

УДК 656.073.7

Платонов О. І., президент Асоціації транспортно-експедиторських організацій України «Укрзовніштранс»

МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ПАРАДИГМА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Висвітлюється спроба сформулювати парадигму економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях. Автор детально зупинився на процедурі формування економічної безпеки та запропонував модель забезпечення економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Ключові слова: парадигма економічної безпеки ланцюгів поставок, економічна безпека, мультимодальні перевезення вантажів.

Літ. 23. Рис. 2.

Платонов О. И., президент Ассоциации транспортно-экспедиторских организаций Украины «Укрвнештранс»

Мультимодальные перевозки: парадигма экономической безопасности

Освещается попытка сформулировать парадигму экономической безопасности цепей поставок в мультимодальных перевозках. Автор подробно остановился на процедуре формирования экономической безопасности и предложил модель экономической безопасности цепи поставок в мультимодальных перевозках грузов.

Ключевые слова: парадигма экономической безопасности цепей поставок, экономическая безопасность, мультимодальные перевозки грузов.

Platonov O. I., President of association of transport forwarding organizations of Ukraine “UKRZOVNISHTRANS”

Multimodal Transport: the Paradigm of Economic Security

An attempt to formulate a paradigm of economic security in the supply chain of multimodal transport is presented in the article. The author focused on the process of formation of economic security and proposed a model to ensure the economic security of the supply chain particularly in the multimodal transport of goods.

Keywords: economic paradigm of supply chain security, economic security, multimodal transport of goods.

Постановка проблеми. Поглиблення світових глобалізаційних процесів, збільшення обсягів світової торгівлі товарами характеризується формуванням підвалин нових процедур міжнародного перевезення вантажів, якими є мультимодальні перевезення вантажів. Виникає необхідність визначення сучасної парадигми забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. У загальному плані сенс категорії «парадигма» у перекладі з грецької мови означає «приклад, модель, зразок».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розглянувши результати наукових досліджень Ю. П. Дудки [1], А. А. Жаліла [2], В. В. Чорного Л. [3] та ін. [4–11], можна зазначити, що формування парадигм економічної безпеки проходить етап формування. Аналіз результатів наукових досліджень Н. І. Богомолової [12, 13], О. Д. Гудзинського [14], А. А. Канке [15], Л. О. Корчевської [16] І. М. Майорової [17], М. М. Чеховської [18] та В. В. Чорного [19] свідчить, що науковці досліджують окремі сукупності принципів забезпечення, у тому числі економічної безпеки, тих чи інших елементів процедури міжнародних перевезень вантажів. Поза їх увагою, на нашу думку, залишаються комплексні питання визначення сукупності принципів організації та здійснення міжнародних перевезень вантажів різними видами транспорту, що є підґрунтям забезпечення економічної безпеки в мультимодальних перевезеннях вантажів.

Таким чином, безперечним є необхідність застосування інструментарію системного аналізу до формування парадигм економічних явищ, що стосується також і економічної безпеки в мультимодальних перевезеннях, явища нового і незвичного для України.

Мета статті. Сформулювати парадигму економічної безпеки міжнародних мультимодальних перевезень вантажів, а саме ланцюгів поставок мультимодальних перевезень вантажів.

Матеріали й методи. Теоретичною та методологічною основою дослідження стали праці вітчизняних і зарубіжних учених з питань міжнародної торгівлі, вітчизняна та зарубіжна періодична література, інформаційні бюлетені, інтернет-ресурси. У процесі вирішення поставлених завдань застосовано методи аналізу та синтезу, які були спрямовані на такі основні напрямки, що стосуються безпосередньо парадигми економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів:

- ланцюг поставок як елемент системи мультимодальних перевезень;
- чинники, які впливають на визначення парадигми забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях;
- забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Результати дослідження. На нашу думку, *парадигму*, у контексті нашого дослідження, потрібно розуміти як сукупність концепцій, підходів та поглядів, що визначають концептуальні моделі та схеми теоретичного розуміння проблеми забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Парадигма забезпечення економічної безпеки у загальному плані повинна передбачати розробку та дотримання концепції, стратегії та програми, тобто забезпеченню економічної безпеки повинна бути присвячена описова модель, процедури функціонування якої повинні бути визначені у певних нормативних документах. Проте модель забезпечення економічної безпеки, що має суто описовий характер, скоріше є статичною моделлю, що не дозволить оперативно забезпечувати заходи економічної безпеки, які повинні бути адекватні виявленим загрозам. Виходячи з цього, *парадигма забезпечення економічної безпеки* окрім описової частини повинна мати певний алгоритм дій (забезпечення), який дозволяє визначати поточний стан показників індикаторів економічної безпеки та, у разі відхилення їх значень від граничних, забезпечувати застосування додаткових заходів економічної безпеки (у тому числі упереджених заходів щодо недопущення виникнення загроз та небезпек).

Міжнародна спільнота, у контексті впровадження системи менеджменту безпечного ланцюгу поставок, розробила стандарт ISO 28000:2005 Specification for security management systems for the supply chain, де надано визначення «ланцюгу поставок (supply chain)», під яким розуміється «взаємопов'язаний набір ресурсів та процесів, який починається з отримання сировини та простягається шляхом доставки продукції або послуг до кінцевого користувача транспортними системами». Таке трактування ланцюга поставок, ми вважаємо таким, що є найбільш широкого сенсу та охоплює процеси від видобутку сировини (ресурсів), перевезення, виготовлення товару, пакування, зберігання, транспортування, доставки кінцевому споживачеві тощо. Доцільно також звернути увагу, що «взаємопов'язаний набір ресурсів та процесів» забезпечується шляхом використання «транспортних систем», під якими необхідно розуміти системне поєднання транспортної інфраструктури, видів транспорту та систем їх управління. Окрім того, стандартом ISO наголошується на взаємопов'язаності ресурсів та процесів, які утворюють єдину цільну систему міжнародного переміщення вантажів. Виходячи з викладеного, виникає нагальна потреба визначення місця та сенсу «ланцюга поставок» у контексті здійснення «мультимодальних перевезень» вантажів.

Послідовність «процесів ланцюга поставок», відповідно до стандарту ISO 28000:2005, може бути такою: видобуток сировини → перевезення №1 → виробництво товару → пакування → перевезення №2 → складування → перевезення №3 → складування → перевезення №4 → продаж → кінцевий споживач.

Припустимо, що відповідно до наведеної послідовності «видобуток сировини» здійснюється на території однієї країни, «виробництво товару» – на території іншої, а продаж кінцевому споживачу відбувається на території третьої країни. У такому випадку процеси «перевезення» №1 і №3 є міжнародними та можуть здійснюватись декількома видами транспорту, в тому числі транзитом по територіях країн, через які відбуваються перевезення. Відомо, що

організатором та виконавцем мультимодального перевезення є оператор, який повинен укласти з вантажорозпорядником (експортером) договір на перевезення. Моментом початку мультимодального перевезення може бути момент укладання угоди на перевезення та прийняття оператором мультимодального перевезення під свою відповідальність вантажу, що підлягає перевезенню. У такому випадку прийняття сировини для перевезення №2 є одним моментом початку перевезення, а іншим – прийняття вантажу зі складу для здійснення перевезення №3. Моментом закінчення мультимодального перевезення може бути здача для виробництва (перевезення №1) кінцевого продукту або може бути момент здачі товару на склад у країні споживання (продажу кінцевому споживачу) по завершенню перевезення №3.

На даному прикладі можна сформулювати визначення сенсу ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Таким визначенням, на нашу думку, може бути наступне: **ланцюг поставок у мультимодальних перевезеннях** – це послідовне переміщення за єдиним транспортним документом вантажів (товарів), що підлягають перевезенню в єдиній системі логістики, двома або більшою кількістю видів транспорту в одній і тій же транспортній одиниці або транспортному засобі, під відповідальність єдиного оператора мультимодального перевезення, без перевантаження самого вантажу під час заміни виду транспорту.

Перед тим як здійснити аналіз наведеного визначення доцільно звернути увагу, що під «логістичною системою» розуміється адаптивна до зовнішніх викликів організаційна структура з зворотним зв'язком, спрямування якої управління матеріальними та інформаційними потоками. Така організаційна система складається з сукупності окремих взаємодіючих елементів, які підпорядковані й синхронізовані загально визначеними функціям управління, а саме: «планування – організація – мотивація – контроль». Сенс та особливості реалізації таких функцій пов'язані з особливостями побудови логістичної системи. При цьому, на нашу думку, така система повинна бути міжнаціональною транспортною логістичною системою, яка є інтегрованою у вигляді складової частини до загальної логістичної системи. Така загальна логістична система має за мету забезпечити доставку вантажу, що підлягає мультимодальному перевезенню, точно у визначений строк при мінімальних витратах трудових і матеріальних ресурсів.

Аналіз сенсу наведеного визначення «ланцюгу поставок у мультимодальних перевезеннях», на нашу думку, дозволяє стверджувати наступне:

– ознаки мультимодальних перевезень полягають у необхідності визначення єдиного оператора таких перевезень, а перевезення здійснюється двома або більшою кількістю видів транспорту. Для всіх видів транспорту оформлюється єдиний транспортний документ, а перевезення вантажу здійснюється в одній транспортній одиниці, при цьому перевантаженню під час заміни виду транспорту підлягає транспортна одиниця, але не вантаж;

– ознаки ланцюга поставок мають прояв у переміщенні вантажів у єдиній логістичній системі, наявності декількох видів транспорту, що забезпечують послідовне перевезення, та єдиного оператора таких перевезень.

Таким чином, у статті розглядається ланцюг поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів як складний елемент певного загального ланцюга поставок системи логістики.

Економічна безпека ланцюга поставок суттєво залежить, з нашої точки зору, від безпечної активності внутрішнього ринку країн, через які проходить маршрут мультимодальних перевезень вантажів. Економічна безпека міжнародних перевезень вантажів є первинною основою, що забезпечує «ефективність» мультимодальних перевезень, а оцінка економічної безпеки ланцюгу поставок повинна здійснюватись з використанням сукупності показників, параметрів, критеріїв та індикаторів. Потенційний та поточний стан економічної безпеки ланцюга поставок є основою забезпечення ефективності міжнародних мультимодальних перевезень вантажів.

На думку автора, визначення парадигми забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів залежить від обрання основних вхідних посилок серед певної їх сукупності. До сукупності таких посилок можна віднести:

– використання ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях на території однієї країни;

– використання ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях на територіях декількох країн;

- відсутність національної та світової практики використання ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів;
- відсутність загально визнаного формулювання сенсу «ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях» у національному полі та світовій практиці міжнародних перевезень вантажів;
- відсутність загально визнаних порядків та правил визначення наскрізного тарифу в мультимодальних перевезеннях вантажів.

Парадигма забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, з урахуванням визначених ознак та вхідних посилок, повинна бути спрямована на безперебійне функціонування та розвиток мультимодальних перевезень за рахунок прибутку та стабільного достатку.

Прибуток та стабільність економічних показників будь-якого підприємства досягається, у тому числі й за рахунок оцінки впливу загроз, їх аналізу та оцінки їх впливу на діяльність підприємства.

Система мультимодальних перевезень є динамічною у часі та потребує упереджених дій щодо нейтралізації впливу виявлених загроз, тому доцільним для такої системи є оперативна оцінка показників економічної безпеки мультимодальних перевезень. Розглянуті нами методики оцінки економічної безпеки підприємства вітчизняних науковців А. М. Ткаченка, О. Л. Резнікова [20], І. Л. Плетнікової [21], Т. О. Тимофєєвої [22], З. В. Якубович [23] та інших недостатньо адаптовані до оцінки економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Підставою для такого твердження є те, що перевезення вантажів є процесом, який на кожне перевезення потребує формування тимчасової системи ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях.

Виходячи з викладеного, на нашу думку, основні елементи алгоритму забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях представлені на рис. 1.



Рис. 1. Основні елементи алгоритму забезпечення економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Послідовність функціонування основних елементів алгоритму наступна. Оператор мультимодальних перевезень має у своєму розпорядженні два банки загальних даних, а саме: банк потенційних загроз ланцюгам поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів і банк загальної системи забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Оператор мультимодальних перевезень, отримавши замовлення на перевезення вантажу від замовника, обирає найбільш доцільні види транспорту та формує ланцюг поставок у мультимодальному перевезенні вантажів. Одночасно обираються загальні чинники та особливі, які притаманні видам транспорту, задіяним у конкретному ланцюгу поставок, чинники забезпечення економічної безпеки, які формуються в підсистемі забезпечення економічної безпеки конкретного ланцюга поставок у мультимодальному перевезенні вантажів. Виявлені та потенційні загрози забезпеченню економічної безпеки конкретного ланцюгу поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів впливають на формування підсистеми забезпечення економічної безпеки та на заходи забезпечення економічної безпеки, які покликані забезпечити економічну безпеку ланцюгів поставок під час їх формування та здійснення мультимодального перевезення вантажу.

Слід зазначити, що блоки потенційних загроз та загроз економічній безпеці конкретного ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях не тільки виявляють загрози економічній безпеці, але й дозволяють оцінити негативний вплив на прибуток від ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Під час формування ланцюгу поставок у мультимодальному перевезенні оператор мультимодальних перевезень з блоку алгоритму, що визначає загальну систему забезпечення економічної безпеки, відокремлюється підсистема забезпечення економічної безпеки конкретного ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. У той же час, блок заходів забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальному перевезенні «підтримує» безпеку ланцюга поставок під час перевезення вантажу. Потенційні та поточні загрози економічній безпеці оцінюються щодо їх впливу на прибутковість ланцюгів поставок у мультимодальному перевезенні вантажів. В той же час, сукупність заходів забезпечення економічної безпеки ланцюгів поставок під час мультимодальних перевезень вантажів також повинна мати вартісний вираз, що повинно надати можливість оператору мультимодальних перевезень здійснити оцінку економічної безпеки. Слід зазначити, що загрози є джерелом негативного впливу на економічну безпеку ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях, а безпосереднім проявом впливу загроз є втрата прибутку від перевезення. Безпосередньо процедура нейтралізації загроз економічній безпеці конкретного ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів може здійснюватись за алгоритмом, який відображено на рис. 2.



Рис. 2. Алгоритм функціонування підсистеми забезпечення економічної безпеки ланцюгу поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Оператор мультимодальних перевезень за допомогою підсистеми забезпечення економічної безпеки виявляє загрози конкретному ланцюгу поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів та здійснює їх групування за ступенем впливу на таке перевезення вантажів. Надалі здійснюється оцінка вартості впливу загроз на процедуру перевезення та визначається поточний стан економічної безпеки (вплив загроз) ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Після оцінки вартісного впливу загроз, визначається комплекс заходів щодо усунення загроз та оцінюється вартісний розмір таких заходів. Заходи щодо усунення загроз застосовуються на всіх ланках ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях, а інформація щодо стану ланцюга поставок надходить до блоку виявлення загроз та приймається рішення стосовно наявності чи відсутності загроз, стосовно яких ужиті заходи щодо їх нейтралізації. Відповідно до наведеної послідовності, розрахунок показника економічної безпеки ланцюгу поставок у мультимодальному перевезенні під час виявлення i -ї загрози може здійснюватись за формулою:

$$K_i = C_{zi} / (Z_i + Z_{zi}),$$

де C_{zi} – потенційні збитки виявленої i -ї загрози ланцюга поставок у мультимодальному перевезенні; Z_i – сума витрат на реалізацію заходів щодо нейтралізації (запобігання) впливу i -ї загрози на перевезення; Z_{zi} – сума збитків, які не нейтралізовані (не усунуті) під час впровадження заходів щодо нейтралізації впливу на перевезення i -ї загрози; i – кількість загроз економічній безпеці ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів.

У той час, коли $(Z_i + Z_{zi}) > C_{zi}$, а, у свою чергу, $K_i < 1$, це свідчить про незадовільний стан економічної безпеки, який не забезпечує нейтралізацію i -ї загрози. При цьому, сума витрат на реалізацію заходів щодо нейтралізації (запобігання) впливу i -ї загрози Z_i може перевищувати суму потенційних збитків C_{zi} , від виявленої i -ї загрози. Окрім того, значення K_i може отримати значення менше «1», коли сума «залишкових» (не нейтралізованих) збитків Z_{zi} , після впровадження заходів безпеки, разом із витратами на застосування заходів безпеки Z_i , спрямованих на нейтралізацію (запобігання) впливу загрози, перевищує потенційні (реальні) збитки C_{zi} від впливу i -ї загрози. Водночас, коли розрахункове значення показника економічної безпеки $K_i = 1$, то такий стан економічної безпеки свідчить, що сума витрат на реалізацію заходів щодо усунення впливу i -ї загрози Z_i та сума збитків Z_{zi} , які не нейтралізовані під час впровадження заходів усунення i -ї загрози, дорівнюють сумі потенційних збитків C_{zi} виявленої i -ї загрози. Тобто, у разі отримання значення показника економічної безпеки $K_i = 1$, оператор мультимодальних перевезень повинен прийняти рішення щодо необхідності здійснення витрат на нейтралізацію виявленої загрози чи погодитись з потенційним збитком, коли показник економічної безпеки K_i матиме значення менше «1». Значення показника економічної безпеки суттєво більше одиниці ($K_i > 1$) є свідченням достатності впровадження заходів щодо нейтралізації впливу i -ї загрози. Слід зазначити, що всі загрози процесу, яким є ланцюг поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, мають прояв у зупинці або уповільненні такого процесу та мають наслідком наднормативні витрати оператора мультимодальних перевезень, що в цілому впливає на прибутковість усіх учасників ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Виходячи з цього показники C_{zi} та Z_{zi} повинні визначатись після виявлення потенційних загроз економічній безпеці, з урахуванням ланки ланцюга поставок у мультимодальному перевезенні вантажу (місце впливу загрози), на яку можливий потенційний вплив виявленої загрози. У наступному, вплив загрози повинен бути трансформовано у час затримки процесу перевезення та визначено вартісний вираз такої затримки, яка пов'язана з певним видом транспорту чи наднормативним часом перебування у логістичному центрі на маршруті перевезення вантажів.

Зазначимо, що блоки виявлення загроз економічній безпеці, групування загроз, оцінки вартості впливу загроз на економічну безпеку ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів і блок заходів та їх вартості щодо усунення загроз економічній безпеці (рис. 1) мають забезпечити аналіз, виявлення, оцінку впливу загроз та визначити найбільш доцільні дії щодо нейтралізації або зменшення впливу виявлених загроз. Аналіз результатів наукових досліджень щодо економічної безпеки не дозволив виявити методичні підходи до «паспортизації» загроз економічній безпеці за виключенням окремих підходів до їх класифікації.

На нашу думку, «паспортизація» загроз економічній безпеці ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів має відбуватися таким чином. Насамперед необхідно визначитися з областями процесу функціонування ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, де можуть виникнути загрози економічній безпеці. Під областями виникнення загроз будуть розумітися згруповані елементи ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, щодо яких є можливість і потреба застосування заходів забезпечення економічної безпеки, які нейтралізують або мінімізують вплив загроз. Основними областями виникнення загроз можуть бути вантаж, перевізники та види транспорту, задіяні у процесі такого перевезення, логістичні центри, інформація щодо вантажу, який перевозиться, процедури державного регулювання переміщення товарів через кордон тощо. Основною ознакою потенційної чи наявної загрози є потенційна чи реальна зупинка процесу перевезення вантажу. Індикатором впливу загроз на процес функціонування ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів є наднормативний час перевезення в будь-якій ланці ланцюга поставок чи наднормативна затримка процесу перевезень. Оцінка впливу загрози на економічну безпеку ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів полягає у визначенні, під впливом виявленої потенційної загрози, можливої втрати прибутку оператора мультимодального перевезення та інших учасників ланцюга поставок. «Паспортизація» загроз, яка повинна здійснюватись заздалегідь, є основою функціонування алгоритму забезпечення економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів. Зокрема, «паспортизація» передбачає формування сукупності відомостей щодо областей виникнення загроз, їх індикаторів, правила оцінки впливу потенційної загрози та заходи, які спрямовані на усунення або мінімізацію впливу виявлених загроз.

Таким чином, алгоритм функціонування підсистеми забезпечення економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів повинен, за рахунок попередньої «паспортизації» загроз, забезпечити виявлення, аналіз, оцінку впливу та здійснення заходів щодо нейтралізації чи усунення впливу загроз на економічну безпеку.

Висновки. Здійснивши аналіз результатів наукових досліджень вітчизняних науковців щодо формування парадигми економічної безпеки ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, як концептуальної схеми чи моделі постановки проблем та їх вирішення, можна зазначити наступне: моделі визначення економічної безпеки підприємства на сучасному етапі розвитку науки проходять етап формування, а модель економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях сучасними науковцями не досліджувалась. За результатами проведеного аналізу можна зазначити, що сучасні дослідження моделей економічної безпеки підприємств ґрунтуються на їх сталій структурі, а обчислення показників економічної безпеки здійснюються на основі базових показників діяльності підприємства, отриманих за певний період діяльності.

В той же час, функціонування ланцюгів поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів є унікальним за природою формування та короткотерміновим у часі процесом перевезення, де у разі відсутності або здійснення несвоєчасних дій щодо виявлення та нейтралізації (зменшення негативного впливу) загроз зменшується або втрачається прибуток, що призводить до втрати належного рівня економічної безпеки. Структура кожного з ланцюгів поставок у мультимодальному перевезенні вантажів формується у кожному окремому випадку в залежності від конкретної угоди щодо перевезення вантажу.

Виходячи з даних посилок, за результатами дослідження визначені основні елементи алгоритму забезпечення економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів у загальній системі мультимодальних перевезень. Крім того, розроблено деталізований алгоритм функціонування підсистеми забезпечення економічної безпеки ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях, який визначає порядок та забезпечує розрахунок економічної безпеки ланцюга поставок за рахунок визначення потенційних збитків від виявленої загрози, суми витрат на заходи щодо нейтралізації загрози та суми збитків, які не нейтралізовані під час впровадження заходів щодо нейтралізації загрози. Додатково запропоновано методичний підхід до «паспортизації» загроз економічній безпеці ланцюга поставок у мультимодальних перевезеннях вантажів, який полягає у визначенні областей виникнення загроз, індикаторів впливу загроз та оцінки впливу загроз у процесі перевезення на втрати прибутку оператора мультимодальних перевезень та інших учасників ланцюга поставок.

Література

1. Дудка Ю. П. Парадигма економічної глобалізації та її значення у формуванні концептуальної матриці економічної безпеки / Ю. П. Дудка // Економічний простір. – 2009. – №22/1. – С.45–57.
2. Жаліло Я. А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави: [монографія] / Я.А. Жаліло. – К.: НІСД, 2009. – 336с.
3. Чорний В. В. Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність: [монографія] / В. В. Чорний. – К.: Держ. екон.-технол. ун-т трансп., 2013. – С. 212–272.
4. Сучасна парадигма конкурентоспроможності підприємства / Л. С. Лісовська, Л. В. Іванець [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Ekonomika/2009_640/20.pdf
5. Пасічник В. Філософська категорія безпеки як основа нової парадигми державного управління національного безпекою / В. Пасічник // Демократичне врядування. – 2011. – Вип. 7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.lvivacademy.com/visnik7/fail/pasichnyk.pdf
6. Ткаченко А. М. Філософські засади забезпечення економічної безпеки держави (з викладенням основ екосистеми) / А. М. Ткаченко, К. І. Маменко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова_періодика/vestnik/Технічний_прогрес_та_ефективність_виробництва/2011/7/72011_19.pdf
7. Сич Є. Сучасна парадигма формування тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень / Є. Сич, Н. Колеснікова, В. Чорний // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Сер. «Економіка і управління». – 2009. – Вип. 14. – С.32–36.
8. Матійко С.М. Впровадження механізму державної підтримки самоорганізації транспортної системи / С. М. Матійко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvamu_upravl/2010_4/20.pdf
9. Кучерук Ю. Г. Інноваційно-логістична парадигма управління якістю транспортних послуг / Ю. Г. Кучерук // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1193>.
10. Ляш О. І. Система парадигма соціальної безпеки на різних рівнях суспільної ієрархії / О. І. Ляш // Механізм регулювання економіки. – 2011. – №2. – С. 23–32.
11. Минко И. С. Экономические угрозы и экономическая безопасность / И. С. Минко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ibl.ru/konf/151211/ekonomicheskie-ugrozy.html.
12. Богомолова Н. І. Фінансові умови та принципи прискорення залізничних перевезень / Н. І. Богомолова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №36. – С.246–250.
13. Богомолова Н. І. Основні організаційно – економічні принципи прискорення залізничних перевезень / Н. І. Богомолова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2009_4/Bogomolova_409.htm.
14. Гудзинський О. Д. Управління формуванням ланцюгів постачання в сільському господарстві / О.Д. Гудзинський, С. М. Судомир // Інноваційна економіка (Маркетинг і ціноутворення). – 2012. – №6 (32). – С.179–181. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/inek/2012_6/179.pdf.
15. Канке А. А. Основы логистики: учебное пособие / А.А. Канке, И.П.Кошева. – М.: КНОРУС, 2010. – 576 с.
16. Корчевська Л. О. Система принципів забезпечення економічної безпеки підприємства / Л. О. Корчевська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 38. – С. 44–49.
17. Майорова І. М. Сучасні інтеграційні ланцюги постачання в міжнародному бізнесі / І. М. Майорова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: economy.kpi.ua/files/files/22_kpi_2012.doc.
18. Чеховська М. М. Закономірності та принципи формування ринково орієнтованого залізничного комплексу України / М. М. Чеховська [Електронний ресурс]. – Режим доступу: economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1277.
19. Чорний В. В. Принципи ціноутворення на міжнародні вантажні залізничні перевезення / В.В. Чорний // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – Серія «Економічні науки». – 2009. – № 38. – С. 239–245.
20. Ткаченко А. М. Оцінка рівня економічної безпеки підприємства / А. М.Ткаченко, О. Л. Резніков // Вісник економічної науки України. – 2010. – №1. – С. 101–106.
21. Плетнікова І. Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.07.04 / І. Л. Плетнікова / Харківська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2001. – 19 с.
22. Тимофеева Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.03 / Т.О. Тимофеева / Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2009. – 20 с.
23. Якубович З. В. Недоліки методик оцінювання рівня економічної безпеки підприємства та шляхи їх усунення / З. В. Якубович // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2011. – № 704. – С. 71–76 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Management/2011_704/11.pdf

Стаття надійшла до редакції 08.04.2014 р.