

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТУ

**ПЛАТОНОВ ОЛЕГ ІСААКОВИЧ**

УДК 338:05.934(656)

**ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ  
У МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Київ – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства освіти і науки України

**Науковий керівник** – кандидат економічних наук  
**Чорний Віктор Васильович,**  
Державний економіко-технологічний університет транспорту,  
проректор з науково-виробничих питань та перспектив розвитку

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Гурнак Віталій Миколайович,**  
Національний транспортний університет,  
професор кафедри транспортного права та логістики;

кандидат економічних наук, доцент  
**Вовк Ольга Миколаївна,**  
Національний авіаційний університет,  
доцент кафедри економіки  
Навчально-наукового інституту економіки та менеджменту

Захист відбудеться 12 вересня 2016 р. о 13<sup>00</sup> год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.820.03 у Державному економіко-технологічному університеті транспорту за адресою: 03049, м. Київ, вул. Лукашевича, 19, ауд. 305а.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного економіко-технологічного університету транспорту за адресою: 03049, м. Київ, вул. Лукашевича, 19, другий поверх.

Автореферат розісланий 11 серпня 2016 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

В. П. Гудкова

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Мультимодальні перевезення вантажів є однією з найважливіших складових транспортної концепції світового та національного значення, що сприяє ефективній взаємодії конкуруючих підприємств різних видів транспорту при наданні якісних послуг сучасного формату. Такі перевезення забезпечують доставку «від дверей до дверей» та «точно в строк», а також мають ряд переваг у частині оптимізації витрат, ефективної системи контролю за проходженням вантажу, спрощення чисельних процедур на різних ділянках ланцюга постачань, що сприяє підвищенню рівня економічної безпеки підприємств-учасників мультимодальних перевезень.

Особливо актуального значення мультимодальні перевезення набувають в контексті реалізації потенціалу євроінтеграції, спрощення процедур торгівлі та логістики, розвитку міжнародного партнерства. Так, при наявності негативних макроекономічних тенденцій, у 2015 році зовнішньоторговельні операції проводилися із партнерами з 220 країн світу, а найбільші обсяги експорту серед послуг приходились саме на транспортні послуги, що займали 54,8 % загального обсягу експорту.

Зарубіжний досвід підтверджує те, що у сфері транспорту одним із основних чинників підвищення рівня економічної безпеки є розвиток мультимодальних перевезень та гарантування його сталості. Варто виділити також наукові праці Т. Брендса, Е. Беркума, М. Блімера, Л. Вісманса, Д. Джонсона, С. Хамаді, М. Ксоурі, Х. Ясукави, І. Чена, А. Паулрея та ін. дослідників, що підкреслюють вагому роль та значення мультимодальних перевезень. Зміцнення позицій на вітчизняному транспортному ринку з впровадженням сучасних механізмів безпеки логістики та мультимодальних перевезень за умов формування сприятливого економічного середовища досліджено в працях вітчизняних науковців, зокрема: Л.О. Бакаєва, А. М. Брайковської, О. М. Вовк, В. М. Гурнака, Н.В. Дулеби, О. О. Карпенко, Г. Ю. Кучерук, В.В. Мізюка, В. І. Пасічника, П. І. Підлісного, І.Л. Плетнікової, І. В. Савельєвої, І.П. Садловської, О. Є. Соколової, В. А. Туржанського, Д. Л. Товкуна, В. В. Чорного, В.І. Щелкунова, С. В. Ширяєвої та ін.

Проте, до теперішнього часу дослідження науковців відображають переважно техніко-технологічні аспекти безпеки мультимодальних перевезень, питання ж економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів залишаються малодослідженими. Поза увагою залишаються економічні питання організації мультимодальних перевезень у відповідності з новітніми тенденціями реформування підприємств транспортного сектору, удосконалення тарифного регулювання, формування синергетичного ефекту та оцінки ефективності, забезпечення подальшого сталого розвитку мультимодальних перевезень вантажів, тощо.

Між тим, в Україні спостерігається відставання в розвитку транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень, відсутні науково-обґрунтовані теоретичні й методологічні засади гарантування економічного забезпечення підприємств у даному сегменті перевезень. Виникає необхідність у розробці економічного інструментарію подолання протиріч у функціонуванні

підприємств, що здійснюють мультимодальні перевезення шляхом наближення умов перевізної діяльності до вимог ринку транспортних послуг.

Отже, необхідність обґрунтування системи гарантування економічної безпеки транспортних підприємств та ланцюгів постачань в системі мультимодальних перевезень обумовили актуальність теми дослідження, визначили мету і основні дослідницькі задачі.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота відповідає цілям та завданням Транспортної стратегії України до 2020 року (розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р), twinning-проекту ЄС «Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т», ряду міжнародних нормативних матеріалів щодо спрощення торгівлі та логістики; саме ці програмні документи визначають, що створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є основним засобом не тільки підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, а й задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни та підприємств.

Робота виконана у відповідності із завданнями, які вирішувались в науково-дослідних роботах, що виконувались у Державному економіко-технологічному університеті транспорту – «Розробка методичних рекомендацій щодо удосконалення ціноутворення на перевезення з урахуванням поступової демонополізації та регулювання в конкурентних сегментах ринку транспортних послуг» (державний реєстраційний номер 0112U003674), в якій автором обґрунтовано методичний підхід до встановлення наскрізної тарифної ставки на мультимодальні перевезення вантажів, в Чернігівському національному технологічному університеті – «Науково-практичні засади формування фінансово-економічної безпеки різних економічних систем» (державний реєстраційний номер 0150U001151), в якій автором обґрунтована класифікація факторів забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях, визначені принципи та механізм її гарантування.

**Мета і задачі дослідження.** Метою дисертаційної роботи є теоретико-прикладне обґрунтування засад забезпечення економічної безпеки діяльності транспортних підприємств у системі мультимодальних перевезень вантажів. Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких задач:

- з'ясування ролі та значення мультимодальних перевезень в реалізації транспортного потенціалу України;
- розкриття сутності та змісту поняття «економічна безпека підприємств в системі мультимодальних перевезень»;
- визначення передумов гарантування економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях;
- виявлення особливостей оцінки економічної безпеки підприємств в мультимодальних перевезеннях на сучасному етапі розвитку ринку транспортних послуг;
- удосконалення системи факторів впливу на економічну безпеку підприємств у мультимодальних перевезеннях;

- обґрунтування сукупності організаційно-економічних принципів безпеки підприємств в системі мультимодальних перевезень;
- визначення концептуальних засад сучасної парадигми економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях;
- розкриття сутності та структури механізму економічної безпеки підприємств в системі мультимодальних перевезень;
- обґрунтування методичних підходів з удосконалення ціноутворення на мультимодальні перевезення та оцінювання їх економічної ефективності.

**Об'єктом дослідження** є процес забезпечення економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів.

**Предметом дослідження** виступає сукупність теоретичних, методичних та практичних положень гарантування економічної безпеки транспортних підприємств у системі мультимодальних вантажних перевезень.

**Методи дослідження.** Досягнення поставленої мети базувалося на сукупності положень економічної теорії, системного і комплексного підходів, економічної діагностики. Обґрунтування основних положень проводилося шляхом використання законів логічного мислення та об'єктивних економічних законів. При цьому використані методи дослідження аналізу і синтезу результатів – при визначенні передумов та закономірностей розвитку мультимодальних перевезень; порівняльного аналізу та експертних оцінок – при проведенні оцінки загроз економічній безпеці підприємств в системі мультимодальних перевезень; системного і комплексного підходів – для визначення основних особливостей, протиріч, факторів та принципів гарантування економічної безпеки ланцюгів постачань підприємств; логічний та індуктивний метод – для обґрунтування партнерсько-конкурентної парадигми забезпечення економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях; техніко-економічних розрахунків і формування багатокритеріальної вибірки – для обґрунтування рівня наскрізної тарифної ставки та оцінки ефективності перевезень; графічні методи – для подання інформацій та оформлення додатків і результатів проведеного дослідження.

**Наукова новизна одержаних результатів.** В ході дослідження обґрунтовані пропозиції, що забезпечують вирішення важливого *науково-прикладного завдання* – пошуку форм і напрямів гарантування економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Наукова новизна полягає в подальшому розвитку теоретико-методичних основ підвищення економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів і конкретизується в ряді положень.

*Вперше:*

– обґрунтовано концептуальні засади розвитку транспортних підприємств на основі *партнерсько-конкурентної парадигми* забезпечення їх економічної безпеки в системі мультимодальних перевезень, яка базується на збалансуванні партнерських і конкурентних економічних відносин, гарантуванні державної підтримки бізнес-сектору, здатного брати на себе відповідальність за ефективну реалізацію ланцюгів постачань, в тому числі й за рахунок державно-приватного партнерства. Такі концептуальні засади об'єктивно виступають базисом стійких та довготривалих транспортно-

економічних зв'язків, сприяють підвищенню якості транспортних послуг за рахунок посилення координації учасників мультимодальних перевезень, а також отриманню позитивного синергетичного ефекту як наслідку реалізації організаційно-технологічних переваг різних перевізників і зменшення прояву загроз їх внутрішніх негативних чинників.

*Удосконалено:*

– сутність і зміст поняття «*економічна безпека підприємств у системі мультимодальних перевезень вантажів*», яке на відміну від існуючих, являє собою стан економічних відносин і організаційних зв'язків, при якому гарантується зростання економічного ефекту підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів і підвищується рівень їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Таке трактування поняття відповідає особливостям організаційно-правового забезпечення мультимодальних перевезень вантажів та дозволяє більш об'єктивно оцінювати економічну безпеку транспортних підприємств і більш ефективно реалізувати механізм її гарантування;

– систему *принципів економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів*, які на відміну від існуючих, представляють послідовно-залежні різнорівневі вимоги до організації руху матеріальних і інформаційних потоків у ланцюгу постачань (від фундаментальних – системності та комплексності до організаційно-економічних – стандартизації, інтеграції, надійності інформаційного потоку, контрольованості, аутсорсингу, оптимізації витрат, тощо); їх реалізація сприяє ефективному розвитку економічних відносин всіх підприємств-учасників мультимодальних перевезень за рахунок мінімізації загроз безпечному функціонуванню ланцюгів постачання;

– класифікацію *факторів економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів*, зокрема, доведено, що вплив внутрішніх факторів доцільно деталізувати за економічними, техніко-технологічними, організаційними та соціальними групами, а серед зовнішніх факторів поряд з чинниками міжнародного та макрорівня особливої уваги вимагають групи «мезорівень-транспортна галузь» та «мезорівень – регіон», оскільки саме на мезорівні формуються основні вимоги до організації мультимодальних перевезень (тарифна політика, розвиток матеріально-технічної бази різних видів транспорту, рівень конкуренції, інтеграція інформаційних систем, уніфікація процедур і документів, наявність розгалуженої мережі транспортно-логістичних центрів, тощо). Це дозволяє сконцентрувати увагу на ключових чинниках формування та розвитку економічних відносин в системі мультимодальних перевезень вантажів, встановити ступінь впливу та засоби нейтралізації основних загроз економічній безпеці транспортних підприємств;

– сутність та структуру *механізму економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів*, який, на відміну від існуючих, складається із сукупності функцій, форм, методів, факторів, принципів, інструментів, а також системи заходів, що здійснюються з метою реагування та запобігання загрозам і ризикам часових і фінансових втрат під

час доставки вантажів. Такий механізм на практиці забезпечує раціональне поєднання партнерських і конкурентних економічних відносин, сприяє збалансуванню економічних інтересів усіх учасників доставки, що в цілому приводить до зростання конкурентоспроможності транспортних підприємств на ринку вантажних перевезень та посилює соціальну відповідальність транспортного бізнесу;

– методичний підхід до удосконалення ціноутворення у мультимодальних перевезеннях вантажів, зокрема в частині визначення наскрізної тарифної ставки, що, на відміну від раніше відомих, базується на обґрунтуванні нижньої та верхньої її меж шляхом техніко-економічних співставлень витрат учасників мультимодального перевезення (в тому числі й транзакційних) та дослідженні умов рівновигідності для клієнтури змішаного унімодального і мультимодального перевезень, а також врахуванні на підставі формування багатокритеріальної вибірки таких факторів, як наявність альтернативних маршрутів доставки вантажів, умов доставки у конкурентів, рівня ризику, тощо. Запропонований підхід посилює мотивацію учасників перевезень (в тому числі й клієнтури) щодо переходу на мультимодальні перевезення, оскільки сприяє зростанню результативності їхньої діяльності, що в свою чергу, збільшує можливості для підвищення якості транспортних послуг.

*Дістали подальшого розвитку:*

– сукупність *передумов* розвитку мультимодальних перевезень за рахунок їх представлення як попередніх умов формування та розвитку економічних відносин підприємств у системі ланцюгів постачань вантажів та їх розподілу за основними напрямками походження, а саме: економічними, техніко-технологічними, інноваційними, комунікаційними, кадровими, правовими, політичними. Це дозволило встановити основні протиріччя в забезпеченні економічної безпеки транспортних підприємств (спричинені невідповідністю нормативно-законодавчого забезпечення вимогам ринку, недосконалістю організаційно-технологічного та фінансово-економічного забезпечення) і на їх підставі обґрунтувати заходи розв'язання; доведено, що базовою умовою розвитку мультимодальних перевезень є формування платоспроможного попиту на такі перевезення;

– *методичний підхід до оцінки економічної безпеки* підприємств як стану економічних відносин в системі мультимодальних перевезень, що враховує, поряд з класичними показниками (коефіцієнтами та індикаторами економічної безпеки), рівень та необхідність оптимізації витрат економічної взаємодії та базується на експертному дослідженні впливу й вагомості економічних, техніко-технологічних та інформаційних загроз економічній безпеці підприємств в системі мультимодальних перевезень; такий підхід максимально наближається до забезпечення системного врахування загроз і встановлює пріоритетність їх нейтралізації, що сприяє зростанню привабливості мультимодальних перевезень для клієнтури;

– *методичний підхід до оцінки ефективності* забезпечення економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів, який на відміну від існуючих, полягає у поєднанні безпосередньо розрахунку ефективності мультимодальних перевезень та ефективності механізму їх

економічної безпеки. Це дозволяє більш об'єктивно визначити доцільність організації переміщення вантажу шляхом оцінки фінансових результатів та наслідків перевезень, врахування витрат на підвищення рівня економічної безпеки підприємств, інших чинників.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у впровадженні розробок дисертаційної роботи в систему організаційно-економічного забезпечення мультимодальних перевезень вантажів, що сприяє посиленню економічної безпеки транспортних підприємств. Результати використовуються в діяльності підприємств-учасників Асоціації «транспортно-експедиторських та логістичних організацій України «Укрзовніштранс» (довідка №171/5 від 19.05.2016 р.), акціонерного товариства «ПЛАСКЕ» (довідка № 605201/01/007 від 17.05.2016 р.), Асоціації «Український національний комітет Міжнародної торгової палати» (довідка №389 від 08.06.2016 р.), ПАТ «Українська залізниця» (довідка № ЦФ–16/254 від 15.12.2015 р.), в роботі Робочої групи (затвердженої Мінінфраструктури України 13.08.2014 р.) над проектом Закону України щодо розвитку мультимодальних перевезень, членом якої є дисертант.

Результати дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Державного економіко-технологічного університету транспорту (довідка від 11.05.2016 р., №1/26.1-389) при викладанні дисциплін: «Економіка транспорту», «Економічна безпека підприємства», «Управління ланцюгами постачань» та «Транспортна логістика», курсовому та дипломному проектуванню при підготовці бакалаврів, спеціалістів і магістрів економічних спеціальностей.

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійно виконаним дослідженням автора, в якій викладені власні розробки реалізації механізму економічної безпеки ланцюгів постачань підприємств у мультимодальних перевезеннях. Наукові положення, узагальнення, висновки та рекомендації отримані самостійно. З опублікованих наукових праць, виконаних у співавторстві, в дисертації використані лише ті положення та ідеї, які розроблено автором особисто (у списку публікацій наведено особистий внесок у працях, опублікованих у співавторстві).

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення роботи й висновки дисертації пройшли апробацію та були висвітлені у доповідях на науково-практичних заходах: Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми державного регулювання залізничного транспорту», Одеса, 2012 р.; VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології», Київ, 2013 р.; Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» ЕКУЗТ, Київ, 2013, 2015 р.; Міжнародній науково-практичній конференції «Економічна теорія: еволюція парадигми та революційні гіпотези», Київ, 2015 р.; «Транспортные системы и логистика», Кишинэу, 2015 г.; «Эффективные инструменты современных наук», Прага, 2016 г., а також чисельних нарадах, круглих столах, симпозіумах державного та міжнародного значення.

**Публікації.** Результати досліджень опубліковані в 21 праці, з яких 10 статей надруковані в наукових фахових виданнях, з них 4 входять у



міжнародні наукометричні бази (з них 1 – Scopus, 1 – в електронному виданні), 7 публікацій – в матеріалах міжнародних наукових конференцій. Загальний обсяг публікацій, що належить особисто автору – 23,7 ум. друк. арк.

**Структура та обсяг дисертації.** Структура дисертації та її обсяг обумовлені метою і задачами дослідження; дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг дисертації становить 221 стор., в тому числі основний текст включає 185 стор., список використаних джерел із 207 найменувань – 23 стор., додатки – 13 стор. Основний текст представлений 17 рисунками і 10 таблицями (з них 3 займають повні сторінки).

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано головну мету і задачі дослідження, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, розкрито наукову новизну і практичне значення дисертації, наведено інформацію про публікації, апробацію і впровадження результатів дослідження.

У першому розділі «**Теоретико-практичні основи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях**» розглянуті роль і значення мультимодальних перевезень у реалізації транспортного потенціалу країни, сутність і зміст економічної безпеки підприємств як основи підвищення ефективності мультимодальних перевезень, проведено аналіз наукових здобутків у забезпеченні економічної безпеки транспортних підприємств, встановлено передумови економічної безпеки ланцюгів постачань підприємств у мультимодальних перевезеннях.

Економічна і політична ситуація в Україні відбилася на показниках роботи транспорту, в 2015 р. вантажооборот підприємств транспорту склав 94 % від обсягу 2014 р. і 78 % від 2010 р., негативні тенденції зберігаються на всіх видах транспорту. В цих умовах підприємства шукають нові можливості реалізації потенціалу, в тому числі і за рахунок об'єднання зусиль, оскільки взаємодія при здійсненні вантажних перевезень дозволяє більш повно задовольнити вимоги клієнтів у перевезенні «від дверей до дверей» і «точно в термін», а значить, стає важливим фактором розвитку транспортного потенціалу.

Мультимодальні перевезення вантажів характеризуються п'ятьма ознаками: залученням щонайменше двох видів транспорту; наявністю єдиного оператора, відповідального за мультимодальне перевезення; використанням єдиного транспортного документу; застосуванням єдиної наскрізної тарифної ставки; перебуванням вантажу на всьому маршруті перевезення в одній і тій же транспортній одиниці.

З огляду на зазначене, мультимодальні перевезення – складна виробничо-економічна система, організаційно-технологічними елементами якої можуть бути залізничні станції, залізнична інфраструктура, морські порти, вантажні термінали, авто-термінали, поромні комплекси, митні термінали, рухомий склад різних видів транспорту, тощо; всі ці елементи самі являють собою складні системи, в результаті чого мультимодальні перевезення характеризуються численними виробничо-економічними

відносинами та зв'язками і економічна безпека підприємств-учасників багато в чому визначається станом таких відносин і зв'язків.

На рис. 1 наведено виявлені в дисертації передумови та протиріччя забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях. За основними напрямками походження виділені правові, техніко-технологічні, інноваційні, комунікаційні, кадрові, політичні, економічні та фінансові передумови, а протиріччя сформовані у три групи: переважно, викликані невідповідністю нормативно-законодавчих норм вимогам ринку; пов'язані з недосконалістю організаційно-технологічного, а також фінансово-економічного забезпечення.



Рис. 1. Логічна послідовність дослідження економічної безпеки підприємств в системі мультимодальних перевезень

Логіка дослідження полягає в переході від передумов, як об'єктивної необхідності забезпечення економічної безпеки, через вирішення протиріч до формування умов реалізації механізму економічної безпеки (при цьому, умови включають не тільки сукупність факторів і обставин, від яких залежить рівень економічної безпеки, але і тенденції, і вимоги – принципи, згідно з якими буде відбуватися економічний розвиток мультимодальних перевезень).

У роботі уточнено сутність і зміст категоріального апарату дослідження, доведено, що з огляду на особливості та ознаки мультимодальних перевезень вантажів, під *економічною безпекою транспортних підприємств* слід розуміти стан економічних відносин і організаційних зв'язків, при якому гарантується зростання економічного ефекту підприємств в мультимодальних перевезеннях вантажів і підвищується рівень їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

У другому розділі «**Організаційно-економічні умови та важелі економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях**» розкрито особливості оцінки загроз економічній безпеці транспортних підприємств, визначено основні фактори впливу на економічну безпеку ланцюгів постачань у мультимодальних перевезеннях, встановлено принципи гарантування економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях, обґрунтовано концептуальні положення забезпечення економічної безпеки ланцюгів постачань підприємств у мультимодальних перевезеннях.

Економічна безпека підприємств в системі мультимодальних перевезень ґрунтується на організаційно-економічних умовах стабільного функціонування транспортної системи, своєчасному виявленні загроз техніко-технологічного, інформаційного і економічного характеру, а також розробці системи заходів, що забезпечують нейтралізацію або мінімізацію їх впливу. На рис. 2 представлено обґрунтовану в роботі процедуру гарантування економічної безпеки підприємств в мультимодальних перевезеннях (МП), що базується на визначенні та дослідженні впливу загроз.

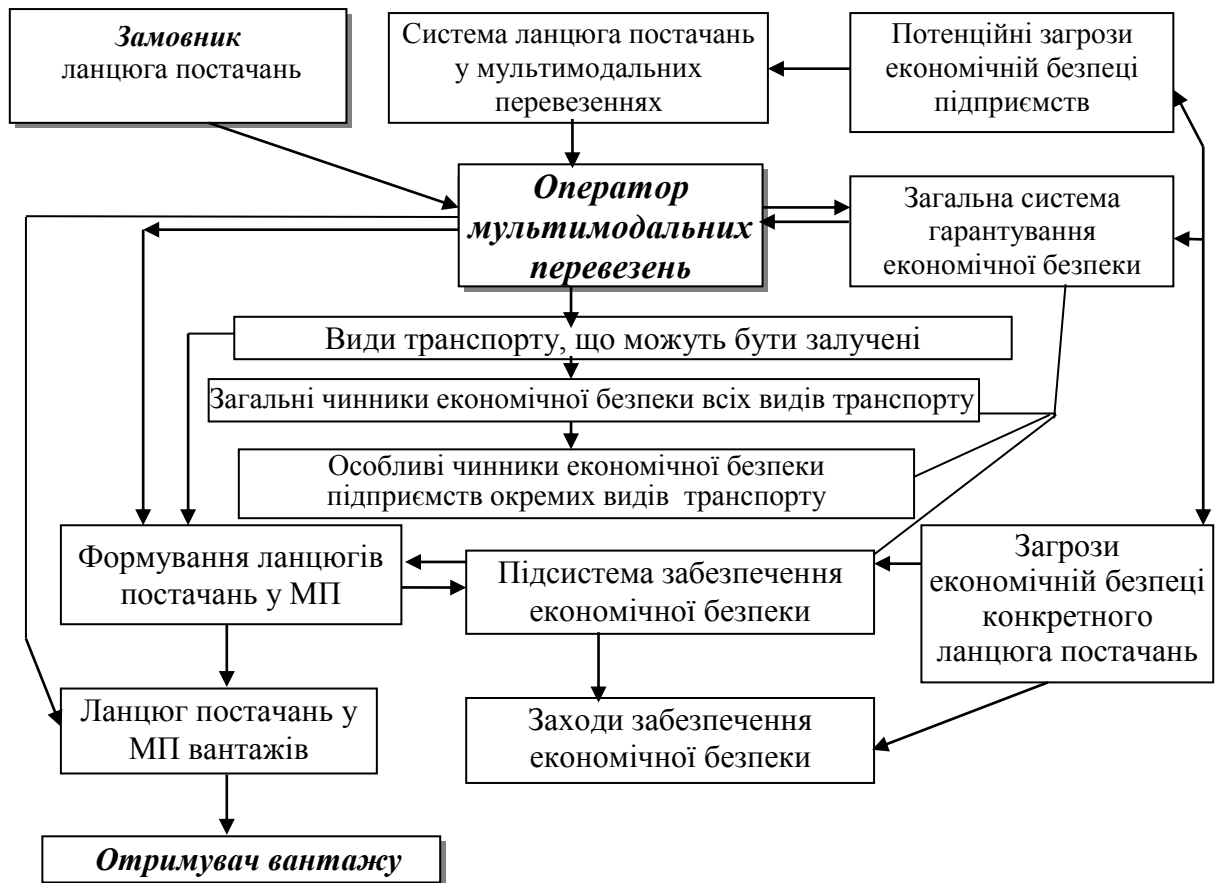


Рис. 2. Процедура гарантування економічної безпеки підприємств

В межах дослідження проведено експертне оцінювання впливу загроз техніко-технологічного, інформаційного і економічного характеру на результативність змішаного унімодального і мультимодального перевезення вантажів. Результати свідчать про те, що ймовірність загроз економічній безпеці підприємств у системі мультимодальних перевезень знижується на 28–31 % (28 % – без урахування, 31 % – з урахуванням пріоритетності впливу

груп загроз). При цьому, експерти відзначили найбільше зниження (в мультимодальному перевезенні порівняно з унімодальним) загроз інформаційного характеру.

В роботі досліджено фактори економічної безпеки транспортних підприємств в мультимодальних перевезеннях (рис. 3); серед внутрішніх чинників виділено групи економічних, техніко-технологічних, організаційних і соціальних факторів, а серед зовнішніх, поряд з факторами міжнародного та макрорівня, особливої уваги потребують групи «мезорівень – транспортна галузь» і «мезорівень – регіон (територія)», оскільки саме на мезорівні формуються основні вимоги до організації мультимодальних перевезень (тарифна політика, розвиток матеріально-технічної бази різних видів транспорту, рівень конкуренції, інтеграція інформаційних систем; уніфікація процедур і документів, наявність розгалуженої мережі транспортно-логістичних центрів).

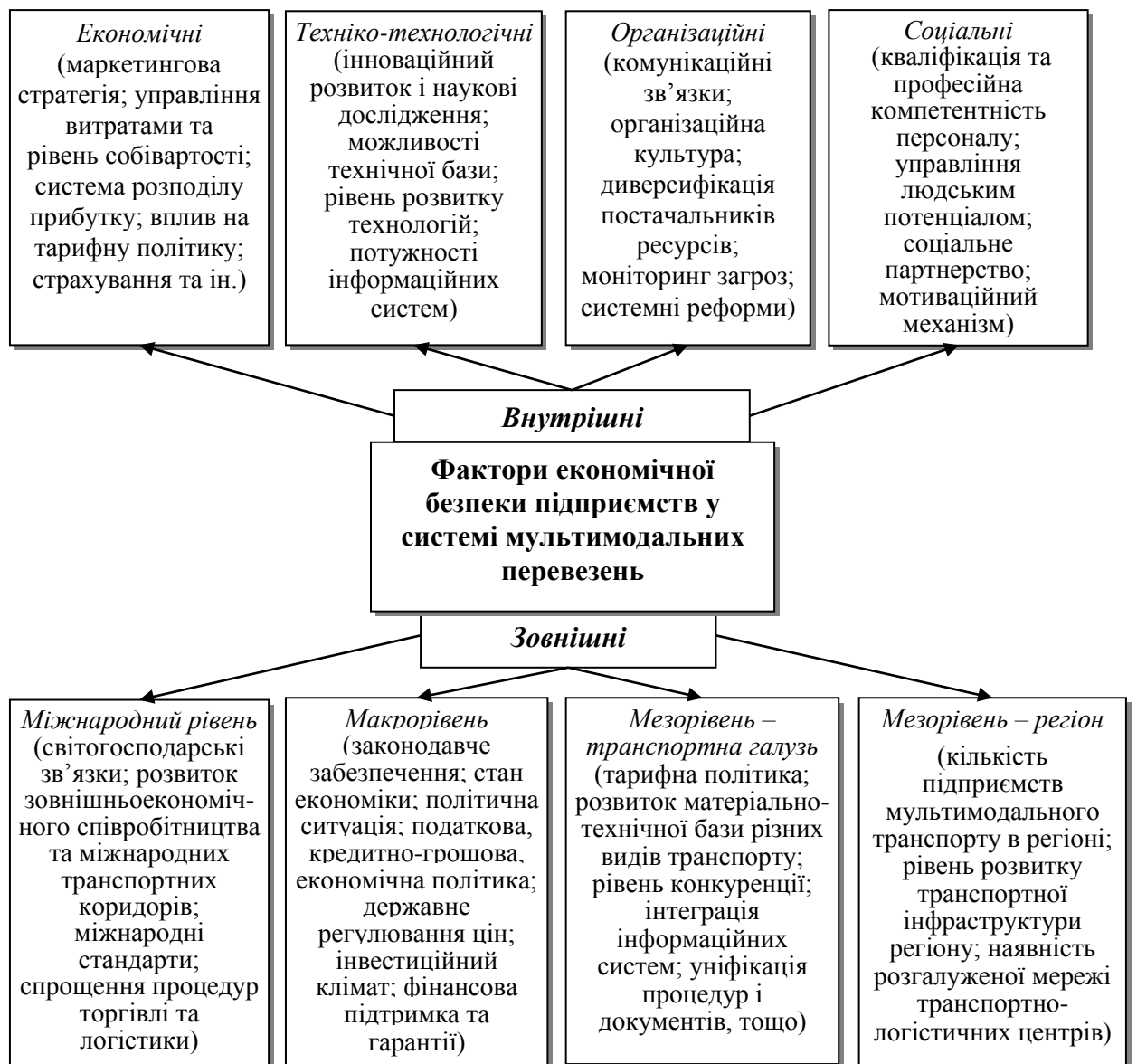


Рис. 3. Фактори економічної безпеки транспортних підприємств

Отримані раніше результати дозволили обґрунтувати ключові принципи забезпечення економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів, серед яких: принципи як фундаментального рівня (системність і комплексність), так і організаційно-економічні (стандартизація, інтеграція та координація, надійність інформаційного потоку, контрольованість, аутсорсинг, оптимізація витрат). При цьому без реалізації принципів фундаментального рівня неможливо реалізувати організаційно-економічні принципи (рис. 4).



Рис. 4. Принципи гарантування економічної безпеки мультимодальних перевезень

Доведено (рис. 5), що в основу розвитку мультимодальних перевезень має бути покладена партнерсько-конкурентна парадигма забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, яка враховує баланс партнерських і конкурентних відносин: держави і операторів, операторів та інших учасників перевезення, операторів і клієнтів (вантажовласників), та ін. Саме таке поєднання партнерських і конкурентних економічних відносин є основою збалансування економічних інтересів учасників перевезення, що в цілому сприяє утворенню синергетичного ефекту мультимодальних перевезень вантажів, забезпечує високий рівень конкурентоспроможності транспортних підприємств на ринку вантажних перевезень та соціальну відповідальність транспортного бізнесу.

Концептуальні засади розвитку мультимодальних перевезень, що сприятимуть посиленню економічної безпеки підприємств-учасників базуються на гарантуванні державної підтримки бізнес-сектору, здатного брати на себе відповідальність за ефективну реалізацію ланцюга постачань, в тому числі й за рахунок державно-приватного фінансування, а безпосередньо оцінка економічної безпеки підприємств як стану організаційно-економічних

відносин в системі мультимодальних перевезень враховує, поряд з класичними показниками, рівень та оптимізацію транзакційних витрат (витрат економічної взаємодії) і проявляється в підвищенні якості транспортних послуг за рахунок посилення техніко-технологічної, управлінської та організаційно-економічної координації учасників мультимодальних перевезень.



Рис. 5. Партнерсько-конкурентна парадигма забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях

У третьому розділі «Розвиток механізму економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях» розкриті особливості та складові механізму економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях, охарактеризовано організаційно-правове забезпечення економічної безпеки ланцюгів постачань мультимодальних перевезень, обґрунтовано методичний підхід до удосконалення ціноутворення на вантажні мультимодальні перевезення як основу механізму економічної безпеки підприємств, досліджено ефективність і перспективи розвитку механізму економічної безпеки мультимодальних перевезень вантажів.

В роботі поглиблено сутність і удосконалено структуру механізму економічної безпеки транспортних підприємств в мультимодальних перевезеннях вантажів, як важливого інструменту при переході від розробленої теорії до практичної реалізації. На рис. 6 представлені як структура такого механізму, так і його особливості. Концепт механізму включає три ключові напрями забезпечення розвитку таких перевезень: нормативний, організаційний та фінансово-економічний, а проявами позитивних тенденцій у формуванні достатньої економічної безпеки підприємств-учасників мультимодальних перевезень є стабільність (політична, економічна, техніко-технологічна, які дозволять забезпечити стабілізацію умов, тарифів, прозорість), якість і ефективність організації економічних відносин учасників мультимодальних перевезень.



Рис. 6. Структура механізму економічної безпеки підприємств у системі мультимодальних перевезень

В роботі проведено обґрунтування верхньої і нижньої меж наскрізної тарифної ставки; в основу таких досліджень покладено визначення умов рівновигідності змішаного унімодального та мультимодального перевезень, врахування зміни трансакційних витрат учасників перевезень, багатокритеріальну вибірку, що дозволяє врахувати такі фактори, як рівень ризику, наявність і умови доставки у конкурентів (час доставки і тариф), наявність альтернативних маршрутів. Такий підхід сприятиме формуванню синергетичного ефекту мультимодальних перевезень, підвищенню рівня конкурентоспроможності та сталому розвитку їх учасників.

Якщо через  $T_{\text{тар}}$  позначити плату вантажовласника за звичайне перевезення, а через  $T_{\text{тар}}^*_{\text{вВ}}$  – верхню межу плати за мультимодальне перевезення (МП), то верхня межа плати вантажовласника за МП, при умові, що його ризику не зростають, визначається співвідношенням:

$$T_{\text{тар}} + \left( \sum_{i=1}^n T_{\text{в}i} + T_{\text{вВ}O} + T_{\text{вВ}iB} + T_{\text{вВ}iO} \right) + \sum_{i=2}^n V_{\text{в}(i-1),i} = T_{\text{тар}}^*_{\text{вВ}} + \left( \sum_{i=1}^n T_{\text{вОМ}Pi} + T_{\text{вВ}i\text{ОМ}Pi} + T_{\text{вОМ}PiB} + T_{\text{вОМ}PiO} \right) + \sum_{i=2}^n V_{\text{в}(i-1),i}^*, \quad (1)$$

$$T_{\text{тар}} = C_{\text{в}1} + C_{\text{в}12} + \dots + C_{\text{в}(n-1)n} + C_{\text{в}nO}, \quad (2)$$

$$T_{\text{тар}}^*_{\text{вВ}} = C_{\text{в}1}^* + C_{\text{в}12}^* + \dots + C_{\text{в}(n-1)n}^* + C_{\text{в}nO}^*, \quad (3)$$

звідси:

$$T_{\text{тар}}^*_{\text{вВ}} = T_{\text{тар}} + \left( \sum_{i=1}^n T_{\text{в}i} + T_{\text{вВ}O} + T_{\text{вВ}iB} + T_{\text{вВ}iO} \right) + \sum_{i=2}^n V_{\text{в}(i-1),i} - \left( \sum_{i=1}^n T_{\text{вОМ}Pi} + T_{\text{вВ}i\text{ОМ}Pi} + T_{\text{вОМ}PiB} + T_{\text{вОМ}PiO} \right) - \sum_{i=2}^n V_{\text{в}(i-1),i}^*, \quad (4)$$

де  $T_{\text{в}i}$  – трансакційні витрати вантажовідправника, пов'язані з організацією перевезення вантажу за участю транспортних підприємств;  $T_{\text{в}i,(i+1)}$  – трансакційні витрати  $i$ -го учасника по відношенню до  $(i+1)$ -го учасника перевезень;  $V_{\text{в}i,(i+1)}$  та  $V_{\text{в}i,(i+1)}^*$  – виробничі витрати  $i$ -го учасника при перевезенні (передачі) вантажу від  $i$ -го до  $(i+1)$ -го учасника відповідно в звичайному змішаному та мультимодальному перевезеннях;  $C_{\text{в}1}$  та  $C_{\text{в}1}^*$  – транспортні витрати вантажовласника при передачі вантажу від вантажовідправника до транспортного підприємства;  $C_{\text{в}(n-1)n}$  та  $C_{\text{в}(n-1)n}^*$  – транспортні витрати вантажовласника при переміщенні його вантажу на ланцюгу постачань при звичайному та мультимодальному перевезенні відповідно;  $\text{Вл}$  – вантажовласник,  $\text{В}$  – вантажовідправник,  $\text{О}$  – вантажоотримувач,  $\text{ОМ}P$  – оператор мультимодального перевезення,  $1, 2 \dots n$  – кількість транспортних підприємств – учасників перевезення.

Виходячи з умов рівновигідності звичайного та МП для транспортних підприємств верхню межу плати за МП при незмінних ризиках слід визначати на підставі такого співвідношення:

$$T_{\text{тар}} - (V_{\text{в}1} + V_{\text{в}12} + V_{\text{в}23} + \dots + V_{\text{в}(n-1)n} + V_{\text{в}On}) = T_{\text{тар}}^*_{\text{вП}} - (V_{\text{в}1}^* + V_{\text{в}12}^* + V_{\text{в}23}^* + \dots + V_{\text{в}(n-1)n}^* + V_{\text{в}On}^*), \quad (5)$$

де  $V_{\text{в}1}$  та  $V_{\text{в}1}^*$  – відповідно виробничі витрати вантажовідправника при передачі вантажу транспортному підприємству при звичайному змішаному та мультимодальному перевезеннях;  $V_{\text{в}On}$  та  $V_{\text{в}On}^*$  – відповідно виробничі витрати вантажоодержувача при забиранні вантажу від транспортного підприємства при звичайному та мультимодальному перевезеннях;  $T_{\text{тар}}^*_{\text{вП}}$  – верхня межа плати за МП, виходячи з інтересів транспортних підприємств.

звідси:

$$T_{\text{тар}}^*_{\text{вП}} = T_{\text{тар}} - (V_{\text{в}1} + V_{\text{в}12} + V_{\text{в}23} + \dots + V_{\text{в}(n-1)n} + V_{\text{в}On}) + (V_{\text{в}1}^* + V_{\text{в}12}^* + V_{\text{в}23}^* + \dots + V_{\text{в}(n-1)n}^* + V_{\text{в}On}^*) \quad (6)$$

Верхня межа плати за МП ( $T_{\text{тар}}^*_{\text{вОМ}P}$ ), виходячи з умов рівновигідності  $\text{ОМ}P$  організувати чи не організувати МП, а також з того, що у разі



організації та забезпечення здійснення МП оператор має перерахувати кожному залученому до перевезення учаснику його частину доходів, має визначатися на основі співвідношення:

$$\begin{aligned} T_{\text{тар}}^*_{\text{ВОМП}} = & (T_{\text{тар}} - (V_{\text{В1}} + V_{\text{В12}} + V_{\text{В23}} + \dots + V_{\text{В(n-1)n}} + V_{\text{ВOn}}) + (V_{\text{В1}}^* + V_{\text{В12}}^* + V_{\text{В23}}^* + \dots \\ & + V_{\text{В(n-1)n}}^* + V_{\text{ВOn}}^*)) + (V_{\text{ВОМП}} + T_{\text{ВОМП}} + T_{\text{ВОМПО}} + \sum_{i=1}^n T_{\text{ВОМПи}}) \times (1+r), \end{aligned} \quad (7)$$

де  $r$  – середнє значення економічно обґрунтованого рівня рентабельності.

Верхню межу плати за МП (а отже й верхню межу наскрізної тарифної ставки при МП) слід обрати, виходячи з досягнення балансу інтересів між вантажовласником, ОМП та підприємствами, які будуть залучені до забезпечення МП. Зважаючи на це, верхня межа наскрізної тарифної ставки при МП ( $T_{\text{тар}}^*_{\text{в}}$ ) дорівнює:

$$T_{\text{тар}}^*_{\text{в}} = \min(T_{\text{тар}}^*_{\text{ВВ}}, T_{\text{тар}}^*_{\text{ВОМП}}). \quad (8)$$

Нижня межа наскрізної тарифної ставки має визначатися, виходячи з того, що ризики залишаються незмінними, а доходи ОМП та підприємств, залучених до забезпечення МП, від МП дають можливість компенсувати залежну частину витрат. Зважаючи на сказане, для транспортних підприємств нижню межу плати за МП ( $T_{\text{тар}}^*_{\text{НТП}}$ ) при незмінних ризиках слід визначати на підставі такого співвідношення:

$$T_{\text{тар}}^*_{\text{НТП}} = (V_{\text{В1}}^* + V_{\text{В12}}^* + V_{\text{В23}}^* + \dots + V_{\text{В(n-1)n}}^* + V_{\text{ВOn}}^* + T_{\text{В12}} + T_{\text{В23}} + \dots + T_{\text{В(n-1)n}} + V_{\text{ВOn}}) \times \gamma_{\text{сер}} \times (1+r^*), \quad (9)$$

де  $\gamma_{\text{сер}}$  – середнє значення питомої ваги залежних витрат підприємств, залучених до забезпечення перевезення (розраховується як середньозважена величина між питомими вагами залежних витрат цих підприємств),  $r^*$  – середнє значення економічно обґрунтованого рівня рентабельності підприємств, залучених до забезпечення МП (розраховується як середньозважена величина між економічно обґрунтованими рівнями рентабельності цих підприємств, залежно від обсягів виконуваних робіт).

Нижня межа плати за МП ( $T_{\text{тар}}^*_{\text{н}}$ ) має визначатися, виходячи з необхідності ОМП компенсувати залежні виробничі витрати, пов'язані з організацією та забезпеченням перевезення, а також з того, що оператор має перерахувати кожному залученому до перевезення учаснику його частину доходів:

$$\begin{aligned} T_{\text{тар}}^*_{\text{н}} = & (V_{\text{ВОМП}} \times \gamma_{\text{ОМП}} + T_{\text{ВОМП}} + T_{\text{ВОМПО}} + \sum_{i=1}^n T_{\text{ВОМПи}}) \times (1+r) + (V_{\text{В1}}^* + V_{\text{В12}}^* + V_{\text{В23}}^* + \dots \\ & + V_{\text{В(n-1)n}}^* + V_{\text{ВOn}}^* + T_{\text{В12}} + T_{\text{В23}} + \dots + T_{\text{В(n-1)n}} + V_{\text{ВOn}}) \times \gamma_{\text{сер}} \times (1+r^*). \end{aligned} \quad (10)$$

Величина наскрізної тарифної ставки  $T_{\text{тар}}^*$  відповідає такій умові:

$$T_{\text{тар}}^*_{\text{н}} \leq T_{\text{тар}}^* \leq T_{\text{тар}}^*_{\text{в}}. \quad (11)$$

Наскрізна тарифна ставка має враховувати величину ризиків при здійсненні перевезення (в разі відсутності ризиків  $R=0$ ), а також наявність конкурентів. В разі наявності конкурентів необхідно враховувати рівні їхніх тарифних ставок за перевезення, а також терміни доставки вантажів.

В разі відсутності ризиків та конкурентів наскрізна тарифна ставка може дорівнювати верхній межі, тобто  $T_{тар}^* = T_{тар}^* \cdot v$ . Якщо має місце ризик, то величину верхньої ( $T_{тар}^* \cdot v_r$ ) та нижньої ( $T_{тар}^* \cdot n_r$ ) межі наскрізної тарифної ставки пропонується розраховувати за формулами:

$$T_{тар}^* \cdot v_r = T_{тар}^* \cdot v \times (1 + \lambda_p), \quad (12)$$

$$T_{тар}^* \cdot n_r = T_{тар}^* \cdot n \times (1 + \lambda_p), \quad (13)$$

де  $\lambda_p$  – відсоток (у частках) зростання величини верхньої та нижньої межі наскрізної тарифної ставки залежно від величини ризику;  $\lambda_p = f(R)$ , де функціональна залежність між  $\lambda_p$  та величиною ризику визначається емпірично на підставі експертних оцінок.

Для встановлення наскрізної тарифної ставки для конкретного МП необхідно скористатися підходом формування багатомірної (багато-критеріальної) вибірки. При цьому обирається кращий варіант залежно від прагнення вантажовласника мінімізувати терміни доставки вантажів (для прийняттого терміну доставки обирається варіант з найменшими транспортними витратами) або транспортні витрати (для прийнятних транспортних витрат обирається варіант з найменшим терміном доставки).

Методичний підхід до оцінки ефективності забезпечення економічної безпеки підприємств в мультимодальних перевезеннях вантажів, використаний у дисертації, полягає в поєднанні безпосередньо розрахунку ефективності мультимодальних перевезень і ефективності механізму їх економічної безпеки. В цілому розрахунки показали підвищення ефективності перевезень вантажів за умови реалізації переваг мультимодальних перевезень в порівнянні із змішаними перевезеннями – інтегральний показник ефективності перевезень збільшується на 26,4 %; базою формування ефекту є скорочення часу доставки вантажів і використання гнучкої наскрізної тарифної ставки.

Оснoву розвитку мультимодальних перевезень становить: державна підтримка даного сектора транспортних послуг, яка базується на реалізації єдиної інвестиційної, науково-технічної державної політики; створення рівних можливостей для підприємств у сфері змішаних перевезень; підтримка міжнародного співробітництва; захист економічних інтересів учасників мультимодальних перевезень; формування мережі транспортних терміналів, ін. Одним з перспективних напрямків розвитку мультимодальних перевезень є формування на базі їх учасників кластерних об'єднань; саме кластер являє собою систему взаємопов'язаних підприємств і організацій, результативність та значущість яких, як цілого, більше суми складових частин (результативності окремих підприємств).

## ВИСНОВКИ

В дисертаційному дослідженні проведено теоретичне обґрунтування та актуальне рішення важливого для розвитку економічної транспортної науки та практики завдання щодо пошуку форм і напрямів гарантування економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях

вантажів. Теоретико-практичний результат дисертаційної роботи реалізований в сукупності концептуальних організаційно-методичних і прикладних рішень та рекомендацій.

Мультимодальні перевезення, які забезпечують для їх учасників ряд переваг у частині оптимізації часових і фінансових витрат, ефективною системи контролю за проходженням вантажу, спрощення чисельних процедур на різних ділянках ланцюга постачань, зокрема, за рахунок одноосібної відповідальності оператора мультимодальних перевезень, набувають особливого значення в сучасних умовах євроінтеграції, спрощення процедур торгівлі та логістики, розвитку міжнародного партнерства. Водночас, сучасна економічна, політична ситуація в країні, спад виробництва, і, відповідно, обсягів транспортування, вимагають пошуку дієвих інструментів гарантування економічної безпеки транспортних підприємств у системі мультимодальних перевезень.

1. Дослідження сутності та змісту категорії «економічної безпеки транспортного підприємства» дозволило удосконалити категоріальний апарат предмету дослідження. Зокрема, доведено, що «економічна безпека підприємств у системі мультимодальних перевезень» являє собою стан економічних відносин і організаційних зв'язків, при якому гарантується зростання економічного ефекту підприємств у системі мультимодальних перевезень і підвищується рівень їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Таке трактування поняття відповідає особливостям організації та забезпечення мультимодальних перевезень, що дозволяє більш об'єктивно підходити до оцінки економічної безпеки підприємств і формувати механізм її гарантування.

2. Досліджено передумови гарантування економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях, зокрема, передумови класифіковані та досліджені за основними напрямками походження, а саме: правовими, техніко-технологічними, інноваційними, політичними, комунікаційними, кадровими, економічними, тощо. Передумови економічної безпеки актуалізуються внаслідок наявності та загострення трьох груп протиріч розвитку мультимодальних перевезень, а не розв'язані протиріччя призводять до посилення впливу наявних загроз та виникнення нових. Саме тому, дослідження доцільно проводити в руслі розв'язання встановлених протиріч і створення умов гарантування економічної безпеки. В якості базової умови розвитку мультимодальних перевезень виділено формування платоспроможного попиту на такі перевезення.

3. Економічна безпека підприємств у системі мультимодальних перевезень ґрунтується на своєчасному виявленні загроз техніко-технологічного, інформаційного та економічного характеру, а також розробці системи заходів, що забезпечують нейтралізацію або мінімізацію їх впливу. При цьому оцінка загроз економічній безпеці підприємств має враховувати особливості та специфіку технології організації мультимодальних перевезень. Саме тому в основі оцінки впливу загроз доцільно використовувати експертні методи аналізу, попередні результати використання яких свідчать про

зростання рівня економічної безпеки майже на 30 % при використанні мультимодальної технології в порівнянні з унімодальною.

4. Для дослідження впливу факторів на економічну безпеку підприємств у мультимодальних перевезеннях серед внутрішніх факторів виділені групи економічних, техніко-технологічних, організаційних та соціальних чинників, а серед зовнішніх факторів, поряд с чинниками міжнародного та макрорівня, особливу увагу доцільно звернути на групи «мезорівень – транспортна галузь» та «мезорівень – регіон», оскільки саме на мезорівні формуються основні вимоги до організації мультимодальних перевезень (тарифна політика, розвиток матеріально-технічної бази різних видів транспорту, рівень конкуренції, інтеграція інформаційних систем; уніфікація процедур і документів, наявність розгалуженої мережі транспортно-логістичних центрів, тощо).

5. Обґрунтовано, що ключовими принципами забезпечення економічної безпеки ланцюгів постачань підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів є принципи як фундаментального рівня (системність і комплексність), так і організаційно-економічні (стандартизація, інтеграція і координація, надійність інформаційного потоку, контрольованість, аутсорсинг, оптимізація витрат). Для наведених принципів можна відзначити їх взаємозалежність та взаємопов'язаність, що є свідченням багатofакторного впливу на забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств. При цьому тільки задовольнивши принципи фундаментального рівня можливо стверджувати про дотримання організаційно-економічних принципів.

6. Доведено, що в основі розвитку мультимодальних перевезень знаходиться партнерсько-конкурентна парадигма забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, яка враховує баланс партнерських і конкурентних відносин: держави та операторів, операторів та інших учасників доставки, операторів і клієнтів (вантажовласників), тощо. Таке поєднання партнерських і конкурентних економічних відносин є основою збалансування економічних інтересів учасників перевезень, що в цілому сприяє утворенню синергетичного ефекту мультимодальних перевезень, забезпечує високий рівень конкурентоспроможності транспортних підприємств на ринку вантажних перевезень та соціальну відповідальність транспортного бізнесу.

7. Важливими складовими окресленого в роботі механізму є його організаційно-правове та економічне забезпечення. Організаційно-правове базується на прийнятті закону щодо розвитку мультимодальних перевезень, а економічне забезпечення реалізується за рахунок системного поєднання функцій, форм, методів, факторів, принципів, інструментів, а також системи заходів, що здійснюються з метою реагування та запобігання загрозам і ризикам часових і фінансових втрат під час доставки вантажів.

8. Гнучке ціноутворення на доставку вантажів у мультимодальному сполученні виступає важливим чинником збалансування економічних інтересів та гармонізації економічних відносин оператора, транспортних підприємств, клієнтів і держави в цілому. Саме таке ціноутворення дозволить мінімізувати вплив економічних загроз економічній безпеці та підвищити

ефективність учасників мультимодального перевезення. Інструментом його реалізації є обґрунтування наскрізної тарифної ставки на весь маршрут доставки вантажу.

9. Ефективність мультимодальних перевезень формується за рахунок спрощення надання послуг перевезення та підвищення їх ефективності для всіх учасників доставки внаслідок впровадження єдиного транспортного документу, єдиної наскрізної ставки тарифу та одноосібної відповідальності за весь ланцюг постачання оператора. В цілому розрахунки показали підвищення ефективності мультимодальних перевезень на 26,4 %, базою формування ефекту є скорочення часу доставки вантажів і використання гнучкої наскрізної тарифної ставки.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності та змісту процесу гарантування економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів, встановленні особливостей формування та розвитку економічних відносин та організаційних зв'язків, що дає можливість стверджувати про розв'язання в ході дисертаційного дослідження важливого для економічної та транспортної науки завдання.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### Фахові видання, що входять до міжнародних наукометричних баз

1. Платонов О. І. Партнерсько-конкурентна парадигма економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях / В. В. Чорний, О. І. Платонов // Ефективна економіка: Електронне фахове видання. – 2016. – № 4. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4882>. [*Scientific Indexing Services (США), Index Copernicus (Польща)*] (особистий внесок – обґрунтування партнерсько-конкурентної парадигми економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях).

2. Платонов О. І. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів / В. В. Чорний, О. І. Платонов // Економічний часопис – XXI: Науковий журнал. – №7–8 (1). – 2015. – С. 50–53. [*Scopus (Нідерланди), Index Copernicus (Польща), EBSCOhost (США), Central and Eastern European Online Library (Німеччина), ERIH PLUS (Норвегія) та ін.*] (особистий внесок – розробка системи принципів економічної безпеки транспортних підприємств).

3. Платонов О. І. Фактори економічної безпеки підприємств в системі мультимодальних перевезень / О. І. Платонов // Економічний форум: Науковий журнал. – № 4. – Луцьк, ЛНТУ, 2015. – С. 308–314. [*Ulrich's Periodicals Directory (США), РІНЦ (Росія), Index Copernicus (Польща)*].

4. Платонов О. І. Практика «єдиного вікна» у міжнародній торгівлі / О. І. Платонов // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – № 4(90). – К.: КНТЕУ, 2013. – С. 37–47. [*РІНЦ (Росія), Index Copernicus (Польща)*].

### Статті в інших наукових фахових виданнях

5. Платонов О. І. The economic security mechanism for organizations in multimodal transportation system (Механізм економічної безпеки підприємств у системі мультимодальних перевезень вантажів) / О. І. Платонов // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 34. – К.: ДЕУТУТ, 2015. – С. 35–43.
6. Платонов О. І. Preconditions for economic security of supply chains of businesses in multimodal transportation (Передумови економічної безпеки ланцюгів постачань підприємств у мультимодальних перевезеннях) / О. І. Платонов // Збірник наукових праць ДЕУТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 33. – К.: ДЕУТУТ, 2015. – С. 54–61.
7. Платонов О. І. Оцінка загроз економічній безпеці у мультимодальних перевезеннях / О. І. Платонов // Вісник Академії митної служби України. Серія «Економіка». – № 2. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2014. – С. 105–111.
8. Платонов О. І. Мультимодальні перевезення: парадигма економічної безпеки / О. І. Платонов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – № 1(72). – К.: Український державний університет фінансів та міжнародної торгівлі, 2014. – С. 83–90.
9. Платонов О. І. Ланцюг поставок у мультимодальних перевезеннях / О. І. Платонов // Вісник Академії митної служби України. Серія «Економіка». – № 2. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2013. – С. 61–65.
10. Платонов О. І. Основи ефективності мультимодальних перевезень / О. І. Платонов // Вісник Академії митної служби України. Серія «Економіка». – № 1. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2013. – С. 31–36.

### Публікації за матеріалами конференцій

11. Платонов О. І. Формування наскрізних тарифних ставок на мультимодальні перевезення вантажів / О. І. Платонов // Efektivnı̄n pı̄stroje modernnı̄ch vmd – 2016: Materiı̄bly XII Mezinı̄brodnı̄ vmdECKO-praktı̄ckı̄ konference, 22–30.04.2016. – Dil 4. – Ekonomı̄ckı̄ vmdy. – Praha: Publishing House «Education and Science» s.r.o, 2016. – С. 25–27.
12. Платонов О. І. Экономическая безопасность предприятий в системе мультимодальных перевозок грузов / О. І. Платонов // Systeme de Transport i Logistic: Матеріали VI міжнародної наукової конференції: Кишинэу 2015, 27–30 октября 2015 г. – К.: АТИК, 2015. – С. 155–159.
13. Платонов О. І. Умови та особливості забезпечення ефективності підприємств у мультимодальних перевезеннях / О. І. Платонов // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: Матеріали XX Міжнародної науково-практичної конференції ЕКУЗТ 2015, 30 червня – 01 липня 2015 р. – К.: ДЕУТУТ, 2015. – С. 116–117.
14. Платонов О. І. Мультимодальні перевезення в системі економії часу як не відновлювальний ресурс / О. І. Платонов // Економічна теорія: еволюція парадигми та революційні гіпотези: Міжнародна науково-практична конференція, 27–28 березня 2015 р. – К.: ДЕУТУТ. – С. 122–123.

15. Платонов О. І. Щодо формування сучасної парадигми забезпечення економічної безпеки ланцюгів постачань у мультимодальних перевезеннях / О. І. Платонов // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: управління, економіка і технології: Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції, м. Судак, 8–11 жовтня 2013 р. – К.: ДЕГУТ, 2013. – С. 139–141.

16. Платонов О. І. Перспективи реалізації транзитного потенціалу України / О. І. Платонов // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 11–12 квітня 2013 р. – К.: ДЕГУТ. – С. 120–121.

17. Платонов О. И. Пути устранения барьеров при международных перевозках товаров железнодорожным транспортом / О. И. Платонов // Проблеми государственного регулирования железнодорожного транспорта: Материалы Международной научно-практической конференции, г. Одесса, 29 мая 2012 г. – Одесса.: Пласке, 2012. – С. 36–38.

### Інші публікації

18. Платонов О. І. Международные перевозки грузов железнодорожным транспортом: Теория и практика / Ю. Колейников, О. Платонов, С. Терещенко, В. Чорный. – Одесса: АО «Пласке», 2012. – 403 с. (*особистий внесок – обґрунтовано положення щодо удосконалення ціноутворення на міжнародні перевезення вантажів і впровадження концепції «єдиного вікна»*).

19. Платонов О. И. Таможенные аспекты логистики: Практические рекомендации по организации работы грузового таможенного комплекса с использованием механизма «единого окна» / Л. Р. Баязитов, Ф. Б. Егоров, О. И. Платонов, А. П. Шейко. – К.: АЛЛЕГО – ПЛАСКЕ, 2009. – 568 с. (*особистий внесок – обґрунтовано засади реалізації заходів з розвитку концепції «єдиного вікна», спрощення процедур доставки вантажів*).

20. Платонов О. И. Особенности реализации проекта «Единое окно – локальное решение» в Украине / О. И. Платонов // Транспорт. – № 29(717). – 2012. – С. 72–76.

21. Платонов О.И. Пути устранения барьеров при международных перевозках товаров железнодорожным транспортом / О.И. Платонов // Столичный экспресс. – № 4. – 2012.– С. 43–45.

### АНОТАЦІЯ

**Платонов О. І. Економічна безпека транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів.** – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний економіко-технологічний університет транспорту Міністерства освіти і науки України. – Київ, 2016.

Дисертаційна робота присвячена обґрунтуванню теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях.

В роботі обґрунтовано концептуальні засади розвитку транспортних підприємств на основі партнерсько-конкурентної парадигми економічної безпеки в системі мультимодальних перевезень. Розкрито сукупність передумов розвитку мультимодальних перевезень, встановлені протиріччя в забезпеченні економічної безпеки підприємств. Удосконалені принципи та розвинуто класифікацію факторів економічної безпеки підприємств, набули змін сутність та структура механізму економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях.

Удосконалено методичний підхід до ціноутворення у мультимодальних перевезеннях, зокрема, в частині визначення наскрізної тарифної ставки. Набув подальшого розвитку підхід до оцінки економічної безпеки підприємств як стану економічних відносин в системі мультимодальних перевезень, що враховує рівень та необхідність оптимізації витрат економічної взаємодії та експертне дослідження впливу й вагомості загроз.

*Ключові слова:* транспортні підприємства, мультимодальні перевезення, економічна безпека, оцінка, фактори, принципи, механізм, ціноутворення, ефективність.

## АННОТАЦІЯ

**Платонов О. И. Экономическая безопасность транспортных предприятий в мультимодальных перевозках грузов. – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (за видами экономической деятельности). – Государственный экономико-технологический университет транспорта Министерства образования и науки Украины. – Киев, 2016.

Диссертационная работа посвящена обоснованию теоретико-методических положений и прикладных рекомендаций по обеспечению экономической безопасности транспортных предприятий в мультимодальных перевозках.

В работе обоснованы концептуальные основы развития транспортных предприятий на основе партнерско-конкурентной парадигмы экономической безопасности в системе мультимодальных перевозок. Раскрыта совокупность предпосылок развития мультимодальных перевозок, установлены противоречия в обеспечении экономической безопасности предприятий. Усовершенствованы принципы и расширена классификация факторов экономической безопасности предприятий, усовершенствованы сущность и структура механизма экономической безопасности транспортных предприятий в мультимодальных перевозках.

Усовершенствован методический подход к ценообразованию в мультимодальных перевозках, а именно, в части определения сквозной тарифной ставки. Получил дальнейшее развития подход к оценке



экономической безопасности предприятия как состояния экономических отношений в системе мультимодальных перевозок, учитывающий уровень и необходимость оптимизации расходов экономического взаимодействия и экспертное исследование влияния и весомости угроз.

*Ключевые слова:* транспортные предприятия, мультимодальные перевозки, экономическая безопасность, оценка, факторы, принципы, механизм, ценообразование, эффективность.

## ANNOTATION

**Platonov O. I. Economic Security of Transport Enterprises in Multimodal Transportations of Goods.** – Manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of Economic Sciences in specialty 08.00.04 – Economics and Enterprise Management (by types of economic activity). – State Economy and Technology University of Transport, Ministry of Education and Science of Ukraine. – Kyiv, 2016.

The dissertation work is devoted to the substantiation and development of theoretical and methodological principles and application recommendations to ensure the economic security of transport enterprises in multimodal transportations as an important factor to improve their functioning.

The work substantiates conceptual foundations of transport enterprises development based on partnership and competitive paradigm of ensuring their economic security in the system of multimodal transportations, improves the essence and the concept of «Economic Security in the Multimodal Cargo Transportation System» which represents a state of economic relations and institutional linkages in the context of which the enterprises' economic benefit growth in the multimodal transport of goods is guaranteed and the level of their competitiveness in the transport market is increased.

A set of preconditions of the multimodal transport development has got further evolution by presenting them as preliminary conditions of formation and development of enterprises' economic relations in supply chain system and their distribution in key areas of origin, namely: legal, technical, technological, innovation, communication, professional, political, economic. It allowed to establish major contradictions in providing economic security of transport enterprises (caused by mismatch of regulatory and legislative requirements to market imperfections of organizational and technological, financial and economic support) and to substantiate solving to the issues on their basis. In addition, it is proved that the main condition for the development of multimodal technology is the creation of effective demand for such transportation.

Permit the conducted research:

– improve the system of security principles for economic enterprises in the multimodal cargo transportation which represents the consistently dependent requirements of different levels for movement of material and information flows in the supply chain (from fundamental – consistency and comprehensiveness to the organizational and economic – standardization, integration and information flow reliability, controllability, outsourcing, cost optimization, etc.),

– develop a classification of economic security factors for enterprises in multimodal cargo transportation, in particular, it is proved that the influence of internal factors is expedient to specificate on economic, technical, technological, organizational and social groups, and among the external factors, along with the factors of international level and macrolevel, the groups «mesolevel - freight industry» and «mesolevel – region» demand particular attention, because the main requirements of multimodal transport are formed at the mesolevel (tariff policy, development of material and technical basis of various modes of transport, competition, integration of information systems, standardization of procedures and documents, an extensive network of transport and logistics centers, etc.)

The nature and structure of the economic security mechanism for the transport enterprises have acquired changes in the multimodal cargo transportation, which consists of a set of functions, forms, methods, factors, principles, tools and activity systems implemented to address and prevent threats and risks of time and money losses during the delivery.

Methodical approach of improving pricing in multimodal cargo transportation is improved, in particular, regarding determination of through tariff rates, unlike previously known ones, it is based on justification of the upper and lower borders through technical and economic comparisons of costs among multimodal transportation participants (including transactional) and on the study of customers' benefits conditions in mixed unimodal and multimodal transport, as well as the consideration on the basis of the multicriterial sampling factors formation such as availability of alternative routes for cargo delivery, delivery terms of competitors, risk level, and so on.

Methodical approach was developed to assess the economic security of enterprises as a state of economic relations in multimodal transport system taking into account along with the classic indicators (ratios and indicators of economic security) the level and need to optimize costs and economic cooperation based on the expert study of the impact and importance of economic, technical and technological information and economic security threats to businesses in multimodal transport system.

The methodical approach is suggested to evaluate the effectiveness of economic security of enterprises in multimodal cargo transportation, which, unlike the existing ones, is to combine efficiency calculations of multi-modal delivery and effectiveness of multi-modal delivery mechanism of the economic security. This allows you to more accurately determine the feasibility of moving cargo by assessing the financial results and the effects of traffic, taking into account the costs of improving the economic security of enterprises, and other factors.

Taken together, the results of research solve an important applied problem for scientific theory and practice – justify principles of economic security for transport companies in the multimodal transport system.

*Keywords:* transport enterprises, multimodal transportation, economic security, evaluation, factors, principles, mechanism, pricing, efficiency.

Підписано до друку 05.08.2016 р. Формат 60x84/16.  
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Тираж 100 прим.