 2014 р. до 52,33% у 2018 р.; виявилось найбільш динамічним у контексті забезпечення інформаційної безпеки – з критичного у 2017 р. до нормативного стану в 2018 р., вартість нематеріальних активів збільшилася до 30570 тис. грн.; реформувало систему оплати праці працівників та забезпечило перевищення заробітної плати над середній рівнем заробітної плати працівників підприємств, що надають послуги вантажних автотранспортних перевезень на 24 % у 2018 р.

Загрозами економічній безпеці для ПрАТ «Київське АТП 13061», є низький рівень платоспроможності споживачів послуг підприємства та, відповідно, несвоєчасні розрахунки замовників за виконані вантажні перевезення.

У результаті оцінки економічної безпеки підприємства у 2018 році виявлено, що фінансова безпека має критичний стан (0,15), техніко-технологічна безпека - допустимий стан (0,81), інформаційна безпека - нормальний стан (1), кадрова безпека - допустимий стан (0,74), комерційна безпека - допустимий стан (0,81), індекс економічної безпеки має допустимий стан (0,64).

Критичний стан економічної безпеки у 2014-2015 рр., підприємству вдалося подолати у 2018 р. та забезпечити допустимий стан.

Перспективні напрями забезпечення економічної безпеки враховані при розробці плану розвитку підприємства.

Директор
ПрАТ «Київське АТП 13061» Олесарчук О.М.

ТОВ «МЕЙНФРЕЙТ УКРАЇНА»

27.10.2020
№ 01-2020

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ

Результати дисертаційного дослідження Левковець Наталії Петрівни на тему: «Ідентифікація стану економічної безпеки та базові засади і заходи її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту» знайшли практичне використання в діяльності ТОВ «МЕЙНФРЕЙТ Україна».

Для автотранспортних підприємств, що спеціалізуються на вантажних перевезеннях та враховуючи особливості їх фінансово-господарської діяльності з перевезення вантажів та надання супутніх послуг автором запропонована система з 5 функціональних блоків, а саме: фінансова безпека, техніко-технологічна безпека, інформаційна безпека, кадрова безпека та комерційна безпека, які автор об'єднує в 26 відносних показників на основі 40 абсолютних показників.

В роботі Левковець Н.П. обґрунтувано методичні та практичні аспекти формування системи заходів забезпечення економічної безпеки підприємств, розроблено базові заходи забезпечення економічної безпеки підприємств за її складовими, обґрунтувано доцільність ранжування загроз економічній безпеці як базис формування системи пріоритетних заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

За допомогою розробленої автором методики ідентифікації стану економічної безпеки є можливість самостійно визначити рівень економічної безпеки ТОВ «МЕЙНФРЕЙТ Україна» для прийняття управлінських рішень.

Перспективні напрями забезпечення економічної безпеки будуть враховані при розробці плану розвитку ТОВ «МЕЙНФРЕЙТ Україна».

Директор ТОВ «МЕЙНФРЕЙТ Україна» _____ /М.О.Мошківський/

«МЕЙНФРЕЙТ УКРАЇНА» Ідентифікаційний код 38308415

ТОВ «МЕЙНФРЕЙТ УКРАЇНА»
вул. Євгена Сверстюка, 11
02002, м. Київ, Україна
Т. +38 044 500 55 60
Т. +38 044 500 55 62
Ф. +38 044 500 55 61
E: office@ua.mainfreight.com
I: www.mainfreight.com

ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО

13058

м. Київ-03022, вул. Кайсарова, 7/9 **Телефон 457-18-57**

Ідентифікаційний код 05475147 **E-mail: buh_atp13058@ukr.net**

П/р UA683052990000026001006212281, Банк АТ КБ "ПРИВАТБАНК" м.Київ, МФО 305299, ЄДРПОУ14360570 банк

23/11/2020

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ

результатів дисертаційного дослідження
Левковець Наталії Петрівни

на тему: «Ідентифікація стану економічної безпеки та базові засади і заходи її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту»

Сучасні підприємства автомобільного транспорту потребують управління системою забезпечення економічної безпеки, що актуалізується посиленням нестабільності та невизначеності зовнішнього економічного середовища у світлі пандемії коронавірусу. З огляду на зазначене, вимагає розробки і запровадження система науково обгрунтованих базових заходів та засад забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

Результати наукових розробок Левковець Н.П. застосовують у діяльності ПАТ «АТП 13058». Для підприємства є актуальним питання ідентифікації стану економічної безпеки та вчасного виявлення і подолання загроз, ризиків та небезпек в роботі.

У результаті оцінки економічної безпеки підприємства у 2018 році виявлено, що фінансова, техніко-технологічна, інформаційна, комерційна безпека має критичний стан, кадрова безпека - допустимий стан, індекс економічної безпеки має критичний стан (0,26). Критичний стан економічної безпеки спостерігається на підприємстві впродовж 2014-2018 рр.

Використовується розроблена автором модель причинно-наслідкових зв'язків базових заходів забезпечення економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту, побудованою у середовищі Vensim.

Враховуються пропозиції стосовно виходу з критичного стану економічної безпеки ПАТ «АТП 13058». Особлива увага приділяється кризовому стану фінансової та інформаційної складових економічної безпеки.

Голова Правління ПАТ «АТП 13058» **Мінценко С.Д.**

012730

УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
01010, м. Київ, вул.М.Омеляновича-Павленка, 1, т.ф. +38 (044) 280 82 03, т. +38 (044) 280 87 65
e-mail: general@ntu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070915

08.10.2020 № 1613/01

на № _____

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ

результатів науково-дослідної роботи
в навчальний процес Національного транспортного університету

Результати дисертаційної роботи Левковець Наталії Петрівни на тему: «Ідентифікація стану економічної безпеки та базові засади і заходи її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту» мають певну наукову новизну і практичну цінність, використовуються в процесі дипломного і курсового проектування Національного транспортного університету, на факультеті «Менеджменту, логістики та туризму» на кафедрі «Фінансів, обліку і аудиту» та на факультеті «Економіки та права» на кафедрі «Економіки».

Матеріали дисертаційної роботи впроваджені у вигляді конспектів лекцій та реалізовані у навчальних програмах з таких дисциплін, як: «Економічна безпека», «Фінансовий аналіз», «Фінанси підприємств дорожньо-транспортного комплексу».

Впровадження зазначених методичних матеріалів дозволило перейти до комплексного вивчення студентами названих навчальних дисциплін з використанням досвіду ідентифікації стану економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту.

Проректор з навчальної роботи **О.К. Грищук**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ * НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ * ІДЕНТИФІКАЦІЙНИЙ КОД 02070915