

ТЕСТИ РАНЬОГО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЯК МЕТОДИКА ОЦІНКИ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

©2019 ЧУПРИН Є. С., КОНДРАТЕНКО Д. В.

УДК 338.45
JEL: L62; L91

Чупрін Є. С., Кондратенко Д. В. Тести раннього попередження як методика оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств

Метою статті є розробка методики оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств з урахуванням специфіки їх діяльності. На сьогоднішній день проблематика забезпечення економічної безпеки транспортної галузі набуває особливого значення, адже від стабільності її функціонування та розвитку залежить зростання міцності національної економіки України в цілому. За умов значних розбіжностей і неоднозначності в поглядах вчених-економістів залишається актуальним питання розробки дієвого механізму забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств. Результатом дослідження є наведений процес формування та описаний алгоритм проведення тестів раннього попередження, визначених як система порівняння фактичних показників діяльності з рекомендованим для АТП рівнем значень. Дана методика дозволяє комплексно та найбільш об'єктивно оцінити реальний рівень економічної безпеки АТП з метою ідентифікації та посилення уразливих місць підприємства. На основі отриманих даних у подальшому буде розроблено комплекс заходів для підвищення рівня та забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Ключові слова: економічна безпека автотранспортних підприємств, тести раннього попередження, оцінка рівня економічної безпеки, показники діяльності підприємства.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-3-199-208>

Табл.: 5. **Формул.:** 2. **Бібл.:** 14.

Чупрін Євген Сергійович – аспірант кафедри економіки, Харківський національний університет будівництва та архітектури (вул. Сумська, 40, Харків, 61000, Україна)

E-mail: chuprin021@gmail.com

Кондратенко Діана Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів та кредиту, Харківський національний університет будівництва та архітектури (вул. Сумська, 40, Харків, 61000, Україна)

E-mail: t0958987828@gmail.com

УДК 338.45
JEL: L62; L91

UDC 338.45
JEL: L62; L91

Чуприн Е. С., Кондратенко Д. В. Тесты раннего предупреждения как методика оценки уровня экономической безопасности автотранспортных предприятий

Целью статьи является разработка методики оценки уровня экономической безопасности автотранспортных предприятий с учетом специфики их деятельности. На сегодняшний день проблематика обеспечения экономической безопасности транспортной отрасли приобретает особое значение, ведь от стабильности её функционирования и развития зависит рост прочности национальной экономики Украины в целом. В условиях значительных разногласий и неоднозначности во взглядах ученых-экономистов остается актуальным вопрос разработки действенного механизма обеспечения экономической безопасности автотранспортных предприятий. Результатом исследования является приведенный процесс формирования и описанный алгоритм проведения тестов раннего предупреждения, определенных как система сравнения фактических показателей деятельности с рекомендованным для АТП уровнем значений. Данная методика позволяет комплексно и наиболее объективно оценить реальный уровень экономической безопасности АТП с целью идентификации и усиления уязвимых мест предприятия. На основе полученных данных в дальнейшем будет разработан комплекс мер по повышению уровня и обеспечению экономической безопасности автотранспортных предприятий.

Ключевые слова: экономическая безопасность автотранспортных предприятий, тесты раннего предупреждения, оценка уровня экономической безопасности, показатели деятельности предприятия.

Табл.: 5. **Формул.:** 2. **Библ.:** 14.

Чуприн Евгений Сергеевич – аспирант кафедры экономики, Харьковский национальный университет строительства и архитектуры (ул. Сумская, 40, Харьков, 61000, Украина) **E-mail:** chuprin021@gmail.com

Кондратенко Диана Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов и кредита, Харьковский национальный университет строительства и архитектуры (ул. Сумская, 40, Харьков, 61000, Украина) **E-mail:** t0958987828@gmail.com

Chuprin Y. S., Kondratenko D. V. The Early Warning Tests as a Methodology of Estimating the Level of Economic Security of the Motor Transport Enterprises

The article is aimed at developing a methodology for estimating the economic security of the motor transport enterprises taking into view their specific activities. Today, the problems of ensuring economic security of the transport industry acquires special importance, because on the stability of its functioning and development depends the growth of the national economy of Ukraine as a whole. In the face of considerable disagreements and ambiguity in the views of academic economists, the issue of developing an effective mechanism for ensuring economic security of the motor transport enterprises remains topical. The result of the research is the presented process of formation and the described algorithm of carrying out the early warning tests, defined as the system of comparison of actual performance indicators with the recommended level of values for the MTE. This methodology allows to estimate comprehensively and the most objectively the real level of economic security of the MTE in order to identify and strengthen the vulnerable areas of enterprise. On the basis of the data obtained, a complex of measures to improve the level and ensuring the economic security of the motor transport enterprises will be developed in future.

Keywords: economic security of motor transport enterprises, early warning tests, estimating the level of economic security, performance indicators of enterprise.

Tabl.: 5. **Formulae:** 2. **Bibl.:** 14.

Chuprin Yevhen S. – Postgraduate Student of the Department of Economics, Kharkiv National University of Construction Engineering and Architecture (40 Sumska Str., Kharkiv, 61000, Ukraine) **E-mail:** chuprin021@gmail.com

Kondratenko Diana V. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance and Credit, Kharkiv National University of Construction Engineering and Architecture (40 Sumska Str., Kharkiv, 61000, Ukraine) **E-mail:** t0958987828@gmail.com

Для автотранспортних підприємств все більшої актуальності набуває розробка системи оцінки їх економічної безпеки, що дасть змогу визначити рівень не тільки загального показника безпеки, а й кожної його складової окремо, що дозволить розробити комплекс заходів для більш точного коригування показників.

Дослідженню проблематики оцінки рівня економічної безпеки підприємств, у тому числі автотранспортних (АТП), приділяли увагу багато вітчизняних і зарубіжних науковців. Серед них: Аристов А. М., Близнюк А. О., Васильєв О. В., Дмитрієв І. А., Дулеба Н. В., Єндрічка В., Ілляшенко С. Н., Кудрявцева О. В., Левковець Н. П., Мельник О. О., Нікітіна А. В., Парфентьева О. Г., Погодина В. В., Чупіков А. А. [1–12; 14]. Аналізуючи праці вчених-економістів, варто зазначити, що спостерігається значна розбіжність у поглядах на процес оцінки рівня економічної безпеки та неоднозначність в оцінці ефективності існуючих підходів. Отже, набуває актуальності розробка методики, за допомогою якої можна комплексно та об'єктивно оцінити реальний рівень економічної безпеки АТП з метою ідентифікації та посилення уразливих місць підприємства.

Державною комісією з регулювання ринків фінансових послуг України з метою стандартизації процедур здійснення аналізу діяльності та виявлення ризиків страховиків були розроблені тести раннього попередження. Згідно з Розпорядженням Держфінпослуг, «тести раннього попередження – це система порівняння фактичних фінансових показників діяльності страховиків з визначеними Держфінпослуг показниками, їх узагальнення та оцінка ризиків діяльності страховиків» [13].

На нашу думку, тести раннього попередження для оцінки економічної безпеки автотранспортних підприємств доцільно розробляти з урахуванням специфіки їх діяльності.

Отже, тести раннього попередження для АТП – система порівняння фактичних показників діяльності з рекомендованим для АТП рівнем значень.

На основі результатів тесту можна отримати оцінки рівня економічної безпеки від 1 до 5 (табл. 1).

Таблиця 1

Шкала оцінювання за тестами раннього попередження для АТП

Оцінка	Характеристика рівня ЕБП
1	Критичний
2	Незадовільний
3	Задовільний
4	Нормальний
5	Абсолютний

Тести раннього попередження для АТП мають на меті дати оцінку рівня економічної безпеки під-

приємства не тільки загалом, але і за кожною складовою окремо. Показники, які розраховуються за кожною складовою економічної безпеки підприємства, наведено в *табл. 2*.

Результативне значення кожного показника тесту раннього попередження оцінюється відповідно до його рекомендованого рівня для автотранспортних підприємств. Шкалу оцінювання результатів тесту наведено в *табл. 3*.

Показники тесту раннього попередження розраховуються за даними річної звітності автотранспортних підприємств. Кожен із показників та складових економічної безпеки має свій коефіцієнт вагомості, який враховується при інтегральному оцінюванні за кожною складовою та загального рівня ЕБ автотранспортного підприємства (*табл. 4*).

Тест раннього попередження для автотранспортних підприємств наглядно представлений у вигляді *табл. 5*.

Оцінювання рівня економічної безпеки відбувається за таким алгоритмом:

1. На основі звітності підприємства розраховуються значення показників за кожною складовою економічної безпеки.

2. Результати вносяться до тесту раннього попередження у відповідну графу.

3. Після цього значення показників оцінюються за шкалою від 1 до 5 (для кожного з показників діапазон значень для відповідної оцінки різний).

4. Наступним етапом є помноження отриманої оцінки на відповідний коефіцієнт вагомості та внесення результату до стовпчика «фактична оцінка».

5. Оцінка за кожною складовою окремо визначається за допомогою розрахунку інтегрального показника на основі нормалізованих фактичних оцінок таким чином:

$$P_i = \sum_{i=1}^n K_i \cdot d_i, \quad (1)$$

де K_i – фактична оцінка i -го показника;

d_i – питома вага i -го показника.

6. На останньому етапі таким же чином визначається загальна оцінка рівня економічної безпеки:

$$ЕБ = \sum_{i=1}^n P_i \cdot d_i, \quad (2)$$

де P_i – оцінка за i -ю складовою;

d_i – питома вага i -ї складової.

Результати округлюються за загальними правилами округлення, і на їх основі робляться висновки про введення відповідних заходів для врегулювання рівня економічної безпеки АТП до бажаного.

Оцінка рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств за складовими надає можливість більш чітко визначити уразливі місця та завчасно впровадити попереджувальні заходи для мініміза-

Показники тесту раннього попередження для АТП

Показник	Розрахунок	Характеристика
1	2	3
Фінансова		
Рентабельність перевезень	Відношення прибутку від перевезень до собівартості перевезень	Рівень віддачі витрат на перевезення
Абсолютна ліквідність	Відношення грошових коштів та їх еквівалентів до поточних зобов'язань	Демонструє частку поточних зобов'язань компанії, яка може бути погашена негайно
Рентабельність активів	Відношення чистого прибутку (збитку) до середньорічної суми активів	Показує ефективність використання активів компанії для генерації прибутку
Коефіцієнт автономії	Відношення власних коштів до балансу	Показує, яку частину своїх активів підприємство здатне профінансувати за рахунок власних фінансових ресурсів
Коефіцієнт покриття	Відношення оборотних активів до поточних зобов'язань	Демонструє, скільки в підприємства є гривень оборотних коштів на кожну гривню поточних зобов'язань
Коефіцієнт оборотності активів	Відношення доходу від реалізації до середньорічної суми активів	Говорить про те, який дохід отримано за досліджуваний період на кожну гривню використаних активів
Кадрова		
Коефіцієнт плинності кадрів	Відношення кількості звільнених до середньооблікової чисельності працівників	Демонструє інтенсивність зміни кадрового складу
Морально-психологічний клімат у колективі	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує ступінь задоволеності/незадоволеності колективу, дотримання в ньому моральних норм, злагоженості в роботі
Рівень заборгованості із заробітної плати	Відношення заборгованості по оплаті праці до загальних витрат на оплату праці	Характеризує рівень заборгованості із заробітної плати співробітникам
Рівень трудової дисципліни	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки сумлінно працівники виконують свої обов'язки в роботі
Техніко-технологічна		
Коефіцієнт зносу основних засобів	Відношення зносу вартості до первісної вартості основних засобів	Характеризує ступінь зносу та відшкодування витрат на формування основних засобів
Коефіцієнт використання техніки	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки зайнятий автопарк підприємства
Фондовіддача	Відношення чистого доходу від реалізації до балансової вартості основних засобів	Демонструє ефективність використання основних засобів підприємства
Політико-правова		
Рівень дотримання на підприємстві чинного законодавства	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки значні недоліки має підприємство стосовно дотримання чинного законодавства
Можливість встановлення контролю над підприємством сторонніми особами	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки підприємство захищене від рейдерства
Рівень державної підтримки АТП	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки підприємство має державну підтримку (держзакупівлі, лобіювання на міжнародному рівні тощо)

1	2	3
Силова		
Рівень захисту майна	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки достатню кількість охоронних систем майна має підприємство
Рівень захисту персоналу	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує ступінь захищеності персоналу від виробничих травм
Інформаційна		
Рівень забезпечення працівників необхідною інформацією	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки вільний доступ до інформації мають працівники для виконання своїх обов'язків
Рівень захисту комерційної інформації	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує ступінь захисту комерційної інформації від несанкціонованого доступу
Ресурсна		
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	Відношення різниці оборотних активів та поточних зобов'язань до середньорічної вартості запасів	Характеризує рівень покриття матеріальних оборотних активів
Матеріаловіддача	Відношення чистого доходу від реалізації до матеріальних затрат	Демонструє, скільки отримано доходу з одиниці витрачених матеріальних ресурсів
Маркетингова		
Коефіцієнт ефективності використання витрат на збут	Відношення чистого прибутку (збитку) до витрат на збут	Демонструє ефективність маркетингової політики підприємства
Наявність конкурентних переваг	Визначається методом експертних оцінок	Характеризує, наскільки якісно підприємство відрізняється від своїх прямих конкурентів

Таблиця 3

Шкала оцінювання показників тесту раннього попередження для автотранспортних підприємств

Показник	Шкала оцінювання	Показник	Шкала оцінювання
1	2	3	4
Рентабельність перевезень	$1 - K \leq -0,1$ $2 - (-0,1) < K \geq 0$ $3 - 0 < K \geq 0,1$ $4 - 0,1 < K \geq 0,3$ $5 - K > 0,3$	Фондовіддача	$1 - K \leq 1,8$ $2 - 1 < K \geq 1,8$ $3 - 1,8 < K \geq 2,5$ $4 - 2,5 < K \geq 4$ $5 - K > 4$
Абсолютна ліквідність	$1 - K \leq 0$ $2 - 0 < K \geq 0,1; K > 0,25$ $3 - 0,05 < K \geq 0,1$ $4 - 0,1 < K \geq 0,2$ $5 - 0,2 < K \geq 0,25$	Рівень дотримання на підприємстві чинного законодавства	$1 - 0,1 \leq K > 0,3$ $2 - 0,3 \leq K > 0,5$ $3 - 0,5 \leq K > 0,7$ $4 - 0,7 \leq K > 0,9$ $5 - K \geq 0,9$
Рентабельність активів	$1 - K \leq -0,1$ $2 - (-0,1) < K \geq 0$ $3 - 0 < K \geq 0,1$ $4 - 0,1 < K \geq 0,3$ $5 - K > 0,3$	Можливість встановлення контролю над підприємством сторонніми особами	$1 - 0,1 \leq K > 0,3$ $2 - 0,3 \leq K > 0,5$ $3 - 0,5 \leq K > 0,7$ $4 - 0,7 \leq K > 0,9$ $5 - K \geq 0,9$
Коефіцієнт автономії	$1 - K \leq -0,1$ $2 - (-0,1) < K \geq 0$ $3 - 0 < K \geq 0,2$ $4 - 0,2 < K \geq 0,5$ $5 - K > 0,5$	Рівень державної підтримки АТП	$1 - 0,1 \leq K > 0,3$ $2 - 0,3 \leq K > 0,5$ $3 - 0,5 \leq K > 0,7$ $4 - 0,7 \leq K > 0,9$ $5 - K \geq 0,9$

1	2	3	4
Коефіцієнт покриття	1 – $K \leq -1$ 2 – $(-1) < K \geq 0$ 3 – $0 < K \geq 2$ 4 – $2 < K \geq 3$ 5 – $K > 3$	Рівень захисту майна	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$
Коефіцієнт оборотності активів	1 – $K \leq 0,5$ 2 – $0,5 < K \geq 2$ 3 – $2 < K \geq 3$ 4 – $3 < K \geq 4$ 5 – $K > 4$	Рівень захисту персоналу	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$
Коефіцієнт плинності кадрів	1 – $K > 0,2$ 2 – $0,2 < K \geq 0,08$ 3 – $0,08 < K \geq 0,04$ 4 – $0,04 < K \geq 0,01$ 5 – $K \leq 0,01$	Рівень забезпечення працівників необхідною інформацією	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$
Морально-психологічний клімат у колективі	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	Рівень захисту комерційної інформації	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$
Рівень заборгованості із заробітної плати	1 – $K > 0,5$ 2 – $0,25 < K \geq 0,5$ 3 – $0,1 < K \geq 0,25$ 4 – $0,01 < K \geq 0,1$ 5 – $K \leq 0,01$	Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	1 – $K \leq 0$ 2 – $0 < K \geq 1$ 3 – $1 < K \geq 2$ 4 – $2 < K \geq 3$ 5 – $K > 3$
Рівень трудової дисципліни	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	Матеріаловіддача	1 – $K \leq 1$ 2 – $1 < K \geq 1,5$ 3 – $1,5 < K \geq 2$ 4 – $2 < K \geq 3$ 5 – $K \geq 3$
Коефіцієнт зносу основних засобів	1 – $K > 0,9$ 2 – $0,7 < K \geq 0,9$ 3 – $0,5 < K \geq 0,7$ 4 – $0,3 < K \geq 0,5$ 5 – $K \leq 0,3$	Коефіцієнт ефективності використання витрат на збут	1 – $K \leq -0,5$ 2 – $(-0,5) < K \geq 0$ 3 – $0 < K \geq 0,5$ 4 – $0,5 < K \geq 3$ 5 – $K > 3$
Коефіцієнт використання техніки	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	Наявність конкурентних переваг	1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$

ції ризиків та уникнення загроз. Це дозволить підприємству підтримувати стабільність функціонування та розвиватися згідно з інтересами керівництва.

ВИСНОВКИ

Отже, в результаті даного дослідження було розроблено методику оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств за допомогою тестів раннього попередження. На основі їх результатів можна отримати об'єктивні дані про стан економічної безпеки та розробити комплекс заходів за кожною складовою та для підприємства в цілому для попередження впливу зовнішніх та внутрішніх дестабілізуючих чинників. ■

ЛІТЕРАТУРА

- Близнюк А. О.** Аналіз стану системи управління економічною безпекою підприємств автотранспортної галузі. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2015. № 3 (2). С. 121–124.
- Близнюк А. О.** Оцінювання управління економічною безпекою підприємства (на прикладі автотранспортних підприємств): дис. ... канд. екон. наук: 21.04.02. Харків, 2013. 246 с.
- Васильєв О. В., Чупіков А. А.** Критерії оцінки економічної безпеки вантажних автотранспортних підприємств. *Економіка та держава*. 2018. № 4. С. 17–21.
- Дмитрієв І. А., Близнюк А. О., Онісіфорова В. Ю.** Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: монографія. Харків: ХНАДУ, 2014. 215 с.

Коефіцієнти вагомості показників та складових тесту раннього попередження

Показник/складова	Коефіцієнт вагомості
Фінансова складова	0,32
Рентабельність перевезень	0,23
Абсолютна ліквідність	0,17
Рентабельність активів	0,16
Коефіцієнт автономії	0,21
Коефіцієнт покриття	0,13
Коефіцієнт оборотності активів	0,1
Кадрова складова	0,22
Коефіцієнт плинності кадрів	0,31
Морально-психологічний клімат у колективі	0,24
Рівень заборгованості із заробітної плати	0,27
Рівень трудової дисципліни	0,18
Техніко-технологічна складова	0,21
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,26
Коефіцієнт використання техніки	0,42
Фондовіддача	0,32
Політико-правова складова	0,09
Рівень дотримання на підприємстві трудового законодавства	0,25
Можливість встановлення контролю над підприємством сторонніми особами	0,35
Рівень державної підтримки АТП	0,4
Силова складова	0,04
Рівень захисту майна	0,5
Рівень захисту персоналу	0,5
Інформаційна складова	0,05
Рівень забезпечення працівників необхідною інформацією	0,6
Рівень захисту комерційної інформації	0,4
Ресурсна складова	0,05
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	0,6
Матеріаловіддача	0,4
Маркетингова складова	0,02
Коефіцієнт ефективності використання витрат на збут	0,15
Наявність конкурентних переваг	0,85

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

6. Ільяшенко С. Н. Оценка составляющих экономической безопасности предприятия. *Сборник статей ДонНТУ*. 2002. № 5. С. 16–22.

7. Кудрявцева О. В. Критерії оцінки економічної безпеки автотранспортного підприємства. *Ефективна економіка*. 2015. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4311>

8. Левковець Н. П. Складові економічної безпеки автотранспортних підприємств. *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. *Економіка і регіон*. 2013. № 1. С. 32–37.

10. Нікітіна А. В. Удосконалення управління економічною безпекою автотранспортних підприємств. *Економічний простір*. 2014. № 84. С. 181–189.

11. Парфентьева О. Г. Основні методи, які використовуються при проведенні економічної діагностики потенціалу розвитку підприємства. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»*. 2013. Вип. 24. С. 34–38.

12. Погодина В. В. Аристов А. М. Аналіз економічної безпеки на підприємствах автотранспортної

Тест раннього попередження для автотранспортних підприємств

Показник	Значення	Шкала оцінювання	Коефіцієнт вагомості	Фактична оцінка
1	2	3	4	5
Фінансова складова				
Рентабельність перевезень		1 – $K \leq -0,1$ 2 – $(-0,1) < K \leq 0$ 3 – $0 < K \leq 0,1$ 4 – $0,1 < K \leq 0,3$ 5 – $K > 0,3$	0,23	
Абсолютна ліквідність		1 – $K \leq 0$ 2 – $0 < K \leq 0,1$; $K > 0,25$ 3 – $0,05 < K \leq 0,1$ 4 – $0,1 < K \leq 0,2$ 5 – $0,2 < K \leq 0,25$	0,17	
Рентабельність активів		1 – $K \leq -0,1$ 2 – $(-0,1) < K \leq 0$ 3 – $0 < K \leq 0,1$ 4 – $0,1 < K \leq 0,3$ 5 – $K > 0,3$	0,16	
Коефіцієнт автономії		1 – $K \leq -0,1$ 2 – $(-0,1) < K \leq 0$ 3 – $0 < K \leq 0,2$ 4 – $0,2 < K \leq 0,5$ 5 – $K > 0,5$	0,21	
Коефіцієнт покриття		1 – $K \leq -1$ 2 – $(-1) < K \leq 0$ 3 – $0 < K \leq 2$ 4 – $2 < K \leq 3$ 5 – $K > 3$	0,13	
Коефіцієнт оборотності активів		1 – $K \leq 0,5$ 2 – $0,5 < K \leq 2$ 3 – $2 < K \leq 3$ 4 – $3 < K \leq 4$ 5 – $K > 4$	0,1	
Оцінка за складовою			0,32	
Кадрова складова				
Коефіцієнт плинності кадрів		1 – $K > 0,2$ 2 – $0,2 < K \leq 0,08$ 3 – $0,08 < K \leq 0,04$ 4 – $0,04 < K \leq 0,01$ 5 – $K \leq 0,01$	0,31	
Морально-психологічний клімат у колективі		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,24	
Рівень заборгованості із заробітної плати		1 – $K > 0,5$ 2 – $0,25 < K \leq 0,5$ 3 – $0,1 < K \leq 0,25$ 4 – $0,01 < K \leq 0,1$ 5 – $K \leq 0,01$	0,27	
Рівень трудової дисципліни		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,18	
Оцінка за складовою			0,22	

1	2	3	4	5
Техніко-технологічна складова				
Коефіцієнт зносу основних засобів		1 – $K > 0,9$ 2 – $0,7 < K \leq 0,9$ 3 – $0,5 < K \leq 0,7$ 4 – $0,3 < K \leq 0,5$ 5 – $K \leq 0,3$	0,26	
Коефіцієнт використання техніки		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,42	
Фондовіддача		1 – $K \leq 1$ 2 – $1 < K \leq 1,8$ 3 – $1,8 < K \leq 2,5$ 4 – $2,5 < K \leq 4$ 5 – $K > 4$	0,32	
Оцінка за складовою			0,21	
Політико-правова складова				
Рівень дотримання на підприємстві чинного законодавства		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,25	
Можливість встановлення контролю над підприємством сторонніми особами		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,35	
Рівень державної підтримки АТП		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,4	
Оцінка за складовою			0,09	
Силова складова				
Рівень захисту майна		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,5	
Рівень захисту персоналу		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,5	
Оцінка за складовою			0,04	
Інформаційна складова				
Рівень забезпечення працівників необхідною інформацією		1 – $0,1 \leq K > 0,3$ 2 – $0,3 \leq K > 0,5$ 3 – $0,5 \leq K > 0,7$ 4 – $0,7 \leq K > 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,6	

1	2	3	4	5
Рівень захисту комерційної інформації		1 – $0,1 \leq K < 0,3$ 2 – $0,3 \leq K < 0,5$ 3 – $0,5 \leq K < 0,7$ 4 – $0,7 \leq K < 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,4	
Оцінка за складовою			0,05	
Ресурсна складова				
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом		1 – $K \leq 0$ 2 – $0 < K \leq 1$ 3 – $1 < K \leq 2$ 4 – $2 < K \leq 3$ 5 – $K > 3$	0,6	
Матеріаловіддача		1 – $K \leq 1$ 2 – $1 < K \leq 1,5$ 3 – $1,5 < K \leq 2$ 4 – $2 < K \leq 3$ 5 – $K \geq 3$	0,4	
Оцінка за складовою			0,05	
Маркетингова складова				
Коефіцієнт ефективності використання витрат на збут		1 – $K \leq -0,5$ 2 – $(-0,5) < K \leq 0$ 3 – $0 < K \leq 0,5$ 4 – $0,5 < K \leq 3$ 5 – $K > 3$	0,15	
Наявність конкурентних переваг		1 – $0,1 \leq K < 0,3$ 2 – $0,3 \leq K < 0,5$ 3 – $0,5 \leq K < 0,7$ 4 – $0,7 \leq K < 0,9$ 5 – $K \geq 0,9$	0,85	
Оцінка за складовою			0,02	
Загальна оцінка рівня економічної безпеки				

отрасли. Журнал правовых и экономических исследований. 2016. № 2. С. 166–172.

13. Розпорядження Держфінпослуг «Про затвердження Рекомендацій щодо аналізу діяльності страховиків» від 17.03.2005 р. № 3755. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v3755486-05>

14. Jendryczka V. Managing the safety of transport in Sweden. *Organizacja i zarzadzanie*. 2016. No. 12. S. 1773–1776.

REFERENCES

Blyzniuk, A. O. "Analiz stanu systemy upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstv avtotransportnoi haluzi" [Analysis of the state of the system of economic safety management of enterprises of the motor transport industry]. *Problemy i perspektivy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 3 (2) (2015): 121-124.

Blyzniuk, A. O. "Otsiniuvannia upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstva (na prykladi avtotransportnykh pidpriemstv)" [Estimation of management of economic safety of the enterprise (on the example of motor transport enterprises)]: *dys. ... kand. ekon. nauk*: 21.04.02, 2013.

Dmytriiev, I. A., Blyzniuk, A. O., and Onisiforova, V. Yu. *Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnoho pidpriemstva* [Management of economic safety of a motor transport enterprise]. Kharkiv: KhNADU, 2014.

Duleba, N. V. "Metodychni osnovy otsinky stanu hospodarskoi diialnosti avtotransportnoho pidpriemstva yak skladovoi yoho ekonomichnoi bezpeky" [Methodical bases of estimation of the state of economic activity of the motor transport enterprise as a component of its economic safety]. *Innovatsiina ekonomika*, no. 10 (2013): 16-22.

Ilyashenko, S. N. "Otsenka sostavlyayushchikh ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya" [Evaluation of the components of the economic security of the enterprise]. *Sbornik statey DonNTU*, no. 5 (2002): 16-22.

Jendryczka, V. "Managing the safety of transport in Sweden". *Organizacja i zarzadzanie*, no. 12 (2016): 1773-1776.

Kudriavtseva, O. V. "Kryterii otsinky ekonomichnoi bezpeky avtotransportnoho pidpriemstva" [Criteria for assessing the economic safety of a motor transport company]. *Efektivna ekonomika*. 2015. <http://www.yeconomy.ynayka.com.ua/?op=1&z=4311>

[Legal Act of Ukraine] (2005). <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v3755486-05>

Levkovets, N. P. "Skladovi ekonomichnoi bezpeky avtotransportnykh pidpriemstv" [Components of economic safety of motor companies]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia*, no. 9 (2012): 337-341.

Melnyk, O. O. "Systemy i metody planuvannya ekonomichnoi bezpeky avtotransportnoho pidpriemstva" [Systems and methods of planning of economic safety of a motor transport enterprise]. *Ekonomika i rehion*, no. 1 (2013): 32-37.

Nikitina, A. V. "Udoskonalennia upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnykh pidpriemstv" [Improvement of management of economic safety of motor transport enterprises]. *Ekonomichniy prostir*, no. 84 (2014): 181-189.

Parfentieva, O. H. "Osnovni metody, yaki vykorystovuiut-sia pry provedenni ekonomichnoi diahnostryky potentsialu rozvytku pidpriemstva" [The main methods used in carrying out the economic diagnostics of the enterprise development po-

tential]. *Naukovi zapysky Natsionalnoho universytetu «Ostrozka akademiia». Seriya «Ekonomika»* (2013): 34-38.

Pogodina, V. V. Aristov A. M. "Analiz ekonomicheskoy bezopasnosti na predpriyatiyakh avtotransportnoy otrasli" [Analysis of economic security in the automotive industry]. *Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy*, no. 2 (2016): 166-172.

Vasyliiev, O. V., and Chupikov, A. A. "Kryterii otsinky ekonomichnoi bezpeky vantazhnykh avtotransportnykh pidpriemstv" [Criteria for assessing the economic safety of freight transport enterprises]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 4 (2018): 17-21.