

*О. В. Васильєв,
д. е. н., професор, професор кафедри економічного консалтингу,
Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця, м. Харків
А. А. Чупіков,
аспірант, Київський національний торговельно-економічний університет, м. Київ*

КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*O. Vasylyev,
Doctor of Economics, Professor, Professor of department of economic consulting
Department, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics, Kharkiv
A. Chupikov,
Post-graduate student of Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv*

CRITERIA OF THE ESTIMATION OF ECONOMIC SAFETY OF CARGO AUTOENTERPRISES

У статті висвітлено критерії і показники оцінки економічної безпеки, специфічні для автотранспортних підприємств, що здійснюють вантажні перевезення. Розглянуто основні завдання аналізу перевезень вантажів. Також систематизовано внутрішні та зовнішні загрози економічній безпеці з урахуванням характеру функціонування вантажних автотранспортних підприємств. Проаналізовано формули для підрахунку продуктивності рухомого складу; виразу продуктивності, що залежить від технічно-експлуатаційних показників функціонування рухомого складу; визначення економічної ефективності нових видів транспортно-експедиційного обслуговування; вартісної оцінки результатів і витрат ресурсів при започаткуванні нових видів технічно-експлуатаційних показників; коефіцієнту успіху в якості узагальнюючого показника інтенсифікації процесу транспортно-експедиційного обслуговування в вантажних автотранспортних підприємствах.

The article covers the criteria and indicators of economic security assessment, specific for motor transport enterprises engaged in freight transportation. The main tasks of the analysis of cargo transportation are considered. Internal and external threats to economic security are systematized taking into specific of the operation of cargo autoenterprises. Also, there were analyzed such formulas as calculation of rolling stock productivity; the expression of performance, which depends on the technical and operational performance of the rolling stock; definition of economic efficiency of new types of forwarding services; cost estimation of results and expenses of resources at launch of new types of technical and operational indicators; the coefficient of success as a generalization indicator of the intensification of the process of forwarding services in freight transport transport enterprises.

Ключові слова: економічна безпека, економічна кон'юнктура, ендогенні загрози, екзогенні загрози, АТП, вантажні перевезення, рухомий склад, пробіг, продуктивність, собівартість, конкурентоспроможність.

Key words: economic security, economic conjuncture, endogenous threats, exogenous threats, MTE, cargo transportation, rolling stock, mileage, performance, cost price, competitiveness.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Економічний розвиток у сучасній Україні характеризується високим ступенем невизначеності, а умови

функціонування вітчизняних підприємств — значною мінливістю. Непрогнозовані часом коливання економічної кон'юнктури призводять до важкопрогнозованих змін обсягів попиту на вантажні перевезення з боку різних суб'єктів економічної діяльності. В таких умо-

вах діяльність автотранспортних підприємств є економічно небезпечною, що потребує докладання додаткових зусиль з боку менеджменту і одночасно привертає увагу науковців і практиків до різних аспектів цієї проблеми. Зокрема існує нагальна потреба щодо розробки і впровадження критеріїв оцінки економічної безпеки на автотранспортних підприємствах.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Різні питання економічної безпеки автотранспортних підприємств загалом непогано висвітлені в існуючих на сьогодні публікаціях, у зв'язку з чим варто відмітити наукові пошуки В.Г. Алькеми [1], А.О. Близнюка [2], Н.А. Боровика [3], І.А. Дмитрієва [4], Н.В. Дулеби [5—7], Н.П. Левковець [8], О.О. Мельника [9], А.В. Нікітіної [10—12] та ін.

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІЩЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Проте слід відзначити, що критеріям оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств в наукових працях приділено зовсім мало уваги. У зв'язку з цим, перш за все, варто відмітити кандидатську дисертацію А.О. Близнюка [13] та наукову статтю О.В. Кудрявцевої [14].

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є висвітлення критеріїв оцінки економічної безпеки, специфічних для автотранспортних підприємств.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Діяльність автотранспортних підприємств в умовах нестабільності внутрішнього і зовнішнього середовища знаходиться під впливом різноспрямованих чинників, які не завжди піддаються точному прогнозуванню. Ці чинники часто мають негативний вплив на діяльність та економічну безпеку і становлять загрози в діяльності АТП.

До екзогенних загроз економічній безпеці АТП можна віднести курсові та інфляційні ризики, податкові, відсоткові, політичні, військові, демографічні ризики, ризики посилення державного контролю (наприклад, це впровадження широкої практики зважування автомобілів), зростання конкуренції на ринку перевезень, ризики зменшення попиту на перевезення, природні ризики (наприклад, тривалі великі снігопади), техногенні ризики та інші.

Екзогенні загрози економічній безпеці завжди важкі для оцінки. А в Україні до того ж більшість таких загроз мають хоча і постійний, але непрогнозований характер. Наприклад, курс купюно-карбованця і гривні за весь період незалежності знижувався (при цьому існували окремі періоди стабільної гривні і навіть її зміцнення), інфляція коливалася в широких межах — від дефляції до гіперінфляції, змінювалася податкова система і база оподаткування, державний контроль. Внаслідок загальної макроекономічної нестабільності коливалася і попит на перевезення — в роки економічного підйому попит на перевезення також зростав, а в кризові роки знижувався. Через виникнення тимчасово окупованих територій зменшувався промисловий потенціал, знижувалась ВВП та і взагалі звужувалась географія перевезень — тепер перевезення не здійснюються, наприклад, в Крим, Донецьк, Луганськ. Навіть реалізувалася специфічна загроза — військова, про існування якої до 2014 р. майже ніхто не здогадувався.

До ендемогенних загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств можемо віднести ризики контракції (укладення контрактів на перевезення на невигідних для підприємства умовах), репутаційні ризики, комерційні та виробничі ризики, інвестиційні, кадрові ризики, логістичні, технічні, криміногенні ризики,

недотримання термінів доставки вантажів, зменшення швидкості доставки, втрата чи пошкодження вантажів внаслідок порушення в підготовці вантажу і рухомого складу до перевезень, збоїв в технології вантажно-розвантажувальних робіт, застосування неспеціалізованих вантажних автомобілів, аварії і псування вантажів, поганий стан автомобільних доріг тощо.

Останнім часом також спостерігається зниження професійного рівня водіїв, відсутність раціональної організації праці на багатьох АТП, недостатній технічний рівень працівників, що здійснюють ремонт і точне обслуговування автотранспортних засобів. Внаслідок зміни пріоритетів в освіті, все менше молодих людей йдуть працювати водіями та автослюсарями, частина наявних працівників виїхала на заробітки за кордон [15]. Хоча на багатьох підприємствах експлуатуються більш-менш нові вантажні машини, ситуація не є однорідною. В деяких автопарках все ще працюють старі автомобілі, термін служби яких вже фактично сплинув. Такі машини потребують багато часу і коштів на ремонт, споживають більшу кількість паливно-мастильних матеріалів. Загалом все це призводить до зростання поломок і збільшення аварійності, підвищення експлуатаційних витрат, що також негативно впливає на економічну безпеку автотранспортних підприємств загалом.

Зазначені вище ендемогенні загрози виникають на самому підприємстві, але їх оцінка і прогнозування також не є простими завданнями.

Для того, щоб оцінити загальні загрози економічній безпеці АТП, а тим більше розробити загальні критерії оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств, слід зробити оцінку по кожній із наведених вище загроз та розробити методіку як правильно врахувати і узагальнити всі існуючі ризики.

Варто відзначити, що питання розробки чітких критеріїв оцінювання ускладнюється ще й тим, що існують різноманітні погляди на саме поняття "економічна безпека підприємства", а, також, відповідно, й на сутність і перелік показників, що мають бути оцінені.

Серед різних методик існують такі як методи математичного моделювання; індикаторний метод; методи оцінки економічної безпеки з використанням показників чистого доходу та прибутку; метод формування узагальнюючого показника за видами діяльності на підприємстві; методи формування узагальнюючого показника з використанням ресурсно-функціонального підходу та інші [13]. Частина методик представляє собою елементи фінансового аналізу, актуального для будь-якого підприємства, а не тільки АТП.

У рамках однієї наукової статті неможливо розробити, оцінити та обґрунтувати всі критерії економічної безпеки АТП. Тому в цій публікації ми зосередимось лише на деяких специфічних критеріях, характерних саме для автотранспортних підприємств, а не для підприємств різних галузей загалом.

Основною проблемою оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств є вибір критеріїв, за якими буде оцінюватися економічна безпека. Необхідною ланкою тут є аналіз перевезень вантажів, послуг і робіт, що виконуються на АТП.

Основними завданнями аналізу перевезень вантажів є:

- загальна оцінка виконання плану перевезень та змін у натуральних, вартісних та відносних показниках;
- оцінка динаміки техніко-експлуатаційних показників та виявлення причин, які чинять вплив на характеристики транспортного процесу;
- дослідження втрат і виявлення резервів зростання обсягів перевезень;
- розробка комплексу організаційно-технічних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності АТП на ринку автотранспортних послуг, їх кількості та якості.

Для того, щоб зробити правильний висновок про діяльність автомобільного транспорту, недостатньо лише встановити ступінь виконання планів перевезень за аналізований період. Потрібно також з'ясування обсягів перевезень за цілий ряд відповідних періодів. Це дасть уявлення щодо динаміки зазначеного показника. Також слід встановити перелік причин, що зумовили ту або іншу динаміку зміни обсягів перевезень чи вантажообігу. Позитивною тенденцією буде безперервне збільшення транспортної роботи.

Всі зміни, що відбуваються в організації перевезень, позначаються на значенні техніко-експлуатаційних показників, у кінцевому підсумку, що визначають економічну безпеку автотранспортного підприємства, в результаті організаційних, технічних, технологічних, економічних, соціальних та інших заходів.

Економічна безпека АТП оцінюється системою експлуатаційних і технічних показників, які характеризують якість і кількість виконаних робіт. Зазначені показники можна поділити на 2 групи.

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 швидкість.

Група 2 характеризує ефект результатів функціонування рухомого складу: загальні відстані перевезень, кількість поїздок, пробіг з вантажем, обсяг перевезень тощо.

Наведемо розрахунки специфічних техніко-експлуатаційних показників, які чинять вплив на економічну безпеку автотранспортного підприємства.

Продуктивність рухомого складу визначається множенням вантажопідйомності автомобіля q_n (в тонах), коефіцієнту використання вантажопідйомності автомобіля γ та кількості здійснених ним поїздок n_e :

$$Q = q_n \gamma n_e \quad (1)$$

Якщо в таку формулу підставити дані про кількість поїздок та час, що витрачається на одну поїздку, то в результаті буде отримано вираз продуктивності, що залежить від технічно-експлуатаційних показників функціонування рухомого складу:

$$Q = q_n \gamma n_e = \frac{T_n \gamma q_n}{t_b} = \frac{T_n \gamma \beta V_T q_n}{l_c + \beta V_T t_{пр}} \quad (2)$$

Де T_n — тривалість функціонування в наряді, год;
 t_b — час, що в середньому витрачається на одну поїздку, год;

β — коефіцієнт, який враховує використання пробігу;

V_T — технічна швидкість здійснення руху, км / год;

l_c — середня довжина поїздки, км;

$t_{пр}$ — час простою вантажних автомобілів при операціях навантаження-розвантаження.

Як видно з формули, продуктивність формується під дією кількох техніко-експлуатаційних показників, які характеризують певні сторони роботи автотранспорту. В свою чергу, кожен з показників перебуває під дією різних факторів, включаючи організаційно-економічні та матеріально-технічні фактори, діючи на які можна змінювати значення показників, а відтак і показник продуктивності автопарку. Таким чином, необхідність та напрям впливу можна вирахувати, проаналізувавши рівень показників використання автопарку. Всякі упущення і недоліки в роботі транспорту є відображенням недоліків в застосовуваних методах управління ним.

Особливість і рівень впливу техніко-експлуатаційних показників на економічну безпеку автотранспорт-

ного підприємства проводиться способом ланцюгових підстановок в рівняння, які дозволяють зробити практичні розрахунки.

Необхідною умовою ефективного функціонування АТП в умовах ринку є також висока конкурентоспроможність послуг, що надаються споживачам. Конкурентоспроможність транспортних послуг визначається в основному двома чинниками: рівнем собівартості послуг перевезення та рівнем якості цих послуг. Підвищення якості перевезень вантажів при зниженні собівартості — найважливіший напрям підвищення конкурентоспроможності виробника транспортних послуг.

Зменшення собівартості перевезень можна досягти через економію палива, запчастин, гуми, а також за рахунок підвищення ефективності функціонування автотранспорту.

Підвищення якості перевезень вантажів зумовлене, в тому числі, виконанням доставки у суворо встановлені терміни при високому збереженні кількості та якості вантажів, які транспортуються.

Змінення собівартості вантажних перевезень залежить від різних факторів. До них, наприклад, належать фактори, що зумовлюють звітні значення загальних сум витрат і визначають звітний обсяг перевезення (тонно-кілометри, оплачені кілометри пробігу). Їх вплив на собівартість зумовлюється різними факторами. Наприклад, збільшилась облікова кількість вантажівок з великою вантажопідйомністю, що сприяло зміні структури автопарку. Внаслідок цього відбулося збільшення сум відрахувань на амортизацію, витрат на технічне обслуговування, паливо і т. ін. Однак погіршилось використання автомобілів на лінії за часом, збільшились простої при навантаженні та розвантаженні. Все це сприяло змінам у собівартості, проте між собою зазначені причини не пов'язані.

Аналізуючи вплив на собівартість перевезень техніко-експлуатаційних показників, слід виходити з того, що за величиною впливу вони діляться на 2 групи.

До групи 1 належать вантажопідйомність наявного рухомого складу АТП, коефіцієнти вантажопідйомності і використання пробігу. Якщо показники цієї групи збільшуються, підвищується економічна безпека автотранспортного підприємства без одночасного підвищення пробігу. Показники цієї групи впливають на собівартість більш ефективно, оскільки знижуються постійні і змінні витрати, які припадають на тис. км. При цьому величина змінних витрат зазнає незначних змін, тобто підвищення економічної безпеки автотранспортної системи випереджає збільшення витрат.

Показники групи 2 — коефіцієнт випуску вантажних автомобілів на лінію, технічна швидкість, тривалість роботи в наряді та ін. Підвищується ефективність роботи рухомого складу за одночасного значного збільшення пробігу. Із зростанням пробігу також ростуть змінні витрати, які залежать від тривалості руху (паливо, мастила, гума, запчастини тощо).

Правильний глибокий аналіз собівартості перевезень має надзвичайно важливе значення для виявлення внутрішніх невикористаних резервів, що можуть бути спрямовані на збільшення ефективності функціонування АТП.

Прибуток є важливим узагальнюючим показником діяльності АТП, оскільки всі заходи спрямовані на забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства і зниження собівартості перевезень забезпечують зменшення суми витрат. Балансовий прибуток АТП складається з прибутків від здійснення перевезень, транспортно-експедиційних послуг, навантажувально-розвантажувальних робіт й інших видів господарської діяльності.

Одним з важливих економічних показників, які характеризують економічну безпеку автотранспортного підприємства, є рентабельність. Показники рентабель-

ності розраховуються відношенням ефекту (прибутку) до використовуваних ресурсів (капітал, витрати та ін.). Розрізняють рентабельність: продажів (розподіл прибутку на отриману виручку); виробництва (відношення прибутку до витрат на виробництво); інвестицій (розподіл прибутку на суму інвестицій); капіталу (відношення прибутку до вартості капіталу).

Показник рентабельності є складним, що враховує дію багатьох чинників. Чим більш ємним стає показник, тим складнішим є аналіз.

Для здійснення розгорнутого аналізу рівня рентабельності із зазначенням ступеня та напрямку впливу кожного фактора розробляються обґрунтовані нормативи рентабельності, на автотранспортному підприємстві здійснюється планування і контроль її рівня: вплив на загальну рентабельність таких показників, як фондвідача й прискорення оборотності обігових коштів; вплив обсягів виконаної роботи і отриманого доходу на собівартість вантажних перевезень.

Результати аналізу рентабельності мають бути спрямовані на забезпечення економічної безпеки автотранспортного підприємства. Зниження собівартості вантажних перевезень, покращення продуктивності праці — це резерви зростання рентабельності. Крім того, це ліквідація понаднормативних запасів матеріальних цінностей, скорочення зайвих виробничих фондів, зменшення і усунення незапланованих витрат і втрат.

Розвиток ринкової економіки в галузі автомобільного транспорту характеризується сьогодні пріоритетним розвитком послуг, поступовим розширенням транспортно-експедиційного обслуговування споживачів.

Великого значення слід надавати оновленню транспорту, розвивати нові види перевезень і послуг, вивчати потреби клієнта і, в першу чергу, слід приділяти увагу переробці, проміжному зберіганню, організації вантажно-розвантажувальних операцій, інформаційним та іншим послугам.

Загальні підходи до визначення економічної ефективності нових видів ТЕО (транспортно-експедиційного обслуговування) можна звести до таких кроків: визначати варіанти нових видів послуг; по кожному варіанту визначати витрати, результати та економічний ефект; кращим буде визнаний варіант, у якого величина економічного ефекту максимальна.

Економічний ефект можна розрахувати за формулою:

$$E = P - B \quad (3),$$

де E — економічний ефект при впровадженні нових видів ТЕО;

P — вартісна оцінка доходів від впровадження нових видів ТЕО;

B — вартісна оцінка витрат.

Наведені різночасові витрати та результати всього періоду реалізації до розрахункового року здійснюються шляхом множення їхньої величини за кожен рік і коефіцієнта приведення $K_{пр}$, що розраховується за формулою

$$K_{пр} = (1 + E_n) p^t \quad (4),$$

де E_n — норматив витрат та результатів, що дорівнює нормативу ефективності капіталовкладень ($E_n = 0,1$);

p^t — розрахунковий рік;

t — рік, витрати й результати якого приводяться до розрахункового року.

Вартісна оцінка результатів, досягнутих у розрахунковому періоді визначається за допомогою формули

$$P = \sum_{t_n}^{t_k} P_t t \quad (5),$$

де $P_t t$ — вартісна оцінка досягнутих результатів у році t розрахункового періоду;

t_n — початковий рік у розрахунковому періоді;

t_k — кінцевий рік у розрахунковому періоді.

Витрати ресурсів при започаткуванні нових видів ТЕО розраховуються так:

$$B = \sum_{t_n}^{t_k} B_t t = \sum_{t_n}^{t_k} (P_t + E_t + Z_t) t \quad (6),$$

де B_t — величина витрат всіх ресурсів у t -му році;

P_t — поточні видатки при здійсненні нових видів ТЕО в t -му році без врахування амортизаційних відрахувань;

E_t — єдинократові витрати при впровадженні нових видів ТЕО в t -му році;

Z_t — залишкова вартість основних фондів, які вибувають в t -му році.

Як узагальнюючий показник інтенсифікації процесу транспортно-експедиційного обслуговування в АТП можна застосувати так званий коефіцієнт успіху K_y , що можна визначити за формулою:

$$K_y = \frac{A_{тео}}{B_{тео}} \quad (7),$$

де $A_{тео}$ — сума доходів АТП від організації нових видів ТЕО;

$B_{тео}$ — сума витрат на таку організацію.

Величина економічного ефекту від упровадження нових видів ТЕО буде виглядати:

$$E = \frac{K_t}{K_{t+1}} \quad (8),$$

де K_t — коефіцієнт успіху в поточному році;

$K_{(t+1)}$ — коефіцієнт успіху в наступному році.

Величина ефекту, виражена через коефіцієнт успіху, буде визначати ефективність реалізації нових видів ТЕО на автотранспортному підприємстві інтенсивними методами.

ВИСНОВКИ

Таким чином, у статті систематизовано ендегенні (внутрішні) та екзогенні (зовнішні) загрози економічній безпеці з урахуванням специфіки функціонування автотранспортних підприємств. Висвітлено критерії і показники оцінки економічної безпеки, характерні саме для автотранспортних підприємств.

Перспективами подальших наукових пошуків є дослідження особливостей управління економічною безпекою АТП, способів оцінювання економічної безпеки АТП, вибір і обґрунтування найбільш раціональних способів оцінки.

Література:

1. Алькема В.Г. Використання механізму у контролінгу в системі економічної безпеки автотранспортних підприємств / В.Г. Алькема // Вісник Національного транспортного університету. — 2011. — № 24 (1). — С. 143—150.
2. Близнюк А.О. Аналіз стану системи управління економічною безпекою підприємств автотранспортної галузі / А.О. Близнюк // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. — 2015. — № 3 (2). — С. 121—124.
3. Боровик Н.А. Безпека автотранспортних підприємств в умовах економічної кризи / Н.А. Боровик, Т.С. Муха // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. — 2011. — Вип. 8. — С. 261—264.
4. Дмитрієв І.А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: монографія / І.А. Дмитрієв, А.О. Близнюк, В.Ю. Онісіфорова; Харків. нац. автомоб.-дор. ун-т. — Харків: ХНАДУ, 2014. — 215 с.

5. Дулеба Н.В. Визначальні фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств / Н.В. Дулеба // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. — 2011. — Вип. 8. — С. 289—291.

6. Дулеба Н.В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки / Н.В. Дулеба // Інноваційна економіка. — 2013. — № 10. — С. 16—22.

7. Дулеба Н.В. Оцінка можливості застосування існуючих методів та методик визначення рівня економічної безпеки підприємства на українських автотранспортних підприємствах / Н.В. Дулеба // Вісник Національного транспортного університету. — 2010. — № 21 (1). — С. 307—311.

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

9. Мельник О.О. Системи і методи планування економічної безпеки автотранспортного підприємства / О.О. Мельник // Економіка і регіон. — 2013. — № 1. — С. 32—37.

10. Нікітіна А.В. Система управління економічною безпекою АТП в умовах загострення конкурентної боротьби на міжнародному ринку автотранспортних послуг / А.В. Нікітіна // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. — 2015. — № 1 (1). — С. 38—43.

11. Нікітіна А.В. Удосконалення управління економічною безпекою автотранспортних підприємств / А.В. Нікітіна // Економічний простір. — 2014. — № 84. — С. 181—189.

12. Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі: монографія / А.В. Нікітіна, Д.А. Горовий, Д.В. Бабич; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. — Харків: ХНАДУ, 2015. — 186 с.

13. Близнюк А.О. Оцінювання управління економічною безпекою підприємства (на прикладі автотранспортних підприємств): дис. ... канд. екон. наук: 21.04.02 / А.О. Близнюк; Харківський нац. автомобільно-дорожній ун-т. — Харків, 2013. — 246 с.

14. Кудрявцева О.В. Критерії оцінки економічної безпеки автотранспортного підприємства [Електронний ресурс] / О.В. Кудрявцева // Ефективна економіка. — 2015. — № 9. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4311>

15. МЗС: За кордоном п'ять мільйонів українців [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ua.korrespondent.net/ukraine/3694510-mzs-za-kordonom-piat-milioniv-ukraintsiv>

References:

1. Al'kema, V.H. (2011), "Use of the mechanism of controlling in the system of economic safety of motor transport enterprises", *Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu*, vol. 24 (1), pp. 143—150.

2. Blyzniuk, A.O. (2015), "Analysis of the state of the system of economic safety management of motor transport enterprises", *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, vol. 3 (2), pp. 121—124.

3. Borovyk, N.A. (2011), "Safety of motor transport enterprises in the conditions of the economic crisis", *Upravlinnia proektamy, systemnyj analiz i lohystyka. Tekhnichna seriia*, vol. 8, pp. 261—264.

4. Dmytriiev, I.A. (2014), *Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnoho pidpriemstva [Management of economic safety of a motor transport enterprise]*, KhNADU, Kharkiv, Ukraine.

5. Duleba, N.V. (2011), "Determinants of the impact on the economic safety of motor transport enterprises", *Upravlinnia proektamy, systemnyj analiz i lohystyka. Tekhnichna seriia*, vol. 8, pp. 289—291.

6. Duleba, N.V. (2013), "Methodological bases of estimation of the state of economic activity of the motor transport enterprise as a component of its economic safety", *Innovatsijna ekonomika*, vol. 10, pp. 16—22.

7. Duleba, N.V. (2010), "Assessment of the possibility of applying existing methods and methods for determining the level of economic security of the enterprise at Ukrainian motor transport enterprises", *Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu*, vol. 21 (1), pp. 307—311.

8. Levkovets', N.P. (2012), "Components of economic safety of motor transport enterprises", *Upravlinnia proektamy, systemnyj analiz i lohystyka. Tekhnichna seriia*, vol. 9, pp. 337—341.

9. Mel'nyk, O.O. (2013), "Systems and methods of planning of economic safety of a motor transport enterprise", *Ekonomika i rehion*, vol. 1, pp. 32—37.

10. Nikitina, A.V. (2015), "The system of management of economic safety ATP in the conditions of intensification of competition in the international market of motor transport services", *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, vol. 1 (1), pp. 38—43.

11. Nikitina, A.V. (2014), "Improvement of management of economic safety of motor transport enterprises", *Ekonomichnyj prostir*, vol. 84, pp. 181—189.

12. Nikitina, A.V. (2015), *Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnykh pidpriemstv v hlobal'nomu seredovyschi [Management of the economic safety of motor transport enterprises in the global environment]*, KhNADU, Kharkiv, Ukraine.

13. Blyzniuk, A.O. (2013), "Assessment of management of economic safety of the enterprise (for example, motor transport enterprises)", *Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, Kharkiv's'kyj natsional'nyj avtomobil'no-dorozhnyj universytet*, Kharkiv, Ukraine.

14. Kudriavtseva, O.V. (2015), "Criteria for assessing the economic safety of a motor transport company", *Efektivna ekonomika*, vol. 9, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4311> (Accessed 25 March 2018).

15. korrespondent.net (2016), "MFA: Five million Ukrainians abroad", available at: <http://ua.korrespondent.net/ukraine/3694510-mzs-za-kordonom-piat-milioniv-ukraintsiv> (Accessed 25 March 2018).

Стаття надійшла до редакції 13.03.2018 р.

www.economy.nayka.com.ua

Електронне фахове видання

Ефективна
ЕКОНОМІКА

Виходить 12 разів на рік

Видання включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук з ЕКОНОМІКИ

e-mail: economy_2008@ukr.net

тел.: (044) 223-26-28

(044) 458-10-73