

# ІНТЕГРАЛЬНЕ ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

©2019 ЛЕБЕДКО С. А.

УДК 338.47:656.07  
JEL: R41

## Лебедко С. А. Інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств

Забезпечення достатнього рівня економічної безпеки в діяльності транспортних підприємств у ринкових умовах є одним із основних завдань керівництва, оскільки від цього залежить ефективність функціонування підприємства. У статті на основі аналізу наукових джерел виявлено, що найпоширенішим є комплексний (інтегральний) підхід до визначення рівня економічної безпеки підприємства. Запропоновано методичний підхід до визначення рівня протидії загрозам економічній безпеці транспортних підприємств на основі інтегрального оцінювання. Розроблено послідовність та систему показників оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз. За результатами проведеного експертного опитування запропоновано інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортних підприємств, який розраховано для трьох досліджуваних транспортних підприємств. Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки для досліджуваних транспортних підприємств дозволили визначити перелік пріоритетних заходів щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки. Застосування запропонованого інтегрального оцінювання дозволить транспортному підприємству забезпечити прийняття ефективних управлінських рішень, спрямованих на мінімізацію чи уникнення впливу загроз на його діяльність, а отже, і досягти високого рівня його економічної безпеки.

**Ключові слова:** транспортне підприємство, економічна безпека, показники, методичний підхід, інтегральне оцінювання.

**DOI:**

**Рис.:** 4. **Табл.:** 3. **Формул.:** 5. **Бібл.:** 10.

**Лебедко Сергій Андрійович** – здобувач, кафедра менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** l.sergei@solpo.com.ua

УДК 338.47:656.07  
JEL: R41

## Лебедко С. А. Интегральное оценивание уровня экономической безопасности транспортных предприятий

Обеспечение достаточного уровня экономической безопасности в деятельности транспортных предприятий в рыночных условиях является одним из основных заданий руководства, поскольку от этого зависит эффективность функционирования предприятия. В статье на основе анализа научных источников выявлено, что самым распространенным является комплексный (интегральный) подход к определению уровня экономической безопасности предприятия. Предложен методический подход к определению уровня противодействия угрозам экономической безопасности транспортных предприятий на основе интегрального оценивания. Разработана последовательность и система показателей оценивания уровня экономической безопасности транспортного предприятия по видам угроз. По результатам проведенного экспертного опроса предложен интегральный показатель уровня экономической безопасности транспортных предприятий, который рассчитан для трех исследуемых транспортных предприятий. Результаты расчета интегрального показателя экономической безопасности для исследуемых транспортных предприятий позволили определить перечень первоочередных мер по обеспечению целевого уровня экономической безопасности. Применение предложенного интегрального оценивания позволит транспортному предприятию обеспечить принятие эффективных управленческих решений, направленных на минимизацию или избежание влияния угроз на его деятельность, а следовательно, и достичь высокого уровня его экономической безопасности.

**Ключевые слова:** транспортное предприятие, экономическая безопасность, показатели, методический подход, интегральное оценивание.

**Рис.:** 4. **Табл.:** 3. **Формул.:** 5. **Библ.:** 10.

**Лебедко Сергей Андреевич** – соискатель, кафедра менеджмента, публичного управления и администрирования, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина)

**E-mail:** l.sergei@solpo.com.ua

UDC 338.47:656.07  
JEL: R41

## Lebedko S. A. The Integral Assessment of the Level of Economic Security of Transport Enterprises

Ensuring the sufficient level of economic security of activities of transport enterprises in market conditions is one of the main tasks of management because the efficiency of enterprises' performance is dependant upon. In the article, on the basis of analysis of scientific sources, is defined that the complex (integral) approach is most widespread in terms of determination of the level of economic security of enterprise. The article proposes a methodical approach to determination of the level of counteraction to threats towards economic security of transport enterprises on the basis of integral assessment. A sequence and a system of indicators of assessment of the economic security level of transport enterprise are elaborated according to the types of threats. Concerning the results of the carried out expert survey, the integral index of the level of economic security of transport enterprises is suggested, calculated for three transport enterprises, selected for the research. The results of calculation of the integral index of economic security for the researched transport enterprises allowed to define the list of priority measures as to ensuring the target level of economic security. Application of the suggested integrated assessment will allow a transport enterprise to ensure the adoption of efficient management decisions aimed at minimization or avoiding the impact of threats on its activities, and therefore, achieving a high level of its economic security.

**Keywords:** transport enterprise, economic security, indicators, methodical approach, integrated assessment.

**Fig.:** 4. **Tabl.:** 3. **Formulae:** 5. **Bibl.:** 10.

**Lebedko Serhii A.** – Applicant, Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technology (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

**E-mail:** l.sergei@solpo.com.ua

ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА

ЕКОНОМІКА

Економічна безпека підприємства – це стан захищеності діяльності підприємства, який досягається в результаті формування комплексу складових елементів суб'єкта господарювання (фі-

нансових, правових, капіталу, технологій, кадрів, соціально-психологічних та інших), які забезпечують здійснення найбільш ефективного використання ресурсів, стабільного функціонування підприємства,

досягнення поставленої мети, подолання різного роду загроз і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюються [1].

Забезпечення достатнього рівня економічної безпеки в діяльності транспортних підприємств у ринкових умовах є одним з основних завдань керівництва, оскільки від цього залежить ефективність функціонування підприємства. Розробка та впровадження системи оцінювання рівня економічної безпеки транспортних підприємств, адекватної сучасним умовам господарювання, сприятиме підвищенню ефективності їхньої діяльності.

Дослідження окремих теоретичних і практичних аспектів формування підходів до оцінювання рівня економічної безпеки суб'єктів господарювання здійснювалися в працях вітчизняних і зарубіжних науковців. У літературних джерелах існує декілька підходів до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства.

Так, Г. Клейнер, В. Тамбовцев, Р. Качалов фокусують увагу на визначенні рівня економічної безпеки підприємства на основі показників, які оцінюються відповідно до ризиків, що виникають у функціонуванні суб'єктів господарювання [2], а дослідник О. Амосов – на ресурсних складових фінансово-економічної безпеки [3]. У роботі В. Забродського та М. Кизима [4] розглянуто цільовий підхід для оцінювання економічної безпеки підприємства. Ще один підхід, який базується на структурних компонентах фінансово-економічної безпеки, наведено в роботі В. Ортинського, І. Керницького, З. Живко [5].

Слід відмітити, що найбільш уживаним теоретичним підходом до визначення рівня економічної безпеки підприємства є комплексний (інтегральний) підхід. Подібний підхід використовують у своїх працях такі науковці, як: Т. Васильців, В. Волошин, О. Бойкевич, В. Каркавчук [6], Ю. Чирва та О. Нестеренко [7], Н. Ревенчук [8], І. Зайцева [9] та інші науковці. Застосовуючи комплексний (інтегральний) підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємства, виникає можливість врахування широкого спектра елементів внутрішнього та зовнішнього середовища, що впливають на цей процес, структурувати відповідні дії та отримати результат оцінювання рівня економічної безпеки підприємства.

Завдяки інтегральному оцінюванню рівня економічної безпеки транспортного підприємства можна проаналізувати ефективність його діяльності, виявити проблемні ділянки та попередити можливі загрози для функціонування. Саме тому розробка методичного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства залежно від джерела загрози є важливою в сучасних умовах, що обумовлює актуальність наукового дослідження та дозволяє сформулювати мету наукової статті.

Метою статті є обґрунтування методичного підходу до визначення рівня протидії загрозам економічній безпеці транспортних підприємств на основі інтегрального оцінювання.

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

Про рівень економічної безпеки транспортного підприємства свідчить величина та динаміка показників результативності діяльності: виручки та обсягів продажу, кількості клієнтів (замовлень), фінансових результатів, запасу фінансової міцності, платоспроможності тощо.

Проте найбільшого поширення серед науковців набуло інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства, результати якого узагальнюють вплив різних ключових показників діяльності та різних її напрямів. Перевагою інтегрального оцінювання є простота інтерпретації результатів. Водночас недоліком є нівелювання впливу чинників, вплив яких на рівень економічної безпеки протилежний, а також складність побудови адекватного інтегрального показника.

У процесі досліджень інтегральне оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства запропоновано здійснювати за видами загроз у такій послідовності (рис. 1). При цьому класифікацію загроз удосконалено шляхом виділення декількох її рівнів за джерелами загроз і врахування особливостей транспортних підприємств. На першому рівні виділено внутрішні та зовнішні загрози, які на другому рівні включають відповідно людські, управлінські, техніко-технологічні, непередбачувані (форсмажорні), ресурсні, а також ринкові, стейкхолдерські, владні, природні, інфраструктурні загрози.

Інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз у загальному вигляді пропонується визначати за формулою:

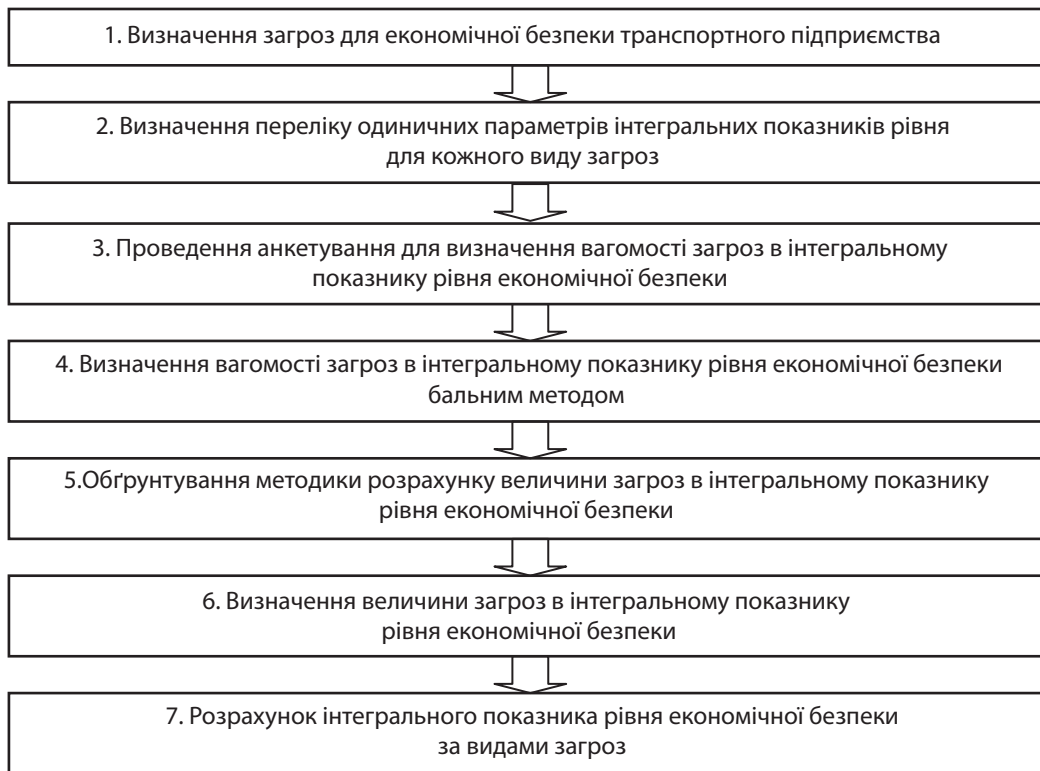
$$I_{ЕБ\ ТП} = \sum_{i=1}^n a_i \cdot x_i, \quad (1)$$

де  $I_{ЕБ\ ТП}$  – інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз;

$a_i$  – коефіцієнт вагомості  $i$ -ї загрози;

$x_i$  – рівень протидії (стійкості)  $i$ -й загрозі економічній безпеці транспортного підприємства.

Для кожного виду загроз з використанням монографічного та логіко-аналітичного методів було визначено показники – індикатори оцінювання. Їх перелік наведено в табл. 1.



**Рис. 1. Послідовність оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз**  
 Джерело: авторська розробка.

Таблиця 1

**Система показників оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства за видами загроз**

Показник-індикатор оцінювання	Умовне позначення	Критерій (напрямок позитивної динаміки)
1	2	3
<b>ВНУТРІШНІ ЗАГРОЗИ</b>		
<i>Людська (<math>x_1</math>)</i>		
Плинність кадрів, %	$y_1$	Зменшення
Рівень виконання регламентів, %	$y_2$	Зростання
Ступінь відповідності посаді (компетентності), %	$y_3$	Зростання
<i>Управлінська (<math>x_2</math>)</i>		
Забезпеченість ІКТ, %	$y_4$	Зростання
Ступінь відповідності процедури прийняття рішень, %	$y_5$	Зростання
Рівень субсидіарності рішень, %	$y_6$	Зростання
<i>Техніко-технологічна (<math>x_3</math>)</i>		
Знос виробничих основних засобів, %	$y_7$	Зменшення
Відповідність рухомого складу вимогам євростандартів, %	$y_8$	Зростання
Рівень своєчасності та повноти ТО, %	$y_9$	Зростання
<i>Непередбачувана (<math>x_4</math>)</i>		
Кількість форс-мажорних подій, од.	$y_{10}$	Зменшення
Збитки від форс-мажорних подій, тис. грн	$y_{11}$	Зменшення
Питома вага витрат на ліквідацію наслідків від форс-мажорних подій у витратах, %	$y_{12}$	Зменшення
<i>Ресурсна (<math>x_5</math>)</i>		
Виручка, тис. грн	$y_{13}$	Зростання

1	2	3
Чистий прибуток, тис. грн	$Y_{14}$	Зростання
Власний капітал, тис. грн	$Y_{15}$	Зростання
<b>ЗОВНІШНІ ЗАГРОЗИ</b>		
<i>Ринкова (<math>x_6</math>)</i>		
Кількість конкурентів, од.	$Y_{16}$	Зменшення
Ринкова частка, %	$Y_{17}$	Зростання
Співвідношення тарифів підприємства (цін на послуги) і тарифів конкурентів, %	$Y_{18}$	Зростання
<i>Стейкхолдерська (<math>x_7</math>)</i>		
Кількість клієнтів, од.	$Y_{19}$	Зростання
Кількість зірваних поставок (невиконаних угод), од.	$Y_{20}$	Зменшення
Кількість рекламаций, од.	$Y_{21}$	Зменшення
<i>Владна (<math>x_8</math>)</i>		
Додаткові податкові платежі, пов'язані з нестабільністю податкового законодавства, тис. грн	$Y_{22}$	Зменшення
Штрафні санкції за порушення вимог законодавства, тис. грн	$Y_{23}$	Зменшення
Витрати, пов'язані з корупцією, тис. грн	$Y_{24}$	Зменшення
<i>Природна (<math>x_9</math>)</i>		
Збитки від збільшення часу доставки, тис. грн	$Y_{25}$	Зменшення
Сума штрафних санкцій за порушення вимог екологічного законодавства, тис. грн	$Y_{26}$	Зменшення
Витрати на охорону ПНС, зменшення викидів, тис. грн	$Y_{27}$	Зростання
<i>Інфраструктурна (<math>x_{10}</math>)</i>		
Збільшення тривалості доставки, діб	$Y_{28}$	Зменшення
Додаткові витрати на ремонт рухомого складу через незадовільний стан доріг, тис. грн	$Y_{29}$	Зменшення
Кількість випадків псування вантажу через незадовільний стан транспортної інфраструктури, од.	$Y_{30}$	Зменшення

**Джерело:** авторська розробка.

Враховуючи той факт, що визначені показники-індикатори мають різні одиниці виміру та різний напрям позитивної динаміки, запропоновано такий методичний підхід до визначення рівня протидії загрозам:

1. За даними комерційної, бухгалтерської звітності, аналітичного обліку визначається величина кожного показника-індикатора за останній звітний та попередній періоди.

2. Визначається динаміка кожного показника-індикатора (розраховується темп зростання).

3. Відповідно до значення темпу зростання здійснюється його переведення в бали за розробленою шкалою з урахуванням напрямку динаміки.

4. Розраховується середньоарифметичне значення балів для показників-індикаторів за кожним видом загроз. Це значення і є рівнем протидії загрозам економічній безпеці, яке використовується для розрахунку інтегрального показника.

Таким чином, рівень протидії загрозам визначається за формулою:

$$x_i = \frac{\sum_{j=1}^m Y_j}{m}, \quad (2)$$

де  $x_i$  – величина протидії  $i$ -й загрози;

$y_j$  – значення  $j$ -го показника-індикатора  $i$ -ї загрози, балів;

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

Шкалу переведення показників обґрунтовано окремо для показників, які повинні мати позитивну динаміку, та показників, для яких бажано зниження величини.

Для формування інтегрального показника необхідно визначити вагомість рівнів протидії загрозам. З цією метою було проведено експертне опитування серед фахівців транспортних підприємств [10]. Кількість експертів у групі було визначено на основі теорії вибіркового спостереження. Репрезентативну



чисельність експертної групи ( $N$ ) було визначено за формулою:

$$n = \frac{p(1-p)}{\Delta^2 p} t^2, \quad (3)$$

де  $\Delta p$  – середня гранична помилка частки;  
 $t$  – критерій Стьюдента при заданому рівні істотності;

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

$N$  – кількість експертів групи.

Згідно з формулою (3) вибіркова чисельність експертної групи склала 29 експертів.

Експерти для запропонованого переліку загроз залежно від важливості кожної з них визначали бали в діапазоні від 1 (найменш важлива) до 10 (найбільш важлива). Експертами виступили керівники транспортних підприємств (5 осіб), менеджери з економічної безпеки (6 осіб), фахівці комерційних та фінансових служб (10 осіб), науково-педагогічні працівники транспортних закладів вищої освіти (8 осіб).

Вагомість рівнів протидії загрозам визначалась як питома вага кількості балів за кожною загрозою, що отримані за відповідями усіх експертів, до загальної кількості балів:

$$a = \frac{\sum_{j=1}^N b_j}{N}, \quad (4)$$

де  $a_i$  – коефіцієнт вагомості рівня протидії  $i$ -й загрози;

$N$  – кількість експертів;

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

Оцінювання вагомості було здійснено з урахуванням рівня компетентності кожного експерта. Ступінь компетентності (обізнаності) експерта з досліджуваною проблемою здійснювалася на основі їх самооцінки за результатами обробки анкет. Для визначення коефіцієнта ступеня обізнаності експерта з досліджуваною проблемою була використана їх самооцінка за десятибальною системою. Коефіцієнт аргументованості враховує структуру джерел аргументації, які стали для експерта основою для встановлення певної оцінки.

Після розрахунків коефіцієнтів вагомості загроз за відповідями кожного експерта було проведено оцінювання ступеня узгодженості їх думок.

Ступінь узгодженості думок експертів було оцінено за показниками: коефіцієнт конкордації; дисперсія оцінок; коефіцієнт варіації.

Структуру інтегрального показника економічної безпеки транспортних підприємств, визначену за результатами опитування експертів з урахуванням рівня їх компетентності, а також показники достовірності результатів наведено в табл. 2.

Дані табл. 2 підтвердили достатній для визнання результатів ступінь узгодженості думок експертів. Таким чином, за результатами дослідження інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортних підприємств набув вигляду:

$$IEB_{ТП} = 0,114 \cdot x_1 + 0,104 \cdot x_2 + 0,159 \cdot x_3 + 0,079 \cdot x_4 + 0,103 \cdot x_5 + 0,116 \cdot x_6 + 0,107 \cdot x_7 + 0,079 \cdot x_8 + 0,035 \cdot x_9 + 0,106 \cdot x_{10}, \quad (5)$$

де  $IEB_{ТП}$  – інтегральний показник рівня економічної безпеки транспортних підприємств;

$x_1$  – рівень протидії людській загрози, балів;

$x_2$  – рівень протидії управлінській загрози, балів;

Таблиця 2

Вагомість загроз в інтегральному показнику економічної безпеки транспортного підприємства

Вид загроз	Кількість балів	Коефіцієнт вагомості	Коефіцієнт вагомості з урахуванням компетентності	Дисперсія	Середньоквадратичне відхилення	Коефіцієнт варіації	Коефіцієнт конкордації
Людська	357	0,147	0,146	0,0004966	0,021602469	0,196386082	0,8909
Управлінська	230	0,094	0,095	0,0007888	0,026246693	0,089477362	0,9261
Техніко-технологічна	339	0,140	0,139	0,00082222	0,028674418	0,121159511	0,9091
Непередбачувана	179	0,073	0,073	0,00147931	0,037416574	0,26721242	0,7345
Ресурсна	311	0,128	0,128	0,00162222	0,04027682	0,16552178	0,8151
Ринкова	271	0,111	0,111	0,00015556	0,01247219	0,06681531	0,8957
Стейкхолдерська	252	0,103	0,103	0,00015556	0,01247219	0,06381531	0,7934
Владна	200	0,082	0,082	0,00135555	0,03681787	0,25686861	0,9014
Природна	116	0,048	0,048	0,00042222	0,02548047	0,16222121	0,8735
Інфраструктурна	180	0,072	0,074	0,00042222	0,02054047	0,11630969	0,9234

Джерело: складено автором за результатами експертного опитування.

- $x_3$  – рівень протидії техніко-технологічній загрози, балів;
- $x_4$  – рівень протидії непередбачуваній (форс-мажорній) загрози, балів;
- $x_5$  – рівень протидії фінансовій загрози, балів;
- $x_6$  – рівень протидії ринковій загрози, балів;
- $x_7$  – рівень протидії стейкхолдерській загрози, балів;
- $x_8$  – рівень протидії владній загрози, балів;
- $x_9$  – рівень протидії природній загрози, балів;
- $x_{10}$  – рівень протидії інфраструктурній загрози, балів.

Позитивною тенденцією вважається збільшення інтегрального показника.

Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки досліджуваних транспортних підприємств наведено в *табл. 3*.

Графічно результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки досліджуваних транспортних підприємств наведено на *рис. 2 – рис. 4*.

Проблемою підприємства № 1, яка негативно впливає на рівень економічної безпеки, є висока порівняно зі своїми конкурентами плінність кадрів. Проведене дослідження виявило, що причиною цього є незадовільні умови праці механіків. Тому пропонується розробка регламентів охорони праці та покращення умов праці механіків.

За результатами розрахунку для підприємства № 2 найнижче значення серед складових протидії за-

грозам має показник стейкхолдерської загрози. Тому серед першочергових заходів з підвищення рівня економічної безпеки даного підприємства пропонується розробка ефективної кредитної політики, яка передбачає індивідуальний диференційований підхід до кожного клієнта при наданні йому можливості відстрочки платежу.

Підприємство № 3 здійснює міжнародні та внутрішні перевезення пакетованих вантажів рухомим складом з різним строком експлуатації, при цьому характеризується високим значенням коефіцієнта зносу транспортних засобів. Тому для підприємства № 3 рекомендовано оновлення рухомого складу, що позитивно вплине на величину інтегрального показника економічної безпеки.

### ВИСНОВКИ

Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки для досліджуваних транспортних підприємств дозволили визначити перелік першочергових заходів щодо забезпечення цільового рівня економічної безпеки: для підприємства № 1 – розробка регламентів охорони праці та покращення умов праці персоналу; для підприємства № 2 – розробка ефективної кредитної політики, для підприємства № 3 – оновлення рухомого складу.

Результати розрахунку можуть бути також використані для моніторингу рівня економічної безпеки, а також як критерій прийняття рішень щодо ви-

Таблиця 3

Інтегральний показник економічної безпеки транспортних підприємств

Вид загрози	Вагомість	Рівень протидії загрозам			Розрахунок інтегрального показника економічної безпеки транспортних підприємств		
		Підприємство № 1	Підприємство № 2	Підприємство № 3	Підприємство № 1	Підприємство № 2	Підприємство № 3
Людська	0,114	2,67	0,00	1,67	0,30	0,00	0,19
Управлінська	0,104	0,33	0,33	1,67	0,03	0,03	0,17
Техніко-технологічна	0,159	1,67	0,67	2,00	0,26	0,11	0,32
Непередбачувана	0,079	2,33	2,00	3,00	0,18	0,16	0,24
Ресурсна	0,103	1,00	1,33	5,00	0,10	0,14	0,51
Ринкова	0,116	4,33	1,67	1,33	0,50	0,19	0,15
Стейкхолдерська	0,107	3,00	0,33	3,67	0,32	0,04	0,39
Владна	0,079	9,00	0,00	4,33	0,71	0,00	0,34
Природна	0,035	3,33	1,00	2,33	0,12	0,03	0,08
Інфраструктурна	0,106	0,00	0,33	2,67	0,00	0,04	0,28
Інтегральний показник	1,000	27,67	7,67	27,67	2,54	0,73	2,68

Джерело: складено автором за результатами експертного опитування.



**Рис. 2. Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки підприємства № 1**

Джерело: авторська розробка.



**Рис. 3. Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки підприємства № 2**

Джерело: авторська розробка.



**Рис. 4. Результати розрахунку інтегрального показника економічної безпеки підприємства № 3**

Джерело: авторська розробка.

значення переліку необхідних заходів забезпечення економічної безпеки.

Подальші дослідження будуть присвячені розробці комплексу заходів, спрямованих на протидію загрозам і підвищенню рівня економічної безпеки транспортного підприємства. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Мельник О. О. Система загроз економічної безпеки підприємства. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»*. 2011. Вип. 25. С. 97–103.
2. Клейнер Г. Б., Тамбовцев В. Л., Качалов Р. М. Предприятие в нестабильной экономической среде: риски, стратегии, безопасность. М.: Экономика, 1997. 226 с.
3. Амосов О. Ю. Формування системи оцінки фінансової безпеки підприємства. *Економіка и управление*. 2012. № 1. С. 8–13.
4. Забродський В. А., Кизим М. О. Власність, економічна безпека і держава. *Економічна кібернетика*. 2000. № 3-4. С. 58–63.
5. Ортинський В. Л., Керницький І. С., Живко З. Б. Економічна безпека підприємств, організацій та установ. Київ: Правова єдність, 2009. 544 с.
6. Васильців Т. Г., Волошин В. І., Бойкевич О. Р., Каркавчук В. В. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія. Львів: Ліга-Прес, 2012. 386 с.

7. Чирва Ю. Є., Нестеренко О. М. Оцінка економічної безпеки цукропереробного підприємства на основі інтегральної моделі. *Бізнес Інформ*. 2012. № 8. С. 67–69.

8. Реверчук Н. Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур: монографія. Львів: ЛБІ НБУ, 2004. 195 с.

9. Зайцева І. Ю. Формування системи показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств. *Ефективна економіка*. 2013. № 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214>

10. Грабовецький Б. Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання: монографія. Вінниця: ВНТУ, 2010. 71 с.

Науковий керівник – Карпенко О. О., доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій (Київ)

## REFERENCES

- Amosov, O. Yu. "Formuvannia systemy otsinky finansovoi bezpeky pidpriemstva" [Formation of a system for assessing the financial security of an enterprise]. *Ekonomika i upravlieniye*, no. 1 (2012): 8-13.
- Chyrva, Yu. Ye., and Nesterenko, O. M. "Otsinka ekonomichnoi bezpeky tsukropererobnoho pidpriemstva na osnovi intehralnoi modeli" [Assessment of the economic safety of the sugar processing enterprise on the basis of an integrated model]. *Biznes Inform*, no. 8 (2012): 67-69.
- Hrabovetskyi, B. Ye. *Metody ekspertnykh otsinok: teoriia, metodolohiia, napriamky vykorystannia* [Methods of expert evaluations: theory, methodology, directions of use]. Vinnytsia: VNTU, 2010.
- Kleyner, G. B., Tambovtsev, V. L., and Kachalov, R. M. *Predpriyatiye v nestabilnoy ekonomicheskoy srede: riski, strategii, bezopasnost* [Enterprise in an unstable economic environment: risks, strategies, security]. Moscow: Ekonomika, 1997.
- Melyk, O. O. "Systema zahroz ekonomichnoi bezpeky pidpriemstva" [System of threats of economic security of the enterprise]. *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «Kharkivskiy politekhnichnyi instytut»*, no. 25 (2011): 97-103.
- Ortynskiy, V. L., Kernyskiy, I. S., and Zhyvko, Z. B. *Ekonomiczna bezpeka pidpriemstv, orhanizatsii ta ustanov* [Economic security of enterprises, organizations and institutions]. Kyiv: Pravova yednist, 2009.

Reverchuk, N. I. *Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemnytskykh struktur* [Management of economic security of business structures]. Lviv: LBI NBU, 2004.

Vasylytsiv, T. H. et al. *Finansovo-ekonomichna bezpeka pidpriemstv Ukrainy: stratehiia ta mekhanizmy zabezpechennia* [Financial and economic security of Ukrainian enterprises: strategy and mechanisms of provision]. Lviv: Liha-Pres, 2012.

Zabrodskiy, V. A., and Kyzym, M. O. "Vlasnist, ekonomichna bezpeka i derzhava" [Property, economic security and the state]. *Ekonomichna kibernetika*, no. 3-4 (2000): 58-63.

Zaitseva, I. Yu. "Formuvannia systemy pokaznykiv, shcho kharakteryzuiut finansovu skladovu ekonomichnoi bezpeky transportnykh pidpriemstv" [Formation of a system of indicators characterizing the financial component of the economic safety of transport enterprises]. *Efektivna ekonomika*. 2013. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214>

УДК 658.7  
JEL: P42

## МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЯК НАПРЯМ ЇХ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ

©2019 НЕСТЕРЕНКО Р. В.

УДК 658.7  
JEL: P42

### Нестеренко Р. В. Методичні аспекти забезпечення логістичної діяльності підприємств як напрям їх ефективного функціонування та розвитку

Метою статті є розробка методичних аспектів забезпечення логістичної діяльності підприємств як напрям їх ефективного функціонування та розвитку в сучасних умовах господарювання. Детально проаналізовано етапи еволюційного розвитку логістики в бізнесі у ХХ столітті. Визначено вплив логістики на економіко-організаційну діяльність підприємств. Доведено, що для впровадження логістики на підприємстві необхідно провести аналіз економіко-організаційної діяльності підприємств за допомогою сучасних методів оцінки. У процесі впровадження логістики в діяльність підприємства рекомендується дотримуватися таких принципів: використання програмних модулів; поетапного створення системи; гнучкості системи з погляду специфічних вимог конкретного застосування; розгляду підприємства як еколого-соціально-економічної системи; неподільності логістичного ланцюга постачання – виробництво – збут; єдності; зв'язку інформаційної та виробничої діяльності; розвитку (поява нових цілей і завдань); динамізму; оперативності т ін.

**Ключові слова:** економіко-організаційного забезпечення, логістика, методи оцінка, підприємства.

**DOI:**

**Рис.:** 2. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 11.

**Нестеренко Роман Васильович** – здобувач, кафедра економіки та організації діяльності суб'єктів господарювання, Українська інженерно-педагогічна академія (вул. Університетська, 16, Харків, 61003, Україна)

УДК 658.7  
JEL: P42

UDC 658.7  
JEL: P42

### Нестеренко Р. В. Методические аспекты обеспечения логистической деятельности предприятий как направление их эффективного функционирования и развития

Целью статьи является разработка методических аспектов обеспечения логистической деятельности предприятий как направление их эффективного функционирования и развития в современных условиях хозяйствования. Детально проанализированы этапы эволюционного развития логистики в бизнесе в ХХ столетии. Определено влияние логистики на экономико-организационную деятельность предприятий. Доказано, что для внедрения логистики на предприятии необходимо провести анализ экономико-организационной деятельности предприятия с помощью современных методов оценки. В процессе внедрения логистики в деятельность предприятия рекомендуется соблюдать следующие принципы: использования программных модулей; поэтапного создания системы; гибкости системы с точки зрения специфических требований конкретного применения; рассмотрения предприятия как эколого-социально-экономической системы; неделимости логистической цепи снабжение – производство – сбыт; единства; связи информационной и производственной деятельности; развития (появление новых целей и задач); динамизма; оперативности и т. д.

**Ключевые слова:** экономико-организационного обеспечения, логистика, методы оценка, предприятие.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 2. **Библ.:** 11.

**Нестеренко Роман Васильович** – соискатель, кафедра економіки та організації діяльності суб'єктів господарювання, Українська інженерно-педагогічна академія (вул. Університетська, 16, Харків, 61003, Україна)

### Nesterenko R. V. The Methodical Aspects of Providing the Logistic Activity of Enterprises as a Direction of Their Efficient Functioning and Development

The article is aimed at developing the methodological aspects of providing the logistic activity of enterprises as a direction of their efficient performance and development in the current economic conditions. The stages of the evolutionary development of logistics in business in the XX century are analyzed in detail. The influence of logistics on the economic-organizational activity of enterprises is defined. It is proved that for introduction of logistics at enterprise it is necessary to analyze the economic-organizational activity of enterprises by means of the modern methods of evaluation. In the process of introduction of logistics in the activity of enterprise it is recommended to observe the following principles: use of programmed modules; phased creation of system; flexibility of the system in terms of specific application requirements; consideration of enterprise as ecological-socio-economic system; indivisibility of the logical chain of supply–production–sales; unity; communication between the information activity and the production activity; development (emergence of new goals and tasks); dynamism; efficiency and so on.

**Keywords:** economic-organizational support, logistics, evaluation methods, enterprise.

**Fig.:** 2. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 11.

**Nesterenko Roman V.** – Applicant, Department of Economics and Business Entities, Ukrainian Engineering and Pedagogical Academy (16 Universytetska Str., Kharkiv, 61003, Ukraine)