

УДК 656.6: 338.2
JEL B 49, L 91, R 40
DOI 10.31375/2226-1915-2020-3-43-60

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ**

Н.В. Ярова
к.е.н., доцент, доцент кафедри «Економіка і фінанси»
ORCID0000-0002-9703-3305
О.В. Воркунова
к.е.н., доцент, доцент кафедри «Економіка і фінанси»
ORCID 0000-0003-2451-5853
К.О. Коцюбенко, В.С. Ліщенко
аспіранти кафедри «Економіка і фінанси»
Одеський національний
морський університет, Одеса, Україна

Анотація. У статті розглядається забезпечення економічної безпеки підприємств портової діяльності, що є невід'ємною частиною розвитку цих підприємств, основою підвищення якості та конкурентоспроможності портових послуг.

Були виділені основні області, зміни в яких істотним чином впливають на розвиток морського транспорту, і які необхідно враховувати при формуванні і реалізації національної морської політики України і стратегії розвитку окремих підприємств морської галузі.

Проаналізувавши всі види функціональних складових комплексної системи безпеки підприємств морського транспорту, та враховуючи значні особливості у специфіці діяльності окремих об'єктів (портів, судноплавних компаній та берегових підприємств), запропонована класифікація загроз водно-транспортної безпеки з точки зору трьох основних об'єктів водного транспорту, що піддаються загрозам та небезпекам: економічна безпека берегових об'єктів і берегового персоналу, судноплавна економічна безпека, а також портова економічна безпека.

Особливості забезпечення морської безпеки полягають у наявності переліку загроз, що пов'язані зі специфікою операційної діяльності підприємств морського транспорту.

Більшість існуючих підходів до вирішення питань економічної безпеки підприємства дозволило підібрати найбільш оптимальний комплекс принципів управління системою економічної безпеки: принцип комплексності, принцип конфіденційності, принцип координованості та узгодженості підприємства.

Розглянуті особливості свідчать про складність процесів, що протікають на морському транспорті, що обумовлює особливі вимоги до забезпечення економічної безпеки підприємств морського транспорту.

Ключові слова: економічна безпека, елементи, підприємства морського транспорту, національна морська політика, загрози.

© Yarova Nina, Vorkunova Olha, Kotsiubenko Kateryna, Lishchenko Volodymyr, 2020

УДК 656.6: 338.2
JEL B 49, L 91, R 40
DOI 10.31375/2226-1915-2020-3-43-60

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ
НА ПРЕДПРИЯТИЯХ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА**

Н.В. Яровая
к.э.н., доцент, доцент кафедры
«Экономика и финансы»
О.В. Воркунова
к.э.н., доцент, доцент кафедры
«Экономика и финансы»
Е.А. Коцюбенко, В.С. Лищенко
аспиранты кафедры «Экономика и финансы»
Одесский национальный
морской университет, Одесса, Украина

Аннотация. В статье рассматривается обеспечение экономической безопасности предприятий портовой деятельности, являющееся неотъемлемой частью развития этих предприятий, основой повышения качества и конкурентоспособности портовых услуг.

Были выделены основные области, изменения в которых существенным образом влияют на развитие морского транспорта, и которые необходимо учитывать при формировании и реализации национальной морской политики Украины и стратегии развития отдельных предприятий морской отрасли.

Проанализировав все виды функциональных составляющих комплексной системы безопасности предприятий морского транспорта, и учитывая значительные особенности в специфике деятельности отдельных объектов (портов, судоходных компаний и береговых предприятий), предложена классификация угроз водно-транспортной безопасности с точки зрения трех основных объектов водного транспорта, подвергающихся угрозам и опасностям: экономическая безопасность береговых объектов и берегового персонала, судоходная экономическая безопасность, а также портовая экономическая безопасность.

Особенности обеспечения морской безопасности заключаются в наличии перечня угроз, связанных со спецификой операционной деятельности предприятий морского транспорта.

Большинство существующих подходов к решению вопросов экономической безопасности предприятия позволило подобрать наиболее оптимальный комплекс принципов управления системой экономической безопасности: принцип комплексности, принцип конфиденциальности, принцип скоординированности и согласованности предприятия.

Рассмотренные особенности свидетельствуют о сложности процессов, протекающих на морском транспорте, обуславливают особые требования к обеспечению экономической безопасности предприятий морского транспорта.

Ключевые слова: экономическая безопасность, элементы, предприятия морского транспорта, национальная морская политика, угрозы.

UDC656.6: 338.2

JEL B 49, L 91, R 40

DOI 10.31375/2226-1915-2020-3-43-60

Nina Yarovaya

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor
of the Department «Economics and Finance»
ninayarovaya2017@gmail.com

Olha Vorkunova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor
of the Department «Economics and Finance»
i.ramazanov@gmail.com

Kateryna Kotsiubenko

PhD student of the Department «Economics and Finance»
katerina.kotsyubenko@gmail.com

Volodymyr Lishchenko

PhD student of the Department «Economics and Finance»
grand2.0@meta.ua

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

ENSURING ECONOMIC SAFETY AT MARITIME TRANSPORT ENTERPRISES

Abstract. *The article considers the economic security of port enterprises, which is an integral part of the development of these enterprises, the basis for improving the quality and competitiveness of port services.*

The following main areas were identified, changes in which significantly affect the development of maritime transport, and which must be taken into account in the formation and implementation of the national maritime policy of Ukraine and the development strategy of individual enterprises in the maritime sector.

Having analyzed all types of functional components of the integrated safety system of maritime transport enterprises, and taking into account significant features in the specifics of individual facilities (ports, shipping companies and coastal enterprises), the proposed classification of water safety threats in terms of three major water transport facilities separately, exposed to threats and dangers: economic security of coastal facilities and shore personnel, navigable economic security, port economic security.

The peculiarities of ensuring maritime safety are the presence of a list of threats associated with the specifics of the operational activities of maritime transport enterprises. Factors in the organization of economic security relate to the functionality of its organizational and institutional support.

Most of the existing approaches to solving the issues of economic security of the enterprise allowed to choose the most optimal set of principles of management of the economic security system: the principle of complexity, the principle of confidentiality provides, the principle of coordination and coherence of the enterprise.

This study focuses on economic levers that are directly related to tracking and eliminating threats. Economic methods direct the implementation of the mechanism to reduce resource consumption, increase the profile and efficiency.

Thus, increasing the profile is due to additional profits, reducing resource intensity – by optimizing resources and reducing costs when moving from a lower level of economic security profile to higher, efficiency increases when reducing resource intensity, as well as by increasing effects.

Having analyzed all types of functional components of the integrated security system of maritime transport enterprises, and taking into account significant features in the specifics of individual facilities (ports, shipping companies and coastal enterprises), we propose to consider the classification of water transport security threats in terms of three major water transport facilities separately exposed to threats and dangers: economic security of coastal facilities and shore personnel, navigable economic security, port economic security.

Thus, the peculiarities of maritime safety are the presence of a list of threats associated with the specifics of the operational activities of maritime transport enterprises. Factors in the organization of economic security relate to the functionality of its organizational and institutional support.

The implementation of economic security requires from the maritime industry such qualities as reliability, flexibility and quality. These enterprises are becoming part of the system, which as a whole is a subject of competition, therefore, to ensure the competitiveness of the whole system, the enterprises of the maritime industry must provide an increasing range of services.

The considered features testify to complexity of the processes proceeding on sea transport that causes special requirements to maintenance of economic safety of the enterprises of sea transport.

Keywords: *economic security, elements, maritime transport enterprises, national maritime policy, threats.*

Постановка проблеми. Проблема економічної безпеки підприємства з точки зору захисту інформації раніше вирішувалася з допомогою посилення надійності безпеки найслабшої її ланки, якою вважається персонал організації [1]. Збереження інформації є одним з важливих аспектів економічної безпеки підприємства, але не єдиним і не найважливішим.

В даний час необхідно розглянути вплив зовнішнього середовища на економічну безпеку підприємства портової діяльності [1].

Це обумовлено тим, що держава вже не є основним інвестором і споживачем продукції підприємств.

І ще один важливий аспект – світова економічна криза призвела до

спаду виробництва, що не може не відбитися на ефективності функціонування таких підприємств, як підприємства портової діяльності.

Значна кількість надзвичайних ситуацій, особливо пов'язаних із загибеллю людей, відбувається на транспорті, що свідчить про високу потенційну небезпеку транспорту як виду економічної діяльності.

Тому потребує дослідження світовий та вітчизняний досвід забезпечення безпеки підприємств водного транспорту та аналіз основних причин порушення безпеки в системі загальної транспортної безпеки на водному транспорті, що дозволить визначити найдієві шляхи щодо їх подолання.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Безпеку в сучасних умовах необхідно розглядати як одну з найголовніших цілей і невід'ємну умову діяльності підприємств.

Деякі вчені розглядають економічну безпеку підприємства з точки зору мінімізації втрат і збереження контролю над власністю.

Для цього пропонується створити систему захисту його економічних інтересів, в якій основна увага приділена питанням боротьби з недобросовісною конкуренцією, забезпечення інформаційної безпеки і правовий захист інтелектуальної власності [1].

У даний час глобалізації єдиним критерієм ефективності підприємства є його конкурентоспроможність, яка повинна відповідати його стратегічним цілям.

Результати досліджень забезпечення економічної безпеки підприємств відображені в різних наукових працях учених: О. Ареф'євої [1; 2], О. Бондаренко [3], О. Воркунова [7], Ю. Герасимчука [4], К.М. Дженсена [3], С. Демінського [6], А. Штангрета [4], І. Аверічева [4] та інших.

Питання забезпеченості економічної безпеки підприємств транспорту розглядали наступні учені: В. Коба [5], М. Примачов [7], С. Шкарлет [6], І. Шульга [7] та інші.

Єдиним шляхом, що досліджується у напрямі забезпечення безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті, є підвищення ефективності контрольно-наглядової діяльності.

Юридичні аспекти безпеки розглядалися такими вченими як:

В.Ф. Сидоренко, Т.Б. Ванданов, Л.М. Єгоров, В.А. Абчук, Г.В. Тубольцева, В.О. Сергійчик, В.В. Серафимов, В. Бойович, І.О. Бадур, С.О. Кузнєцов, В.В. Ралько, О.О. Балобанов та інші [1-6].

Завдання дослідження. Метою статті є розглянути види функціональних складових забезпечення економічної безпеки підприємств портової діяльності, які є невід'ємною частиною розвитку цих підприємств, основою підвищення якості та конкурентоспроможності портових послуг.

Основний матеріал дослідження. Економічна безпека морського транспорту представляє собою такий стан економічної системи, при якому вона у відповідності з цілями і завданнями галузі, виявляє здатність до ефективного розвитку і стабільного функціонування, створення умов для запобігання внутрішніх і зовнішніх загроз.

Стан економічної безпеки морського транспорту залежить від того, як задовольняється попит населення, господарюючих суб'єктів і державних органів у перевезеннях вантажів і пасажирів при дотриманні норм безпеки, які виражаються у відповідних галузевих стандартах, нормативах та нормах, що застосовуються в Україні та країнах ЄС.

Слід виділити наступні основні області, зміни в яких істотним чином впливають на розвиток морського транспорту, і які необхідно враховувати при формуванні і реалізації національної морської політики України і стратегії розвитку окремих підприємств морської галузі.

Перша охоплює екологічну сферу і усе, що пов'язано із забезпеченням безпеки діяльності і людського життя на морі.

Друга область пов'язана з міжнародною торгівлею, економічною інтеграцією і глобалізацією світової економіки.

Третя область – це власне сам морський бізнес в національному і міжнародному аспектах.

При забезпеченні економічної безпеки підприємств морського транспорту потрібні своєчасне реагування на усі зміни, що відбуваються у світовій морській політиці, вироблення і реалізація заходів, що перешкоджають погіршенню їх стану.

З іншого боку, всі фактори, які впливають на забезпечення захисту економічних інтересів підприємства від зовнішніх і внутрішніх загроз, найтіснішим чином пов'язані між собою і мають прямий або непрямий вплив на результати його фінансової діяльності.

З метою визначення дієвості системи управління безпекою розглянемо нормативну базу забезпечення безпеки на водному транспорті (табл. 1).

Ефективне функціонування і розвиток морської галузі, її економічна безпека, пов'язані з об'єктивним прогнозуванням потреби в перевезеннях, оскільки тільки на його основі можна здійснити раціональне завантаження наявних потужностей і визначити потреби їх перспективного розвитку.

Транспортною стратегією України для забезпечення безпеки транс-

портних процесів передбачається [5]:

- удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті;

- упровадження сучасних інформаційних технологій здійснення контролю за безпекою на транспорті, створення супутникових систем контролю та регулювання руху транспортних засобів;

- підвищення вимог до безпечності конструкцій транспортних засобів;

- підвищення рівня облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів технічними засобами безпеки дорожнього руху;

- затвердження та виконання Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

- посилення вимог до автомобільних перевізників та контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки перевезень.

Міжнародні стандарти по безпеці мореплавання у формі конвенцій і різних нормативних актів є невід'ємною частиною національного морського права, спрямованого на забезпечення безпеки людського життя на морі.

В усі міжнародні конвенції, розроблені у рамках Міжнародної морської організації (ІМО), закладається принцип обов'язкового виконання положень цих конвенцій усіма державами, що часто навіть не мають свого флоту, але залучені яким-небудь чином в діяльність, що підпадає під положення конкретної конвенції. За

час свого існування ІМО було розроблено більше тридцяти конвенцій і протоколів до них, а також, близько дев'ятисот резолюцій Асамблеї [3; 4].

Розвиток судноплавства супроводжується збільшенням кількості терористичних проявів на транспорті,

певними змінами в їх характері. Боротьба з тероризмом на морському транспорті в усіх його формах є важливим загальносвітовим завданням і ключовим елементом міжнародних антитерористичних зусиль.

Таблиця 1

*Державні органи, які регулюють
питання економічної безпеки підприємств водного транспорту*

Державні органи	Основні функції, які впливають на економічну безпеку	Об'єкти
1	2	3
Кабінет Міністрів	Спрямування та координація діяльності роботи центральних органів виконавчої влади; формування та забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства.	Судноплавна безпека, безпека берегових об'єктів
Мінінфраструктура	1) організація роботи центральних органів виконавчої влади; 2) організація роботи підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, шляхом регламентації діяльності та нормативне забезпечення питань безпеки; 3) інформування про стан безпеки, облік аварійних подій, щотижневий, щомісячний, щоквартальний, щорічний аналіз подій; 4) оперативне реагування та розслідування транспортних та аварійних подій для оцінки стану безпеки у галузі; 5) планування та реалізація заходів через галузеві програми з питань безпеки руху, польотів, судноплавства; 6) пропаганда безпеки через засоби масової інформації, проведення Днів безпеки, конференцій, семінарів, нарад; 7) прийняття управлінських рішень керівництвом Мінінфраструктури, спрямованих на підвищення рівня безпеки та реалізацію рішень Колегії Мінінфраструктури з цих питань.	Судноплавна безпека, портова безпека, безпека берегових об'єктів

Продовження табл. 1

Державні органи	Основні функції, які впливають на економічну безпеку	Об'єкти
Укрморріч-інспекція	<ol style="list-style-type: none"> 1) реалізація державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті; 2) здійснення відповідно до законодавства державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті; 3) внесення пропозицій щодо формування державної політики з безпеки на морському та річковому транспорті; 4) здійснення організації роботи та контролю за виконанням загальнодержавних програм, планів, заходів у сфері безпеки на морському та річковому транспорті; 5) здійснення контролю за ефективністю використання бюджетних коштів; 6) ведення обліку і аналізу катастроф, аварій, пригод на морському та річковому транспорті; затвердження профілактичних заходів; 7) здійснення державного контролю і нагляду за дотриманням законодавства про судноплавство на суднах, в морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України; 8) здійснення контролю за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових суднах. 	Судноплавна безпека, портова безпека, безпека берегових об'єктів

Джерело: узагальнено авторами за даними [3]

Забезпечення загальної свободи пересування і безпечного, вільного і економічного товарообміну важливе для індустріальних держав. Трагічні події, пов'язані з терористичними актами на об'єктах морського і інших видів транспорту, демонструють уразливість транспортних систем, і підвищують усвідомлення необхідності захищати транспортну інфраструктуру. Урядами провідних держав світу особлива увага приділяється заходам по підвищенню антитерористичної безпеки на транспорті.

Для виконання міжнародних зобов'язань України Морська адміністрація країни в особі Міністерства інфраструктури визначила Державний департамент морського і річкового флоту органом державного управління із спеціальними повноваженнями в області охорони суден і портових засобів.

Для забезпечення функціонування нової сфери діяльності на морському і річковому транспорті було створено державне підприємство «Агентство морської безпеки» (АМБ) [1-3].

На АМБ, як на визнану організацію у сфері охорони суден на морі, були покладені кілька найважливіших функцій [1]. Зокрема, це реалізація державної політики у сфері морської безпеки у Азовсько-Чорноморському басейні, в інших районах світового океану, де здійснюють перевезення суднами під прапором України, введення постійного моніторингу системи морської безпеки в портах і на судах, визначення рівня кваліфікації, професійної придатності та проведення атестації персоналу служб морської безпеки портів, портових засобів, судноремонтних і суднобудівних заводів, офіцерів безпеки судноплавних компаній та інших підприємств [1; 4].

Зі створенням АМБ до нього переходять функції в галузі охорони портових засобів, які раніше виконувала ДУ «Укрморпорт». Частина функцій, наприклад, схвалення планів охорони суден і видача міжнародних свідоцтв з охорони, виконує Реєстр судноплавства України [1; 2; 3]. АМБ організовує збір та аналіз інформації про загрози захисту суден та портових засобів. Здійснюється обмін такою інформацією з іноземними установами, які задіяні в забезпеченні морської безпеки.

З цією метою у відділі оперативного реагування постійно триває чергування капітанів-координаторів морської безпеки. На цей відділ покладено функцію приймання повідомлень «судно-берег» та оперативного реагування у випадку будь-яких актів незаконного вторгнення. Для проведення спільних дій із захисту суден і портових споруд встановлені

контакти і постійно підтримується зв'язок із відповідними установами міністерств та відомств, центральних і місцевих органів виконавчої влади, діяльність яких пов'язана з питаннями морської безпеки.

Наступна важлива та об'ємна ділянка роботи АМБ – це розробка планів охорони портових засобів та суден, проведення оцінки охорони, внесення в уже існуючі плани змін, а також узгодження їх в Укрморрфлоті і Реєстрі судноплавства України [1; 3; 4]. Крім того, були видані акти відповідності для 89 портових засобів; розроблені плани охорони суден; вони впроваджені на 209 судах, що ходять під українським прапором і отримали міжнародне свідоцтво.

Сучасна система міжнародного права висуває нові вимоги до системи морської безпеки. Через це підприємствам морського та річкового транспорту потрібні добре підготовлені фахівці в галузі охорони. Визначено 15 навчальних закладів, уповноважених готувати офіцерів охорони суден, і 2 навчальних заклади для підготовки офіцерів охорони портових засобів та суден.

Агентство морської безпеки здійснює перевірку діяльності служб морської безпеки морських торговельних портів, портових засобів, підприємств та організацій, які знаходяться під управлінням галузевого міністерства, офіцерів охорони судноплавних компаній [6].

Крім того, фахівці АМБ проводять консультації для офіцерів охорони судноплавних компаній, портових засобів та інших підприємств.

Розроблено 25 нормативно-правових актів в галузі морської безпеки. Завершується розробка положення про систему морської безпеки на морському і річковому транспорті (СМБ МРТ), яке визначить механізм реалізації державної політики у питаннях морської безпеки і захисту суден, портових засобів та інфраструктури морської галузі України від піратства, тероризму.

Положення також визначить місце центральних і місцевих органів виконавчої влади в цій системі. Відкрито Чорноморсько-Дунайське представництво АМБ в Одесі. Перед агентством стоїть важливе завдання мінімальними зусиллями забезпечити виконання вимог Конвенції і Кодекса, що набули чинності 01 липня 2004 року [2]. Від оцінки діяльності АМБ з виконання вимог Конвенції SOLAS-74 та Кодексу ISPS Міжнародної морської організації залежить привабливість української транспортної інфраструктури, зокрема, портів та флоту [2].

Визначальним аспектом забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту виступає постійний контроль та організація процесу її створення на всіх етапах. Дана вимога зумовлено фактором часу, оскільки виробництво і споживання транспортної послуги збігаються в часі.

При формалізації механізму забезпечення економічної безпеки на підприємствах морському транспорту важливо визначити напрями взаємодії основних елементів та окреслити їх основні управлінські функції.

Управління формуванням та реалізацією механізму забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту ґрунтується на послідовності процесів, що поетапно розкривають характер впливів середовища підприємства морського транспорту, взаємодію підсистем економічної безпеки, застосування методичного інструментарію при зниженні ресурсомісткості та нарощуванні ефективності й профілю економічною безпеки.

Організаційна структура підприємств морського транспорту включає три основні складові: судноплавні компанії, берегові об'єкти, порти та їх інфраструктуру.

Визначені суб'єкти повинні взаємодіяти на принципах послідовності та взаємоузгодженості дій, що забезпечується за умови встановлення взаємної відповідальності та визначення ролі та функцій кожного елемента в процесі надання транспортної послуги.

Суб'єкти забезпечення безпеки надання транспортних послуг визначають основні фактори та принципи, які пропонується поділити на зовнішні та внутрішні за принципом впливу на економічну безпеку.

Об'єктом управління в механізмі є економічна безпека підприємства водного транспорту, яка включає компоненти складових безпеки діяльності підприємства, та спрямовується на досягнення поставлених цілей.

Цілі забезпечення економічної безпеки пропонується розподілити на кількісні та якісні, що дозволить

структуризувати методи впливу на них за компонентами складових.

Так, для забезпечення мінімізації втрат потрібно застосувати методи забезпечення фізичної, техніко-технологічної, екологічної, економіко-господарської та правової безпеки.

Основою для досягнення цілей та реалізації напрямів, підтримки належного рівня економічної безпеки підприємства є своєчасне та оптимальне застосування відповідних методів, які, базуючись на відповідних принципах, мають регулювати всі аспекти забезпечення економічної безпеки.

Більшість існуючих підходів до вирішення питань економічної безпеки підприємства дозволяє підібрати найбільш оптимальний комплекс принципів управління системою економічної безпеки:

– принцип комплексності реалізується шляхом об'єднання складових елементів підприємства: його сил, засобів та ін.;

– принцип конфіденційності передбачає: цілий ряд прийомів, сил, засобів, методів забезпечення безпеки, які повинні бути відомі вузькому колу фахівців, що дає змогу ефективніше боротися із загрозами та вчасно запобігати нанесенню підприємству збитків;

– принцип координованості та узгодженості реалізується через взаємодію усіх осіб, служб, підрозділів, що забезпечують діяльність підприємства.

Уся робота, пов'язана із управлінням системою економічної безпеки підприємства, повинна здійснюватись

на основі чинного законодавства та в рамках чинних правових актів. У цьому виражається принцип законності захисту у сфері економічної безпеки:

– принцип економічності: заходи із управління системою ЕБ повинні бути побудовані таким чином, щоб витрати на їх здійснення або впровадження були економічно доцільними і не перевищували рівня, при якому втрачається економічний зміст їхнього застосування;

– принцип компетентності. Питання захисту підприємств водного транспорту від загроз є важливим, тому займатися цією справою повинні виключно компетентні особи, професіонали, які вміють вірно оцінити проблему та прийняти рішення. Управління економічною безпекою підприємства повинно здійснюватись постійно, захищаючи його інтереси в умовах ризику і протидії зловмисникам;

– принцип плановості вносить організованість у процес управління системою ЕБ, що реалізується шляхом строгого та логічного виконання кожним працівником своїх обов'язків, завдань, а також викладення комплексної програми або конкретних планів стосовно забезпечення економічної безпеки;

– принцип своєчасності. Система безпеки будується таким чином, щоб вона могла на ранніх стадіях виявляти різні деструктивні фактори, генерувати заходи щодо запобігання їх негативному впливу і нанесення збитків підприємству;

– принцип неперервності. Система безпеки повинна бути побудована таким чином, щоб вона діяла постійно, захищаючи інтереси підприємства в умовах ризику і протидії негативним факторам.

Підсистема інструментарію забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту об'єднує сукупність інструментів і важелів, які використовуються в процесі дії методів цього механізму.

Для досягнення ефективності забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту використовуються методи організаційно-управлінського, соціально-правового, техніко-технологічного та економічного впливу.

Важелі забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту охоплюють: стимули, санкції, цільові показники, технічні умови функціонування, податкову, цінову, інвестиційну, інноваційну, дивідендну політику.

В даному дослідженні основна увага зосереджена на економічних важелях, які безпосередньо пов'язані з відстежуванням та ліквідацією загроз. Також економічні методи спрямовуються на відстежування та підвищення ефективності функціонування кожної із складових при забезпеченні воднотранспортної безпеки.

До основних функцій управління процесом забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту віднесено:

– планування, яке поетапно включає: прогнозування впливу та динаміки зміни факторів і загроз,

проектування витрат ресурсів та їх розподілу, встановлення заданого рівня профілю економічної безпеки;

– координацію, основне завдання якої полягає у взаємоузгодженні впливу та взаємодії складових безпеки в єдиній економічній системі безпеки на підприємствах водного транспорту; визначенні компонентів і механізмів їх залучення до економічної безпеки;

– управління та організацію, які поділено відповідно до часового принципу на стратегічне, тактичне та операційне;

– аналіз і контроль, що спрямовані на оцінку загроз, їх впливу на діяльність підприємства водного транспорту, дослідження ресурсомісткості і ефективності, оцінці втрат; коригування отриманих результатів та проектуванні зміни вхідних ресурсів для підвищення ефективності управління системою економічної безпеки;

– мотивація, яка ґрунтується на встановленні цілей забезпечення економічної безпеки та спрямовується на їх реалізацію.

Для досягнення ефективності забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту використовуються методи організаційно-управлінського, соціально-правового, техніко-технологічного та економічного впливу.

У даному дослідженні основна увага зосереджена на економічних важелях, які безпосередньо пов'язані з відстежуванням та ліквідацією загроз.

Економічні методи, спрямовують реалізацію механізму на зниження ресурсомісткості, нарощуванні профілю та ефективності.

Так нарощування профілю відбувається за рахунок додатково отриманих прибутків, зниження ресурсомісткості – за рахунок оптимізації ресурсів та зниження витрат при переході з нижчого рівня профілю економічної безпеки на вищий, зростання ефективності відбувається при зниженні ресурсомісткості, а також за рахунок нарощування ефектів.

Проаналізувавши всі види функціональних складових комплексної системи безпеки підприємств морського транспорту, та враховуючи значні особливості у специфіці діяльності окремих об'єктів (портів, судноплавних компаній та берегових підприємств), пропонуємо розглянути класифікацію загроз водотранспортної безпеки з точки зору трьох основних об'єктів водного транспорту окремо, що піддаються загрозам та небезпекам: економічна безпека берегових об'єктів та берегового персоналу, судноплавна економічна безпека, портова економічна безпека (рис. 1).

Відповідно до запропонованого об'єктного підходу до класифікації загроз для економічної безпеки на морському транспорті виявлена різниця між загрозами судноплавної економічної безпеки, портової та берегової економічної безпеки. Але важливим фактором в уникненні загроз на кожному об'єкті є безпека персоналу.

Наведена класифікація дозволить використовувати відповідні методи та прийоми забезпечення економічної безпеки морського транспорту і таким чином підвищить її рівень.

Пропонується чітко визначити шляхи забезпечення водотранспортної безпеки за такими напрямками: техніко-технологічний, соціальний та організаційно-управлінський.

Техніко-технологічний напрям охоплює, в першу чергу, питання надійності обладнання суден, берегових та портових об'єктів, їх науково-технічний розвиток.

До техніко-технологічних напрямів відносяться:

- забезпечення надійності систем «людина – машина – середовище»;
- забезпечення технічного стану суден;
- забезпечення технологічного стану портових об'єктів;
- забезпечення стану водних шляхів;
- забезпечення науково-технічного розвитку;
- забезпечення технічних регламентів на всьому життєвому циклі об'єктів морського транспорту;
- удосконалення об'єктів.

Соціально-правовий напрям охоплює основні питання підготовки кадрів, екіпажів суден, портового та берегового персоналу, правового забезпечення їх повноважень, попередження дій незаконного втручання в транспортну діяльність та ліквідацію їх наслідків, підготовка та тренування персоналу всіх рівнів, кадрової та інформаційної забезпеченості.

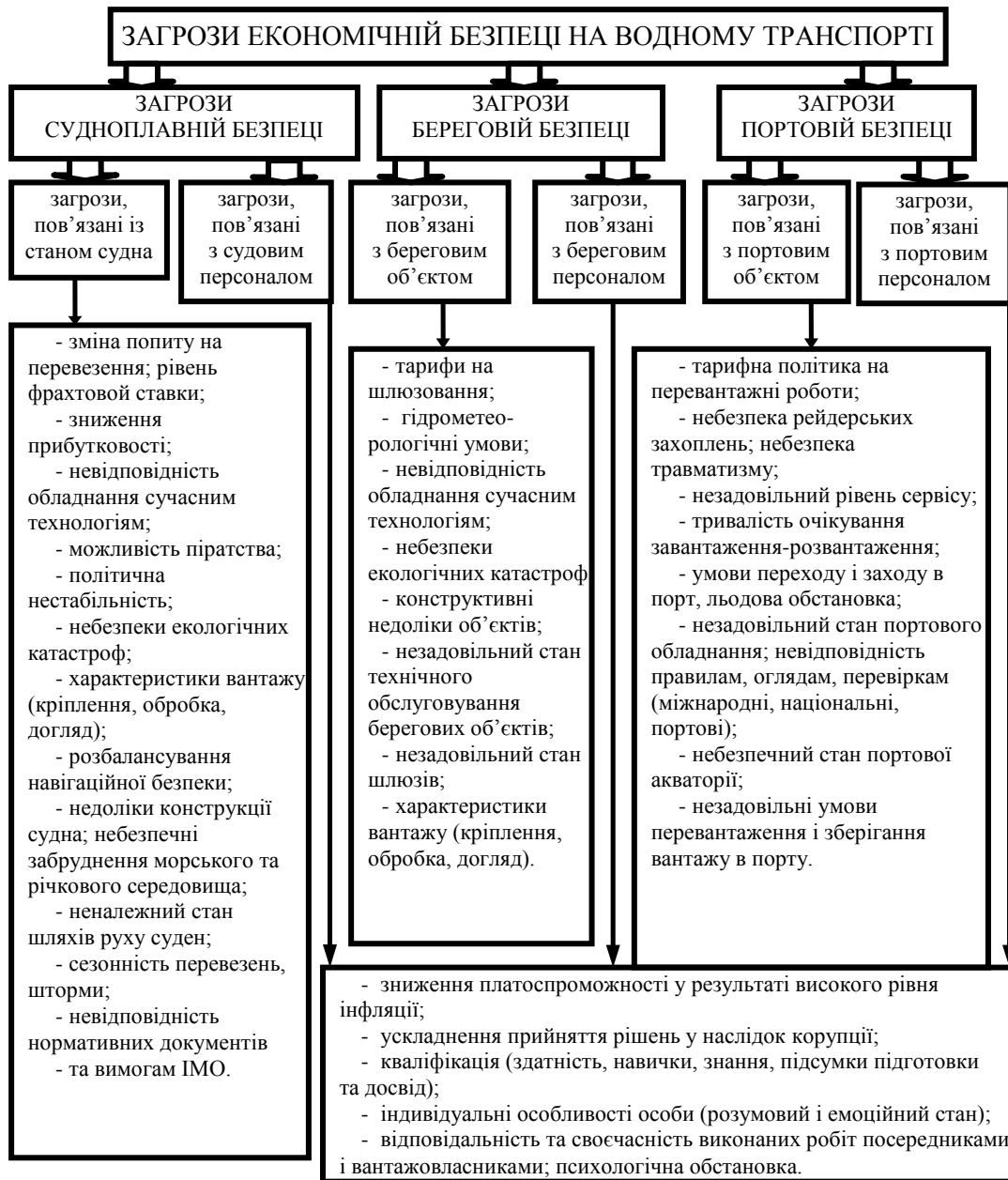


Рис. 1. Класифікація загроз економічній безпеці на морському транспорті

Джерело: узагальнено авторами за даними [3; 4; 8-10]

До соціально-правових напрямів відносяться:

- підготовка кадрів;
- підготовка екіпажів суден;
- підготовка портового та берегового персоналу;
- тренування персоналу всіх рівнів;
- кадрова та інформаційна забезпеченість;
- правове забезпечення повноважень екіпажів;
- попередження дій незаконного втручання;
- ліквідація наслідків.

Організаційно-управлінський напрям розв'язує головні питання моніторингу рівня транспортної безпеки підприємств водного транспорту, контролю та надзору у сфері водно-транспортної безпеки, організації системи постійно діючого управління в області забезпечення безпеки водного транспорту.

ДО організаційно-управлінських напрямів відносяться:

- моніторинг рівня воднотранспортної безпеки;
- моніторинг контролю та надзору;
- організація системи постійно діючого управління;

– завчасне та достатнє забезпечення ресурсами (кадри, фінансування, науково-технічні питання);

– організація державно-приватного партнерства.

Таким чином, особливості забезпечення морської безпеки полягають у наявності переліку загроз, що пов'язані зі специфікою операційної діяльності підприємств морського транспорту. Фактори організації економічної безпеки стосуються функціональності її організаційно-інституціонального забезпечення.

Здійснення економічної безпеки вимагає від підприємств морської галузі таких якостей як надійність, гнучкість і якість. Ці підприємства стають ланкою системи, яка в цілому являє собою суб'єкт конкурентної боротьби, отже, для забезпечення конкурентоспроможності всієї системи, підприємства морської галузі повинні надавати все більший асортимент послуг.

Розглянуті особливості свідчать про складність процесів, що протікають на морському транспорті, що обумовлює особливі вимоги до забезпечення економічної безпеки підприємств морського транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Козаченко А.В., Пономарев В.П., Ляшенко А.Н. *Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения* Монография. К.: Либра, 2003. 280 с. URL: <http://www.libring.ru/books/788700>
2. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики. URL: <http://ukrstat.gov.ua>

3. Аверічев І.М. Заходи із забезпечення рівня економічної безпеки на підприємствах водного транспорту України. *Водний транспорт: зб. наук. праць Київської держ. акад. водного транспорту. Вип. 1 (19). К.: КДАВТ, РИИЦ 2014. С. 53-57.*
4. Аверічев І.М., Коба В.Г. Місце воднотранспортної безпеки в системі загальної транспортної безпеки України: зб. наук. праць держ. екон.-технологічного університету транспорту. Сер. «Економіка і управління». Вип. 25. К.: ДЕТУТ, 2013. С. 158-161.
5. Аверічев І.М. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту України: зб. наук. праць держ. екон.-технологічного університету транспорту. Сер. «Економіка і управління». Вип. 27. К.: ДЕТУТ, 2014. С. 163-170.
6. Аверічев І.М. Класифікація загроз економічної безпеки на водному транспорті. *Проблеми розвитку сучасної економічної науки в транспортній галузі: зб. тез. доп. міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 20-22 листопада 2013 р. Київ, 2013. С. 89-90.*
7. Воркунова О.В., Хотєєва Н.В., Маковейчук К.В., Павліаніті-Карпова К.С. Фактори формування ефективної системи економічної безпеки підприємств морської галузі: зб. наук. пр. Дніпропетровський нац. універ. залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». Вип. 13. Дніпро: Дніпропетр, 2017. С. 47-53.
8. Yarovaya N., Vorkunova O., Ryabovolenko N. *Development and calculation of tariffs port works and services: зб. наук. пр. Дніпропетровський нац. універ. залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». Вип. 12. Дніпро: Дніпропетр, 2016. С. 22-29. ISSN 2309-IX (Print) ISSN 2310-2438 (Online)*
9. Yarovaya, N.V., Vorkunova, O.V., Khotyeyeva, N.V. *Economic assessment of the alternative energy sources implementation for port enterprises: Economic Annals-XXI. 2017. Vol. 166, Issue 7-8, P. 46-50. DOI: <https://doi.org/10.21003/ea.V166-09>*
10. Brooks, D.J. *What is security: Definition through knowledge categorisation // Security Journal. 2009. № 3. С. 229-239.*
11. Selahattin, I., Kitao, S. *Social Security Reforms: Benefit Claiming, Labor Force Participation, and Long-Run Sustainability: American Economic Journal: Macroeconomics. 2012. № 4. P. 96-127. DOI: 10.1257/mac.4.3.96.*
12. Courtney, C.C., Levine, Ph.B. *Recessions, Retirement and Social Security // American Economic Review. 2011. № 101. P. 23-28. DOI: 10.1257/aer.101.3.23.*
13. Lee, H. *Endress Chapter 3 – Scarcity, Security, and Sustainable Development: Sustainable Economic Development. Resources, Environment and Institutions. 2015. P. 49-66. DOI: 10.1016/B978-0-12-800347-3.00003-0.*

14. Lang L.H.P., Stulz R.M., Walkling R.A. *Managerial performance, Tobin's Q, and the gains from successful tender offers: Journal of Financial Economics*. 1989. № 1. P. 137-154. DOI: 10.1016/0304-405X(89)90075-5.
15. Barnes P. *Predicting UK takeover targets: Some methodological issues and an empirical study: Review of Quantitative Finance and Accounting*. 1999. № 3. P. 283-302. DOI: 10.1023/A:1008378900054.
16. Powell R.G., Yawson A. *Are corporate restructuring events driven by common factors? Implications for takeover prediction // Journal of Business Finance & Accounting*. 2007. № 7-8. P. 1169-1192. DOI: 10.1111/j.1468-5957.2007.02028.x.

REFERENCES

1. Kozachenko, A.V., Ponomarev, V.P., & Lyashenko, A.N. (2003). *Jekonomicheskaja bezopasnost' predpriyatija: sushhnost' i mehanizm obespechenija* [Economic security of the enterprise: the nature and mechanism of ensuring]. Retrieved from <http://www.safetyfactor.narod.ru/doc/notion.html> [in Russian].
2. *Oficijnyj veb-sajt Derzhavnoi' sluzhby statystyky* [The official website of the State Statistics Service]. ukrstat.gov.ua. Retrieved from <http://ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
3. Averichev, I.M. (2014). *Zahody iz zabezpechennja rivnja ekonomichnoi' bezpeky na pidpryjemstvah vodnogo transportu Ukrainy* [Measures to ensure economic security for water transport enterprises Ukraine]. *Vodnyj transport: zb. nauk. pr. Kyi'vs'koi' derzh. akad. vodnogo transportu* [Water transport. Kyiv State Academy of Water Transport], 1 (19), 5-57 [in Ukrainian].
4. Averichev, I.M. & Koba, V.G. (2013). *Misce vodnotransportnoi' bezpeki v sistemi zagal'noi' transportnoi' bezpeki Ukraini* [Place water-transport system of general security in transport security Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prac' Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo universytetu transportu. Ser. «Ekonomika i upravlinnja»* [Proceedings of the State Economic and Technological University of Transport. Series «Economics and Management»], 25, 158-161 [in Ukrainian].
5. Averichev, I.M. (2014). *Mehanizm zabezpechennja ekonomichnoi' bezpeky pidpryjemstv vodnogo transportu Ukrainy* [The mechanism of economic security enterprises Water transport Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prac' Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo universytetu transportu. Ser. «Ekonomika i upravlinnja»* [Proceedings of the State Economic and Technological University of Transport. Series «Economics and Management»], 27, 163-170 [in Ukrainian].

6. Averichev, I.M. (2014). *Klasyfikacija zagroz ekonomichnoi' bezpeky na vodnomu transporti [Classification of economic security threats on water transport]. Problemy rozvytku suchasnoi' ekonomichnoi' nauky v transportnij galuzi: materialy mizhnarodnoi' naukovo-praktychnoi' konferencii', 20-22 lystopada 2013 roku – International scientific-practical conference.* (pp. 89-90). K.: KDAVT [in Ukrainian].
7. Vorkunova, O.V., Khoteyeva, N.V., Makoveichuk, K.B. & Pavilionita-Karpova, K.S. (2017). *Faktory` formuvannya efekty`vnoyi sy`stemy` ekonomichnoyi bezpeky` pidpry`emstv mors`koyi galuzi [Factors of formation of an effective system of economic safety of enterprises of the maritime industry]. Zbirny`k naukovy`x prac` Dnipropetrovs`ky`j nacional`ny`j universy`tet zalizny`chnogo transportu imeni akademika V. Lazaryana «Problemy` ekonomiky` transportu» – Collection of scientific works Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan "Problems of Transport Economics", 13, 47-53 [in Ukrainian].*
8. Yarovaya, N., Vorkunova, O. & Ryabovolenko, N. (2016). *Development and calculation of tariffs port works and services. Zbirny`k naukovy`x prac` Dnipropetrovs`ky`j nacional`ny`j universy`tet zalizny`chnogo transportu imeni akademika V. Lazaryana «Problemy` ekonomiky` transportu» – Collection of scientific works Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan "Problems of Transport Economics", 12, 22-29.*
9. Yarovaya, N.V., Vorkunova, O.V. & Khotyeyeva, N.V. (2017). *Economic assessment of the alternative energy sources implementation for port enterprises: Economic Annals-XXI. Vol. 166, Issue 7-8, 46-50. DOI: <https://doi.org/10.21003/ea.V166-09>*
10. Brooks, D.J. (2009). *What is security: Definition through knowledge categorization // Security Journal. № 3, 229-239.*
11. Selahattin I. & Kitao S. (2012). *Social Security Reforms: Benefit Claiming, Labor Force Participation, and Long-Run Sustainability: American Economic Journal: Macroeconomics. № 4. P. 96-127. DOI: 10.1257/mac.4.3.96.*
12. Courtney, C.C. & Levine, Ph.B. (2011). *Recessions, Retirement and Social Security. American Economic Review. № 101, 23-28. DOI: 10.1257/aer.101.3.23.*
13. Lee, H. (2015). *Endress Chapter 3 – Scarcity, Security, and Sustainable Development: Sustainable Economic Development. Resources, Environment and Institutions, 49-66. DOI: 10.1016/B978-0-12-800347-3.00003-0.*
14. Lang, L.H.P., Stulz, R.M. & Walkling, R.A. (1989). *Managerial performance, Tobin's Q, and the gains from successful tender offers: Journal of Financial Economics. № 1, 137-154. DOI: 10.1016/0304-405X(89)90075-5.*

15. Barnes, P. (1999). *Predicting UK takeover targets: Some methodological issues and an empirical study: Review of Quantitative Finance and Accounting*. № 3. P. 283-302. DOI: 10.1023/A:1008378900054.
16. Powell, R.G. & Yawson, A. (2007). *Are corporate restructuring events driven by common factors? Implications for takeover prediction // Journal of Business Finance & Accounting*. № 7-8, 1169-1192. DOI: 10.1111/j.1468-5957.2007.02028.x.

Стаття надійшла до редакції 17.09.2020

Посилання на статтю: Ярова Н.В., Воркунова О.В., Коцюбенко К.О., Ліщенко В.С. Забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць*, 2020. № 3 (72). С. 43-60. DOI 10.31375/2226-1915-2020-3-43-60.

Article received 17.09.2020

Reference a JournalArtic: Yarovaya, Nina, Vorkunova, Olha, Kotsiubenko, Kateryna & Lishchenko, Volodymyr. Ensuring economic safety at maritime transport enterprises (2020). Problematic aspects of taxation of individual-entrepreneurs on the example of hotel business. *Development of management and entrepreneurship methods on transport*, 3 (72), 43-60. DOI 10.31375/2226-1915-2020-3-43-60.