

# Посилення конкурентних позицій українських підприємств на світовому ринку машинобудування

*Досліджено основні закономірності розвитку машинобудування України, виявлено сильні та слабкі сторони цієї галузі, проведено аналіз можливостей та загроз та запропоновані практичні рекомендації щодо посилення конкурентних позицій українських підприємств на світовому ринку машинобудування.*

*Исследованы основные закономерности развития машиностроения Украины, определены сильные и слабые стороны данной сферы, проведен анализ возможностей и угроз и предложены практические рекомендации усиления конкурентных позиций украинских предприятий на международном рынке машиностроения.*

*The basic laws of development of mechanical engineering of Ukraine are investigated. The SWOT analysis of mechanical engineering of Ukraine has been spent. Practical recommendations about strengthening of competitive positions of the Ukrainian enterprises in the international market of mechanical engineering are offered.*

**Постановка проблеми.** В сучасних умовах відбувається посилення процесів глобалізації та їх впливу на усі сфери суспільного життя. Однією з особливостей розвитку цих процесів є посилення конкуренції. Зокрема, це стосується і промислової галузі. Зростання конкуренції у цій галузі спонукає до ретельного її вивчення та аналізу, а також до необхідності створення стійких міжнародних конкурентних переваг українськими підприємствами при їх виході на міжнародні ринки.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Багато вітчизняних та закордонних вчених досліджували питання розвитку промисловості, її значення для національної економіки, формування конкурентного середовища, інтеграції вітчизняної промисловості у світову економічну систему та досліджували сучасний стан саме машинобудівної галузі промисловості. Ці та інші проблеми розглядалися у працях таких відомих вчених, як А. Сміт, Д. Рікардо, Дж. Ст. Мілль, К. Маркс, О. Амоша, В. Вишневецький, В. Геєць, Б. Данилишин, Ю. Макогон, А. Чухно, Н. Карачина, Н. Тарасова, В. Довбня, О. Шапуров та багато інших [1–3]. У той же час питання щодо комплексного дослідження посилення конкурентних позицій українських підприємств на світовому ринку промисловості є недостатньо висвітленими.

**Метою статті** є дослідження основних закономірностей розвитку промисловості України загалом і машинобудування зокрема, виділення сильних та слабких сторін цієї галузі, аналіз можливостей та загроз, що існують у машинобудуванні, та

запропонування практичних рекомендацій щодо посилення конкурентних позицій України у цій сфері на світовому ринку.

**Виклад основного матеріалу.** Для того щоб Україна з її потужним потенціалом стала в один ряд із високорозвиненими державами світу, в нашій країні має бути створена така економіка, яка забезпечила б виробництво конкурентоспроможних товарів, їх просування на світовий ринок, яка створила б умови для зростання добробуту, гідного життя громадян.

Промисловість України є одним з найбільш масштабних секторів економіки країни. В даному секторі виробляється близько 40% загальноукраїнського випуску товарів та послуг, 80% їх експорту, створюється понад 30% валової доданої вартості. В цій галузі сконцентровано приблизно третину основних засобів виробництва і зайнятих в економіці [3].

Сучасний стан промисловості України залишає бажати кращого. Причиною кризових явищ, які спостерігаються сьогодні в Україні, є низький рівень міжнародної конкурентоспроможності продукції вітчизняних товаровиробників. Також це пов'язано зі світовою фінансовою кризою, яка вплинула на всі сфери суспільного життя. Саме тому і необхідно зосередити увагу на промисловості та спрямувати зусилля на посилення міжнародної конкурентоспроможності її галузей.

Міжнародна конкурентоспроможність виявляється в досягненні фірмою конкурентних переваг у міжнародному суперництві, що визначається певними принципами [4]. Міжнародна конкурентоспроможність найчастіше трактується як здатність випереджати суперників у досягненні поставлених економічних цілей. Вона є результатом, що фіксує наявність конкурентних переваг, без останніх неможлива конкурентоспроможність. У цілому ж міжнародна конкурентоспроможність відноситься до здатності країни збільшувати свою частку як на внутрішньому, так і на світовому ринку.

Міжнародна конкурентоспроможність галузі визначається наявністю в неї технічних, економічних і організаційних умов для створення, виробництва та збуту продукції високої якості, що задовольняє вимогам конкретних груп споживачів. Міжнародна конкурентоспроможність галузі досягається як за рахунок конкурентних переваг її компаній, так і системи їх взаємодії [5].

Міжнародна конкурентоспроможність машинобудівної галузі можна оцінити, застосовуючи такі показники (та їх комбінацію):

1. Виробничі: продуктивність праці; рівень оплати праці; капіталомісткість; наукоємність і технічний рівень продукції; сукупність знань і наукових винаходів, необхідних для само-

стійного освоєння продукції і її відтворення; обсяг технологічних винаходів для реалізації наукових і проектно-конструкторських розробок.

2. Ринкові: ступінь експортної орієнтації або імпоротної залежності галузі; ступінь відповідності рівня розвитку галузі загальному рівню розвитку національного господарства; те ж – у відношенні динаміки цін на продукцію; експансія галузі (ступінь використання її продукції в різних галузях господарства) і т.д.

Для виявлення показників міжнародної конкурентоспроможності та основних конкурентних переваг необхідно дослідити специфіку машинобудівної галузі.

Основні характеристики розвитку машинобудівної галузі зображені на рис. 1.

Для виявлення цих характеристик розвитку машинобудування був проведений аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища галузі, а саме аналіз сильних та слабких сторін

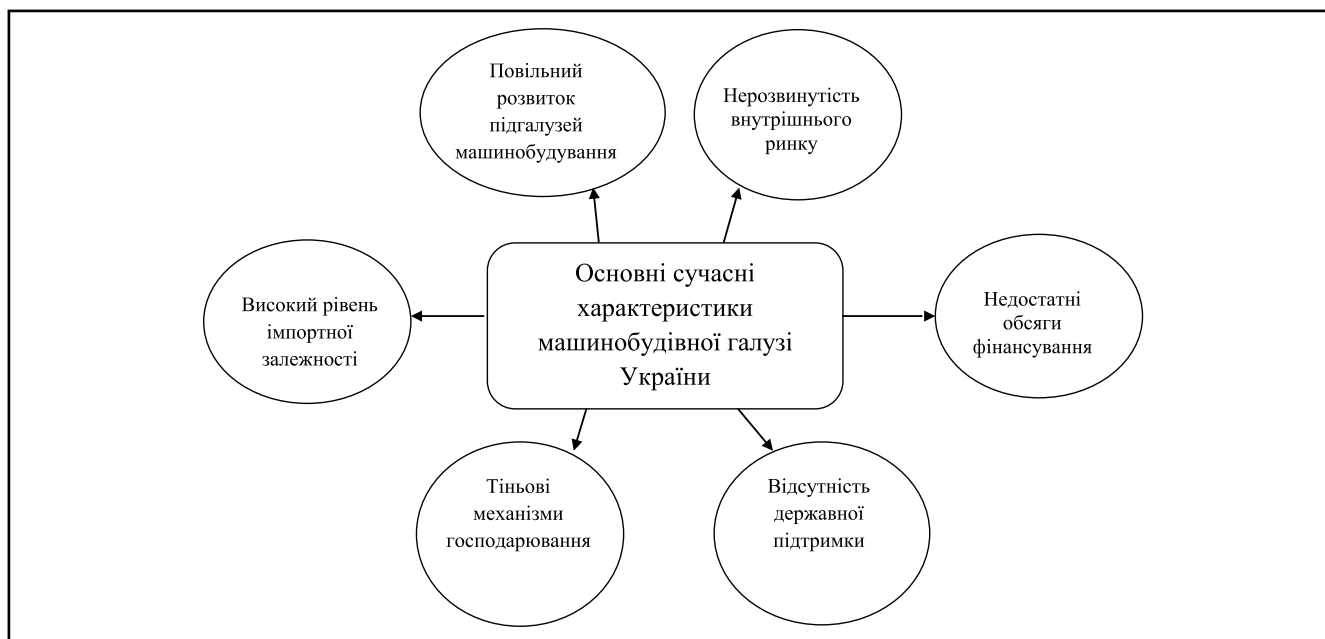


Рисунок 1 Сучасні характеристики машинобудівної галузі України\*

\* Власна розробка.

**Аналіз сильних та слабких сторін машинобудівної галузі України, а також їх можливості та загрози (SWOT-аналіз)\***

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> <li>– вигідне географічне положення у просторі європейських та світових ринків;</li> <li>– достатньо розвинута та диверсифікована транспортна інфраструктура;</li> <li>– наявність галузевих науково-дослідних інститутів;</li> <li>– кваліфіковані трудові ресурси (хоча і відбувається їх скорочення);</li> <li>– наявний досвід виробництва машинобудівної продукції;</li> <li>– достатньо високий конкурентний потенціал окремих видів діяльності (літако- та ракетобудування, суднобудування);</li> <li>– наявність окремих підприємств, які випускають унікальну продукцію, що має попит на зовнішніх ринках</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– скорочення виробництва;</li> <li>– політична нестабільність у країні;</li> <li>– слабкі якісні показники виробництва;</li> <li>– застарілі основні фонди виробництва;</li> <li>– відсутність замкненого циклу виробництва (щоб значно підвищило вартість продукції машинобудування);</li> <li>– відсутність відомих (світових) брендів і слабка популярність на світових ринках;</li> <li>– обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;</li> <li>– низький рівень використання нових технологій;</li> <li>– низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;</li> <li>– залежність вітчизняних підприємств від поставачань вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн;</li> <li>– низька платоспроможність споживачів продукції;</li> <li>– недосконалий механізм кредитування;</li> <li>– відтік кадрів;</li> <li>– експорт переважно в країни СНД;</li> <li>– низька ефективність просування на закордонні ринки;</li> <li>– продукція переважно є неконкурентоспроможною з продукцією розвинутих країн</li> </ul>
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>– відносно стабільний попит на ринку Росії та інших країн СНД;</li> <li>– можливість поживлення внутрішнього ринку України;</li> <li>– можливість часткового освоєння ринків Азії, Африки та Південної Америки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– скорочення зовнішнього попиту на машинобудівну продукцію;</li> <li>– зростання конкуренції на ринках країн СНД;</li> <li>– активна діяльність основних конкурентів;</li> <li>– недосконалість державних заходів для розвитку машинобудівної галузі;</li> <li>– відсутність стабільного фінансування урядових програм за термінами і обсягами;</li> <li>– нестабільність курсів світових валют;</li> <li>– зростання цін на продукти і послуги природних монополій</li> </ul>

\* Складено автором.

## МАКРОЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ

внутрішнього середовища та аналіз можливостей і загроз зовнішнього середовища.

З результатів проведеного аналізу можемо побачити, що машинобудування України перебуває в доволі складному становищі.

У цілому скорочення виробництва у промисловості спричинено дією таких факторів:

– по-перше, втрата зовнішніх ринків збуту (у зв'язку з поглибленням світової фінансової кризи відбулося світове скорочення виробництв у ряді країн через значне скорочення попиту), та як наслідок недоотримання прибутку у запланованому обсязі, а відтак і відсутність коштів для розвитку виробництва т.ін.;

– по-друге, скорочення обсягів фінансування з усіх джерел (підвищення відсоткових ставок по кредитах, їх обмеження та більш жорсткі умови отримання кредитів, зростання недовіри до банківської діяльності);

– по-третє, девальвація гривні (оскільки більшість підприємств розробляли фінансові плани та вели цінову політику виходячи з того, що курс гривні до долара США дорівнює приблизно 5 грн.).

Політична нестабільність у країні проявляється через:

1) загальну внутрішню та зовнішню політичну нестабільність;

2) урядові зміни;

3) недостатню увагу з боку держави (її допомоги та підтримки);

4) недосконалість системи державного регулювання. Хоча в законодавстві України діє розроблена Державна програма розвитку машинобудування на 2006–2011 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 18 квітня 2006 року, яка визначає основними завданнями галузі забезпечення основних секторів реальної економіки продукцією власного виробництва (оскільки на внутрішньому ринку присутня необгрунтована широка кількість закордонних виробників) та збільшення її експорту (оскільки обсяг імпорту продукції машинобудування переважає обсяги експорту в 1,5 раза) [6].

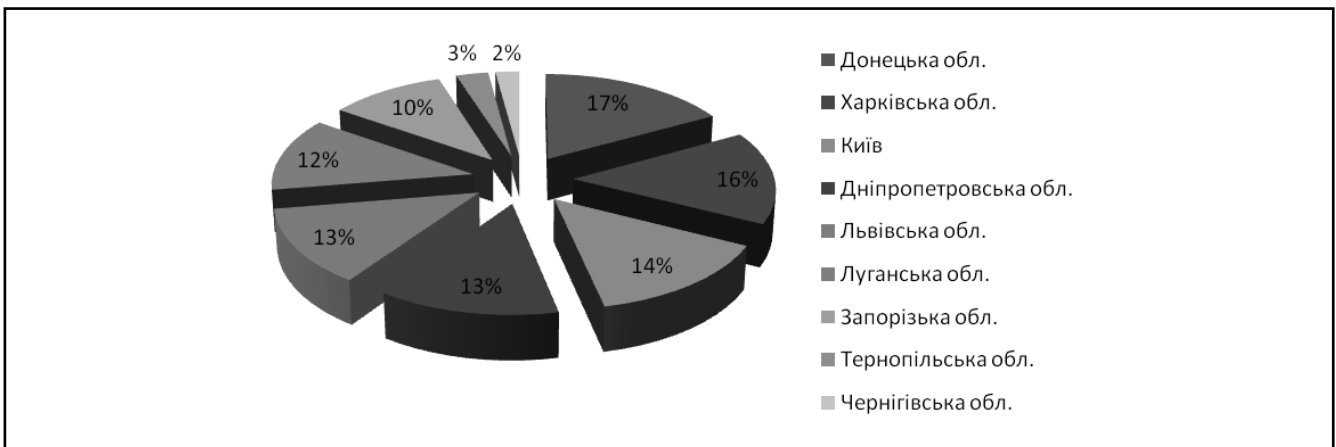
Стає очевидним, що для подальшого промислового розвитку країни потрібна багаторічна наполеглива державна політика структурних перетворень. У той же час є необхідним випереджаюче зростання обсягу машинобудування, тому що саме воно визначає виробничий потенціал країни забезпечує стійке функціонування провідних галузей економіки паливно-енергетичний комплекс, транспорт і зв'язок, агропромисловий комплекс, оборонні галузі, будівництво, а також наповнення споживчого ринку, і що не менш важливо, забезпечує зайнятість населення підвищуючи його кваліфікаційний рівень.

Станом на 1 січня 2007 року в Україні налічувалося 5175 підприємств виробництва машин і устаткування, в тому числі 1117 підприємств виробництва транспортних засобів і устаткування. Найбільше таких підприємств у Донецькій і Харківській областях – відповідно 207 та 188, в Києві – 173, в Дніпропетровській області – 159, Львівській – 155, Луганській – 149, в Запорізькій – 126, найменше в Тернопільській, Чернігівській областях – відповідно 35 і 26 підприємств [7]. На рис. 2 можемо побачити розподіл підприємств по регіонах України.

Машинобудівний комплекс неоднорідний за структурою – є розвинуті виробництва з виходом на внутрішні і зовнішні ринки та депресивні. Різниця в економічному стані підгалузей зумовлена низкою причин, здебільшого пов'язаних з різним станом і динамікою ринків, на які виходить продукція машинобудування.

До структури машинобудівної галузі належать такі підгалузі [1, 8]:

- 1) важке машинобудування;
- 2) машинобудування для легкої та харчової промисловості, побутове машинобудування;
- 3) електротехнічна промисловість;
- 4) сільськогосподарське машинобудування;
- 5) верстатобудування та приладобудування;
- 6) транспортне машинобудування;
- 7) нафтохімічна та хімічна промисловість;
- 8) інші галузі машинобудування.



**Рисунок 2. Розподіл підприємств з виробництва машин і устаткування по регіонах України\***

\* Побудовано автором на основі [7].

Можна побачити, що машинобудівна галузь доволі розгалужена, але спостерігається істотна різниця в економічному стані цих підгалузей, це можна виявити проаналізувавши динаміку розвитку машинобудування України зокрема та світу в цілому.

На друге півріччя 2008 року прийшлися найбільш сильні по впливу процеси фінансової кризи. За даними Держкомстату України, індекс промислової продукції знизився до 96,9% (до попереднього року). Також у січні–квітні 2009 року (порівняно з відповідним періодом 2008 року) виробництво скоротилося на 31,9%. Хоча вже у липні 2010 року порівняно з відповідним місяцем попереднього року приріст промислового виробництва становив 6,4%, за підсумками січня–липня 2010 року – 11,1% [9]. Зростання випуску продукції спостерігалось за всіма основними видами промислової діяльності.

Важливою ознакою промислової динаміки нашої держави залишається нестійкість темпів зростання, тобто відбуваються щорічні коливання у значному діапазоні. Також існує і міжгалузєва нерівномірність зростання. Розглянемо розподіл промисловості за видами діяльності за обсягом реалізованої продукції. У промисловості домінує металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів, виробництво та розподілення електроенергії, газу та води, виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів та машинобудування. Тобто дане дослідження має сенс, оскільки машинобудування є однією з перспективних галузей промисловості України, а забезпечення її розвитку є необхідною умовою формування потенціалу розвитку країни, її міжнародної конкурентоспроможності.

Така ситуація зі спадом обсягів виробництва у промисловості загалом та у машинобудуванні зокрема спостерігається не тільки в Україні, а й у країнах Європи. Статистика по економіці єврозони підкреслює, наскільки глибокою є рецесія в цьому регіоні. Зокрема, в Італії обсяги промислового виробництва у першому кварталі 2009 року до відповідного

періоду 2008 року знизилися на 20,96%, у Франції – на 15,6% [10]. Значне падіння (20,35%) демонструє промисловий комплекс Німеччини на тлі зниження кількості замовлень з боку виробників машинобудівного сектору.

Зазначимо, що суттєве зменшення промислового виробництва демонструють окрім України та країн ЄС також і всі країни СНД, окрім Узбекистану. Так, за підсумком першого кварталу 2009 року до відповідного періоду 2008 року було зафіксовано зниження промислового виробництва у Молдові (на 24,2%), Киргизстані (на 19,5%); Російській Федерації (на 14,3%), Вірменії (на 9,5%), Таджикистані (на 8,2%), Казахстані (на 4,6%), Білорусі (на 4,5%), Азербайджані (на 2,2%), за даними Міждержавного статистичного комітету країн СНД. Глибина падіння промислового виробництва в даних країнах є дещо меншою, ніж в Україні.

Однак, аналізуючи структурну промисловість України та країн СНД, можна відмітити, що на відміну від інших країн пострадянського простору саме вітчизняний промисловий комплекс є більш наближеним до структури провідних економік світу. Зокрема, якщо в Росії та Казахстані в структурі промисловості вагоме місце займають сировинні галузі (добування газу, нафти тощо), то ключовим елементом вітчизняного промислового виробництва є саме галузі переробної промисловості, в якому значну частку займає машинобудування (рис. 3).

Якщо розглянути машинобудівну галузь в динаміці, можемо констатувати, що внутрішньоорієнтовані виробництва даної галузі були найкращими за останні роки (рис. 4). Зокрема, зріс випуск автомобілів вантажних – у 5 разів, тракторів – у 5 разів, холодильників побутових – у 2,2 раза, сівалок – у 2 рази тощо [9].

Бачимо, що динаміка розвитку машинобудівної галузі має позитивні тенденції розвитку.

У квітні до березня цього року скорочення виробництва у машинобудуванні було найменшим починаючи з 2005 року

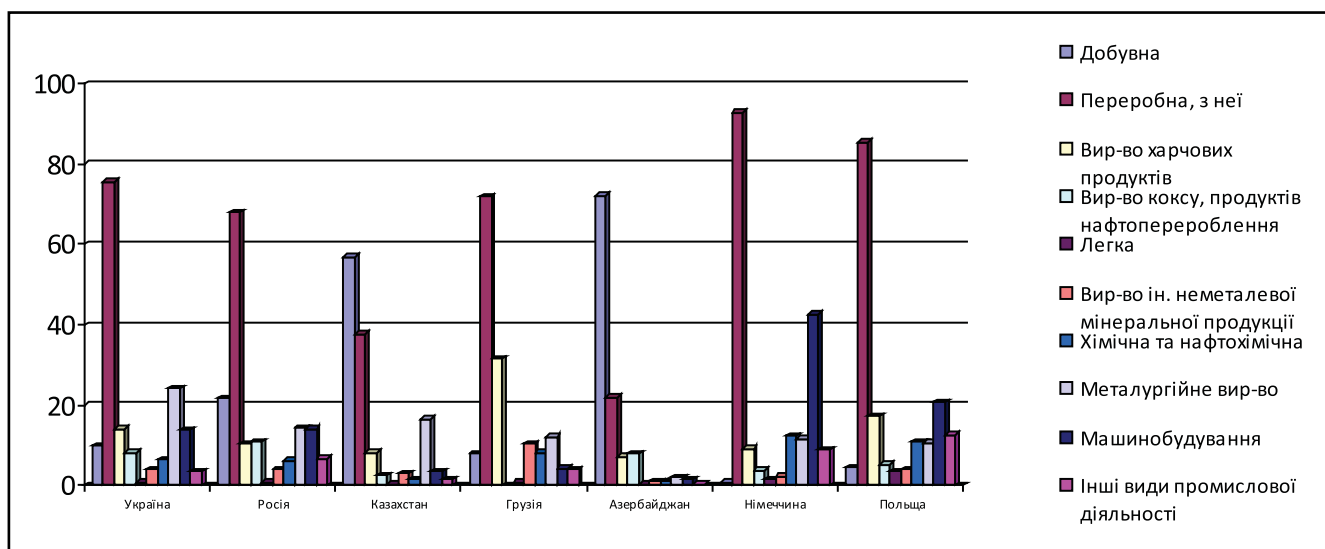
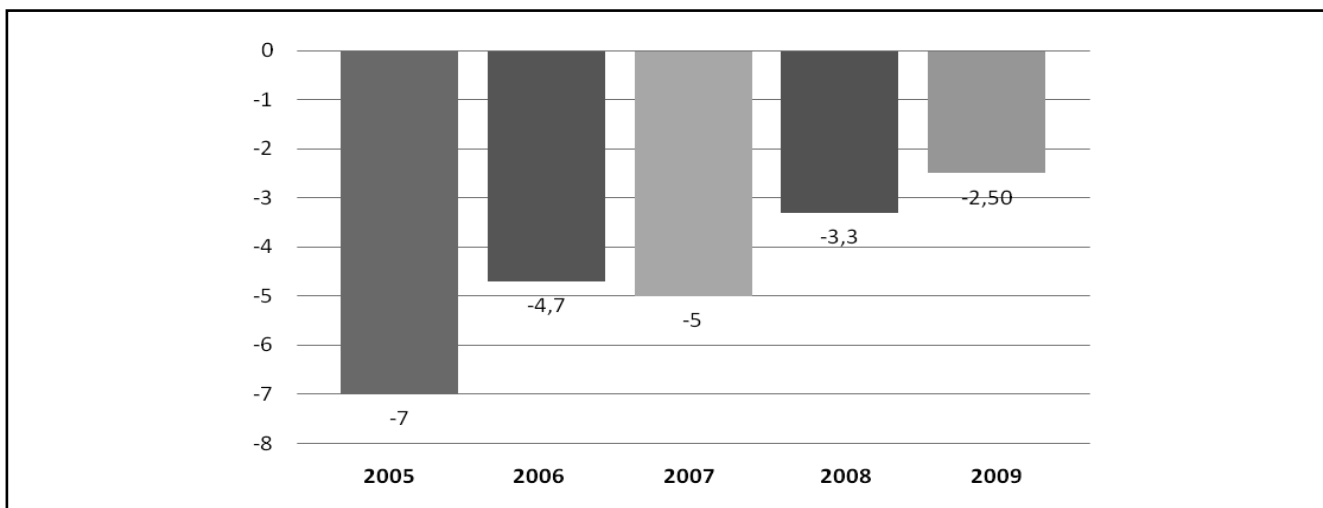


Рисунок 3. Структура промисловості деяких країн СНД та ЄС\*

\* Побудовано автором на основі [9–11].



**Рисунок 4. Динаміка машинобудівної діяльності у 2005–2009 роках (темпи приросту, зниження (–) %, квітень до березня)\***

\* Побудовано автором на основі даних [9].

(«мінус» у 2,5% у 2009 році). Але в цілому за підсумками січня–квітня виробництво зменшилося на 53,7% (у січні–березні на 54,6%).

Ця динаміка формувалася протягом чотирьох місяців 2009 року під впливом таких факторів:

1. Суттєвого скорочення внутрішнього попиту на продукцію машинобудування, а саме автомобілебудування (в структурі реалізованої машинобудівної продукції частка виробництва транспортних засобів та устаткування становить 55%, у тому числі автомобілів – 28,8%) [9].

2. Скорочення зовнішнього попиту на машинобудівну продукцію (що призводить до втрати зовнішніх ринків збуту для експортерів, а відтак і до втрати прибутку).

Провівши аналіз можемо визначити головну мету розвитку машинобудування України. Вона полягає у задоволенні внутрішнього попиту на машинобудівну продукцію та розширення присутності на зовнішніх ринках.

Мету має бути досягнуто на основі перетворення машинобудування у конкурентоспроможний ефективний високотехнологічний комплекс, що динамічно розвивається.

Для досягнення цієї мети необхідно вирішити такі завдання:

- підвищити міжнародну конкурентоспроможність машинобудівної продукції (через створення стійких конкурентних переваг; модернізація діючих підприємств; упровадження нових технологій; поліпшення сервісного обслуговування продукції в період усього життєвого циклу до її утилізації);

- поліпшити інвестиційну привабливість підприємств галузі (створення нових високопродуктивних виробництв у тому числі з іноземною участю);

- розширити ринки збуту машинобудівної продукції (у першу чергу через розвиток внутрішнього ринку машинобудівної продукції; забезпечення державної підтримки експорту машинобудівної продукції; розроблення технічних регламентів та інших нормативних документів у сфері технічного регулювання гармонізованих з прогресивними міжнародними стандартами);

- реструктуризувати машинобудівний комплекс (через прискорення процесів структурної перебудови машинобудування в напрямку створення корпоративних науково-технічних комплексів здатних до ефективного розвитку в умовах нестабільного ринку; технічне переозброєння на основі використання устаткування вітчизняного виробництва);

- поліпшити забезпечення висококваліфікованими науковими і робочими кадрами (через створення умов, що сприяють залученню в машинобудівну галузь висококваліфікованих фахівців; мотивацію працівників).

Виконання вищенаведених завдань дозволить збільшити випуск машинобудівної продукції за обсягами та номенклатурою, а також збільшити частку вітчизняної машинобудівної продукції на внутрішньому ринку. Також буде надана можливість для підвищення конкурентоспроможності продукції та прискоренню відновлення основних фондів на основі збільшення обсягів інвестицій у машинобудівний. У свою чергу підвищення продуктивності праці та рівня заробітної плати на підприємствах і в організаціях машинобудівного комплексу є цілком можливою перспективою.

### Висновки

Основні тенденції машинобудівної галузі України носять переважно негативний характер. Дана галузь має велику кількість проблем, хоча, є і певні вагомі переваги. Якщо нічого не змінювати, то наслідки для машинобудівної галузі будуть доволі негативними – будуть погіршуватися показники функціонування, а також показники фінансового стану підприємств; буде погіршуватися матеріально-технічне забезпечення і що ми віднесли до проблем – буде мати критичний характер. Тому необхідно більше уваги приділяти розвиткові цієї галузі у перспективі для підвищення її конкурентних позицій як на внутрішніх ринках, так і на зовнішніх.

У перспективі машинобудування повинно зайняти більш вагоме місце як у структурі промисловості, так і у формуванні експорту України. Для виходу з існуючого положення в машино-

будівній промисловості необхідно застосовувати ефективні механізми господарювання: макроекономічні – такі як механізм державного регулювання та ринкові механізми і мікроекономічні (внутрішньогосподарські) на рівні підприємства – фінансові механізми, механізми контролю, виробничого процесу, збуту, механізми розвитку кадрів, їх мотивація. Потрібно удосконалити галузеву структуру машинобудування, розширити асортимент його продукції за рахунок підвищення питомої ваги галузей, що виробляють товари народного споживання. Необхідна модернізація машинобудівних заводів, їх технічне переоснащення з використанням сучасних технологій і значне підвищення за рахунок цього їх конкурентоспроможності.

### Література

1. Шапуров О.О. Стан і тенденції розвитку машинобудування // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №3. – С. 57–63.
2. Тарасова Н.В., Довбня В.М. Проблеми розвитку вітчизняного машинобудування // Обладнання та техніка для села: ринок, пропозиція, практика використання. – 2007. – №6. – С. 21–28.

3. Амоша О., Вишневецький В., Збаразська Л. Промислова політика України: концептуальні орієнтири на середньострокову перспективу // Економіка України – 2009. – №4. – С. 4–13.

4. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємств: Навч. посібник / За ред. І.Ю. Сіваченка, Ю.Г. Козака, Ю.І. Еханурова. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 456 с.

5. Азоев Г.Л., Челенков А.П. Конкурентные преимущества фирмы. – М., 2000. – 256 с.

6. Державна Програма розвитку машинобудування на 2006–2011 роки <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=516-2006-%EF>

7. Лишиленко В.І. Регіональна економіка: підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 384 с.

8. Заблоцький Б.Ф. Розміщення продуктивних сил України: Національна макроекономіка. – К.: Академвидав, 2002. – 368 с.

9. Державний комітет статистики України <http://www.ukrstat.gov.ua/>

10. Сайт «Євростат» <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

11. Мінпромторг Росії <http://www.minprom.gov.ru>

Н.П. КАРАЧИНА,  
к.е.н., доцент, Вінницький національний технічний університет

## Комплексність та спектральність категорії «економічна безпека»

*Досліджено сутність категорії «економічна безпека» в контексті багаторівневості, а саме з позиції мега-, макро-, мезо- та мікрорівнів. Сформовано узагальнене трактування поняття «економічна безпека підприємства» як синтез спектральних тлумачень, що спрямовано на забезпечення універсальності та уніфікованості категоріального апарату.*

*Исследована суть категории «экономическая безопасность» в контексте многоуровневой, а именно с позиции мега-, макро-, мезо- и микроуровней. Сформирована обобщенная трактовка понятия «экономическая безопасность предприятия» как синтез спектральных толкований, что направлено на обеспечение универсальности и унификации категориального аппарата.*

**Постановка проблеми.** Функціонуючи в умовах динамічного зовнішнього та внутрішнього середовища, особливо нестабільного за останні роки, поглиблюються протиріччя, які існують в економічних відносинах вітчизняних підприємств, та з'являються все нові загрози стабільному та ефективному їх розвитку. Підтвердженням зазначеного є виявлені тенденції розвитку економіки України, які доводять виключну актуальність та необхідність посилення уваги до проблеми забезпечення економічної безпеки як пріоритетної. Проте передусім необхідно визначити та сформулювати теоретичне підґрунтя даної проблематики, що є в основі будь-якого дослідження.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Значний внесок у розвиток теоретико-методологічних основ науки секуритології у розрізі різних рівнів господарювання зробили такі вітчизняні та зарубіжні науковці: економічної безпеки системи – Р. Дацків, В. Щербина, В. Тамбовцев, А. Кендюхов, Л. Абалкін, А. Архипов, В. Забродський, В. Пономаренко; економічної безпеки на мегарівні – О. Огнев, О. Чернявський; економічної безпеки на мезорівні – Є. Крихтін, А. Татаркін, О. Романова, А. Кукліч, В. Яковлев; економічної безпеки на макрорівні – Р. Дацків, Є. Крихтін, Л. Омелянович, Є. Олейніков, В. Щербина, Л. Абалкін, А. Архипов; економічної безпеки на мікрорівні – М. Войнаренко, В. Щербина, В. Алексеєнко, В. Ярочкин, В. Белокуров, О. Грунін, І. Плетникова, А. Кірієнко, Т. Кузенко, Є. Крихтін, Г. Козаченко, В. Пономарьов, О. Ляшенко, А. Колосов, А. Могільний, А. Іванов, А. Шаваєв, Д. Ковальов, Т. Сухорукова, Л. Бендіков, О. Ареф'єва, О. Бондаренко, Ю. Лисенко, Й. Петрович, С. Дубецька, Н. Подлужна, О. Гетьман. Водночас існуючі напрацювання характеризуються значною різноманітністю поглядів, відсутністю уніфікованості та універсальності, що має відображення і в неузгодженні методичних аспектів.

**Метою статті** є подолання розпорошеності наукових поглядів щодо сутності економічної безпеки на основі проведення термінологічного аналізу даної категорії з позиції комплексності і спектральності та формування узагальненого