

*Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.  
Ефективна економіка. 2022. № 7.*

**DOI: 10.32702/2307-2105.2022.7.8**

**УДК: 330.101-049.5**

*V. V. Bobyl,*

*д. е. н., професор, Український державний університет науки і технологій*

*ORCID ID: 0000-0002-7306-3905*

*S. S. Dehtyar,*

*аспірант, Український державний університет науки і технологій*

*ORCID ID: 0000-0002-5513-336*

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ**

*V. Bobyl,*

*Doctor of Economic Sciences, Professor,*

*Ukrainian State University of Science and Technologies*

*S. Dehtyar,*

*Postgraduate student, Ukrainian State University of Science and Technologies*

## **ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF TRANSPORT ENTERPRISES IN CONDITIONS OF FINANCIAL INSTABILITY**

*У сучасних умовах транспортні підприємства, як і будь-які інші, вимушені адаптуватися до умов політичної, соціально-економічної та фінансової нестабільності, постійно вирішуючи різні проблеми, та шукати шляхи*

зниження загроз власному існуванню. Високий моральний і фізичний знос основних засобів, обмеженість фінансових ресурсів, недостатність власних оборотних коштів, порушення бізнес-зав'язків призводять до порушень у господарській діяльності транспортних підприємств. Як наслідок виникає необхідність створення та реалізації механізму забезпечення їх економічної безпеки, що допоможе знизити рівень загроз та втрат, особливо в умовах фінансової нестабільності.

У науковій роботі визначено критерії оцінки ризиків транспортних підприємств та обґрунтовано систему управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

*Nowadays, transport companies are forced to carry out their activities in conditions of financial instability, globalization and a changing external environment. Adaptation to this requires the enterprise to form a certain potential of resources to ensure its development. This process requires significant investments, which are always associated with threats and risks. In this situation, the protection of the transport enterprise from internal and external threats affecting the level of the enterprise's economic potential means its economic security both in a stable economic environment and in periods of crisis. The difference is only in the determination of the tasks that the enterprise faces in one or another period.*

*One of the key tasks in conditions of financial instability is the systematization of risks, which can be defined as the search for forms of prevention, elimination or overcoming risks in conditions of financial instability. Modern business conditions are characterized by a complex multi-level structure, which creates risks of a multifaceted nature.*

*The degree of economic security of transport enterprises can be characterized by its ability to withstand threats and eliminate losses from the influence of negative environmental factors. In this context, the threat of economic security can be understood as the real or potential effects of legal entities and/or individuals that*

*violate the safe condition of transport enterprises and may lead to financial or other losses, as well as to the termination of their activities.*

*The risk in the field of ensuring the economic security of a transport enterprise should be defined as the probability of harming its economic interests based on the realization of a threat to its economic security.*

*The presence of risk in economic activity means that in order to achieve the set goals, the enterprise needs to develop plans for its development, taking into account the probabilistic nature of the origin of events.*

*For any transport enterprise, the study and assessment of risks is necessary in order to determine the occurrence of events with negative consequences, as well as the danger of unexpected losses, damages and underachievement of profits compared to the planned.*

*The scientific work defines the criteria for assessing the risks of transport enterprises and substantiates the risk management system to ensure the economic security of transport enterprises in conditions of financial instability.*

***Ключові слова:*** *економічна безпека, ризик; підприємства транспорту; фінансова нестабільність; ризик-менеджмент.*

***Keywords:*** *economic security, risk; transport enterprises; financial instability; risk management.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** У наш час транспортні підприємства змушені здійснювати свою діяльність в умовах фінансової нестабільності, глобалізації та мінливого зовнішнього середовища. Адаптація до цього вимагає від підприємства формування певного потенціалу ресурсів для забезпечення його розвитку. Даний процес потребує значних інвестицій, які завжди пов'язані із загрозами та ризиками. У цій ситуації захист транспортного підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз, що впливають на рівень економічного потенціалу підприємства означає його економічну безпеку як у

стабільному економічному середовищі, так і у кризові періоди. Різниця полягає лише у визначенні завдань, які постають перед підприємством у той чи інший період.

Однією з ключових завдань в умовах фінансової нестабільності є систематизація ризиків, яка може бути визначена як пошук форм запобігання, усунення або подолання ризиків в умовах фінансової нестабільності. Сучасні умови господарювання характеризуються складною багаторівневою структурою, що породжує ризики багатобачного характеру.

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

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Проблемам комплексного забезпечення економічної безпеки підприємств присвячено роботи таких науковців, як Богданов Р. І. [1], Лаптев С. М., Алькема В. Г., Сідак В. С., Копитко М. І. [2], Коптева Г. М. [3], Коробчинський О. Л. [4], Мігус І. П. [5], Овчаренко Є. І., Гніденко В. І. [6], Філіппова С. В., Дашковський О. С. [7]. На нашу думку, потребують подальших досліджень питання удосконалення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах кризи.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Метою наукової роботи є дослідження проблеми та надання рекомендацій щодо покращення економічної безпеки підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Будь-яке підприємство, в тому числі і транспортне, що забезпечує власну економічну безпеку, повинне використовувати в системі управління інструменти оцінки негативних чинників

внутрішнього та зовнішнього середовищ. У практичній діяльності одні підприємства застосовують ці інструменти пасивно, після настання подій, що призвели до збитків, інші прогнозують ризики до їх настання.

Ризик у сфері забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства доцільно визначити як ймовірність нанести шкоду його економічним інтересам на підставі реалізації загрози його економічній безпеці.

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

На теперішній час існують такі етапи управління загрозами економічної безпеки підприємств транспорту:

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

Зазначимо, що на усіх етапах необхідно проводити діагностику середовища транспортного підприємства та систематично співставляти дійсний стан з прогнозованим, а також поєднувати функції контролю, планування та інформаційного забезпечення.

Наявність ризику в економічній діяльності означає, що задля досягнення поставлених цілей, підприємству потрібно розробляти плани його розвитку з врахуванням ймовірнісного характеру походження подій.

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

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

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

- кадрові ризики, які пов'язані з персоналом;
- виробничі неточності, порушення всередині виробничих, організаційних та технологічних ланцюжків;
- управлінські помилки при прогнозуванні, плануванні та прийнятті рішень;
- прорахунки в маркетинговій стратегії, низька ефективність організації фінансової діяльності підприємства.

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

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

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

До ключових принципів функціонування системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності можна віднести безперервність, комплексність та інтегрованість. Реалізацією принципу безперервності є формування постійного контролю та моніторингу загроз транспортного підприємства, що виникає у зв'язку зі змінними умовами зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства. Принцип комплексності передбачає взаємодію всіх підрозділів підприємства у процесі виявлення та оцінки ризиків за напрямками діяльності. Принцип інтеграції дозволяє враховувати взаємозв'язок окремих ризиків. Як показує практика, виявлення таких зв'язків між ризиками дає можливість сформулювати більш виважену оцінку ситуації та оптимізувати потребу в обсязі коштів, необхідних для забезпечення збалансованої безперервної діяльності підприємства.

Сформулюємо вимоги до активної системи ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності: завершеність циклу; багаторівневий аналіз зовнішніх загроз; розмежування рівнів стратегічного, тактичного та операційного управління ризиками; систематичність (без останнього весь сенс роботи з ризиками не має цінності). На рис. 1 наведено запропоновану систему ризик-менеджменту для забезпечення економічної безпеки транспортного підприємства в умовах фінансової нестабільності.

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

ризиками. Даний механізм у науковій літературі та у практичній діяльності підприємств отримав назву ризик-менеджменту

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



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

Ґрунтуючись на вищевикладеному, можна констатувати, що управління ризиками з метою забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності – це безперервний ітераційний процес, який спрямовує та координує ключові напрямки діяльності цих підприємств.

Важливу роль з позиції забезпечення економічної безпеки відіграє систематизація ризиків підприємства, у тому числі щодо системи індикаторів для моніторингу його ризиків.

Для необхідного впливу на економічні процеси на транспортному підприємстві ризик-менеджмент повинен бути активним. Необхідна розробка відповідних методичних підходів та профільного інструментарію з безперервного управління ризиками, яка є невід'ємною основою, теоретично значущою програмою. Це дозволить забезпечити необхідні умови для прийняття обґрунтованих рішень, перманентного аналізу загроз та ризиків, ідентифікації ступеня їхнього впливу на менеджмент організації підприємства з метою відповідної протидії.

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

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

У табл. 1 представлена матриця критеріїв оцінки системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності.

**Таблиця 1. Матриця критеріїв для оцінки системи управління ризиками для забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності**

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

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

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

Отже, рівень економічного ризику транспортного підприємства визначається за форм. 1:

$$PEP = K_f + K_c + K_n + K_o + K_i, \quad (1)$$

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

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

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

У цілях безпеки управління ризиком включає в себе такі методи:

– усунення чи запобігання ризику (необхідно уникати ризик неповернення кредиту, невиконання зобов'язань та ін.);

– зменшення несприятливого впливу тих чи інших факторів на результати виробництва та в цілому підприємницької діяльності;

– передача або переведення ризику;

– оволодіння ризиком, що є найбільш дієвим методом ризик-менеджменту, застосування якого доцільно та необхідно, коли потенційні втрати незначні та коли робиться все можливе для попередження чи зниження шкоди від впливу непередбачених обставин.

До головних ефективних напрямків регулювання ступеня ризику належать:

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

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

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

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

У практиці існують такі форми профілактики ризику:

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

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

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

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

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

На стратегічному рівні передбачається виконання чотирьох етапів:

I. Визначення показників та меж допустимих значень.

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

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

IV. Заходи щодо ефективності управління ризиками.

На тактичному рівні управління передбачається проведення аналогічних етапів як і на стратегічному рівні, але за виключенням першого етапу.

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

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

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

Контроль та зниження ризиків передбачають процедури валідації, верифікації та документування [8]. У рамках цих заходів передбачається затвердження встановлених припустимих ризиків та заходів керування. При цьому виконується повторна оцінка ризиків, яка необхідна для того, щоб перевірити результативність вжитих заходів. На даному етапі переглядаються критерії припустимого ризику, проводиться заміна експертів та вносяться зміни до заходів управління. У результаті цього можна досягти зниження рівня ризику.

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

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

Метод аналізу та обробки сценаріїв. Під сценарієм мається на увазі аналітичний прогноз щодо ключових етапів розвитку в майбутньому на базі

науково-обґрунтованих положень та гіпотез, що показують основні тренди у розвитку суб'єкта. Даний метод заснований на взаємодії спеціалістів-експертів належної кваліфікації з різних напрямків, які вирішують проблеми з використанням сучасних засобів математичного моделювання. На основі модельних результатів вихідні прогнози мають бути скориговані, уточнені та конкретизовані. Також можливе створення нових серій дослідження та нових варіантів сценаріїв.

Метод розпізнавання образів. Під чином образом, як правило, розуміється явище, об'єкт, ситуація, сигнал, процес у сфері економічної безпеки з нетиповими параметрами. Розпізнавання можна трактувати, як співвідношення явищ чи об'єктів з урахуванням вивчення їх параметрів із заздалегідь встановленим стандартом. Методи розпізнавання образів часто використовують із вивчення тіньових процесів економіки. Математичним базисом теорії розпізнавання образів є математична логіка та статистика, теорія ігор, теорія ймовірностей, теорія інформації тощо. Особливий інтерес у методі розпізнавання образів представляють методи дискримінантного та кластерного аналізу. Перші базуються на формуванні експертами певних вибірок, як правило, двох груп індикаторів безпеки (небезпечного та безпечного стану). Після цього необхідно сформулювати нову матрицю показників безпеки об'єкта для його визначення тієї чи іншої групи. Кластерний аналіз представляє сукупність методів для класифікації об'єктів з безліччю характеристик, що базуються на розрахунку відстані між ними за певною метрикою з подальшим визначенням характерних груп (кластерів). Цей аналіз застосовується щодо сукупностей соціо-економічних показників чи об'єктів.

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

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

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

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

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

Вибір конкретного методу у процесі управління економічною безпекою діяльності транспортного підприємства ґрунтується на систематичному аналізі економічних інтересів суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовищ з урахуванням взаємозв'язків між ними.

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

В умовах фінансової нестабільності ступінь забезпеченості економічної безпеки транспортних підприємств можна охарактеризувати його здатністю до протистояння загрозам та усунення збитків від впливу факторів негативного середовища.

## Література

1. Богданов Р.І. Удосконалення організаційної структури служби економічної безпеки підприємства. Вісник Східно- українського національного університету імені Володимира Даля. 2020. № 1(257). С. 12–17.
2. Комплексне забезпечення економічної безпеки підприємств: монографія / С.М. Лаптев, В.Г. Алькема, В.С. Сідак, М.І. Копитко; за ред. Копитко М.І. Київ: ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», 2017. 508 с
3. Коптева Г.М. Економічна безпека як критерій оцінки бізнес-процесів підприємства. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. Випуск 2 (113). 2020. С. 133–138. DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2020-2-23>
4. Коробчинський О.Л. Методика формування системи економічної безпеки підприємства. Актуальні проблеми економіки. 2009. № 4. С. 41–45
5. Мігус І.П., Лаптев С.М. Роль служби економічної безпеки акціонерного товариства у забезпеченні його економічної безпеки. Економіка та держава. 2011. № 12. С. 15–17.
6. Овчаренко Є.І., Гніденко В.І., Богданов Р.І. Концепція створення оперативної безпекової групи як ключового структурного елементу служби економічної безпеки підприємства. Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». № 4. 2020. URL: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4\\_2020/5.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2020/5.pdf)
7. Філіппова С.В., Дашковський О.С. Система формування і забезпечення економічної безпеки підприємства. Економіка: реалії часу. Науковий журнал. 2012. № 2 (3). С. 17–21. URL: <http://www.economics.opu.ua/n3.html> (дата звернення: 01.07.2020).
8. Ролько О. Управління ризиками в системах управління. Стандартизація. Сертифікація. Якість : науково-технічний журнал. 2011. № 1. С. 47-52.
9. Бобиль В. В., Пивоварова Г. Б. Класифікація економічних ризиків залізничного транспорту України. / Ефективна економіка. - 2020. - № 12. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8456>

10. Бобиль В. В., Дехтяр С. С. Специфіка функціонування підприємств транспорту в умовах фінансової нестабільності. *Ефективна економіка*. 2022. № 5. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=10273>

## References

1. Bogdanov, R. (2020), “Improvement of organizational structure of service of economic security of the enterprise”, *Visnyk Shidnoukrai'ns'kogo nacional'nogo universytetu imeni Volodymyra Dalja*, vol. 1(257), pp. 12–17.

2. Laptiev, S.M. Al'kema, V.H. Sidak, V.S. and Kopytko, M.I. (2017), *Kompleksne zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky pidpryiemstv* [Complex provision of economic security of enterprises], VNZ «Universytet ekonomiky ta prava «KROK»», Kyiv, Ukraine.

3. Koptieva, H.M. (2020), “Economic security as criteria for assessment of business processes”, *Derzhava ta rehiony. Serii: Ekonomika ta pidpryemnytstvo*, vol. 2 (113), pp. 133–138. DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2020-2-23>

4. Korobchyns'kyj, O.L. (2009), “The method of forming the economic security system of the enterprise”, *Aktual'ni problemy ekonomiky*, vol. 4, pp. 41–45

5. Mihus, I.P. and Laptiev, S.M. (2011), “The role of the economic security service of the joint-stock company in ensuring its economic security”, *Ekonomika ta derzhava*, vol. 12, pp. 15–17.

6. Ovcharenko, Ie., Hnidenko, V. and Bogdanov, R. (2020), “The concept of creation of task force on security as key structural element of service of economic security of the enterprise”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 4, available at: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4\\_2020/5.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2020/5.pdf) (Accessed 20 Jul 2022).

7. Filyppova, S.V. and Dashkovs'kyj, O.S. (2012), “System development and economic security of the enterprise”, *Ekonomika: realii chasu. Naukovyj zhurnal*,

vol. 2 (3), pp. 17–21, available at: <http://www.economics.opu.ua/n3.html> (Accessed 01 July 2022).

8. Rol'ko, O. (2011), “Risk management in management systems”, *Standartyzatsiia. Sertyfikatsiia. Yakist' : naukovo-tekhnichnyj zhurnal*, vol. 1, pp. 47-52.

9. Bobyl, V. and Pyvovarova, H. (2020), “Classification of economic risks of rail transport of Ukraine”, *Efektyvna ekonomika*, [Online], vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8456> (Accessed 01 May 2022). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.12.16

10. Bobyl, V. and Dehtyar, S. (2022), “Specifics of functioning of transport enterprises in conditions of financial instability”, *Efektyvna ekonomika*, [Online], vol. 5, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=10273> (Accessed 01 Jul 2022). DOI: [10.32702/2307-2105-2022.5.4](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2022.5.4)

*Стаття надійшла до редакції 18.07.2022 р.*