

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-74-150>

УДК 338.1:656.078

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЯК ВІДОБРАЖЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ECONOMIC SECURITY AS A REFLECTION OF THE TRANSPORT ENTERPRISE'S DEVELOPMENT STRATEGY

Потьомкін Сергій Миколайович

аспірант,

Державний університет інфраструктури та технологій

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7083-8827>**Potomkin Sergii**

State University of Infrastructure and Technologies

Стаття присвячена актуальним питанням оцінювання рівня економічної безпеки підприємств, зокрема транспортних як відображення прийнятої стратегії розвитку. Показано, що турбулентність економічного середовища змушує підприємства переглядати свої стратегії розвитку, впроваджувати механізми кризового реагування та підвищувати гнучкість управлінських рішень з метою забезпечення економічної безпеки. Розроблено методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки транспортних підприємств, який базується на розрахунку інтегрального показника, складові якого (індикатори) характеризують стабільність їхнього функціонування та рівень захищеності ключових аспектів діяльності. Запропоновано шкалу відповідності ефективності прийнятої стратегії розвитку транспортного підприємства з позицій забезпечення його економічної безпеки. Визначено напрями коригування стратегії розвитку транспортних підприємств залежно від рівня економічної безпеки.

Ключові слова: турбулентне економічне середовище, стратегія, розвиток, економічна безпека, оцінка, діяльність, управлінські рішення, адаптація, транспортне підприємство.

The article is devoted to topical issues of assessing the level of enterprises' economic security, in particular transport enterprises, as a reflection of the adopted development strategy. It is shown that in a turbulent economic environment, enterprises are forced to adjust their development strategies, implement anti-crisis measures, and increase the adaptability of management decisions to ensure economic security. A methodological approach to assessing the level of transport enterprises' economic security is developed. It is based on six main indicators that characterized the stability of their functioning and the level of security of key aspects of their activities, namely the growth intensity coefficient, the level of physical depreciation of fixed assets, the volume of capital investments, financial stability indicators, the level of staffing, and the company's market share. A scale of compliance with the effectiveness of the adopted development strategy of a transport enterprise from the standpoint of ensuring its economic security is proposed. It is shown that with a high level of economic security, it is advisable to focus on diversifying services, optimizing logistics processes, and increasing the efficiency of resource management within the framework of the adopted strategy. With an average level of economic security, the development strategy should be reviewed in a timely manner in order to increase efficiency, considering the dynamics of processes in the external environment. With a low level of economic security, the development strategy should focus on increasing financial stability by optimizing costs, attracting additional sources of financing, and improving the risk management system. With an unsatisfactory level of economic security, the first thing to do is to conduct a detailed analysis of the financial situation, identify the main threats, and develop a set of anti-crisis measures. This approach allows to determine the magnitude and directions of changes, as well as carry out a comprehensive assessment of the integral level of enterprises' economic security.

Keywords: turbulent economic environment, strategy, development, economic security, assessment, activity, management decisions, adaptation, transport enterprise.

Постановка проблеми. Розвиток транспортних підприємств відіграє ключову роль у підтримці економічної стабільності України під час війни та у процесі післявоєнного відновлення. У воєнний період ефективна логістика сприяє забезпеченню критично важливих поставок, евакуації населення та підтримці діяльності промисловості. Водночас, інфраструктура зазнає значних руйнувань, що негативно впливає на різні аспекти діяльності транспортних підприємств. Це актуалізує проблему забезпечення їх економічної безпеки, а також стратегічного управління нею для забезпечення їхньої фінансової стійкості, конкурентоспроможності та адаптивності в умовах турбулентного економічного середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема управління економічною безпекою транспортних підприємств в контексті забезпечення їх стратегічного розвитку знаходиться в центрі уваги багатьох провідних науковців і практиків. Особливої уваги заслуговують наукові публікації Алькема В. Г., Трояна Є. М. [1], Ареф'євої О. В., Вовк О. М., Дмитрик Х. Ю. [2], Бобиля В. В., Дехтяра С. С. [3], Кравченко О. О., Шкуренко О. В., Ярмоліцької О. В., Корнійко Я. Р., Примаченко Г. О. [4], Марценюк Л. В., Кокітко О. В., Скубченко Д. О. [5], Міщенко М. І., Марценюка Л. В., Чернової Н. С., Грінєнка М. О. [6], Харути В., Марунича В., Григоревської М. [7].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Визначаючи теоретичну і практичну значущість наукових розробок у сфері забезпечення економічної безпеки підприємств, зокрема транспортних, необхідно зазначити наступне. Зміна умов їхнього функціонування в умовах повномасштабної військової агресії РФ проти України, підвищення рівня невизначеності зовнішнього середовища, виникнення нових задач, пов'язаних з необхідністю відновлення транспортної інфраструктури та національної економіки в цілому обумовлюють необхідність проведення подальших досліджень, зокрема в сфері оцінювання ефективності розробленої стратегії розвитку транспортного підприємства з позицій забезпечення необхідного (достатнього) рівня економічної безпеки.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є розробка методичного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки транспортного підприємства як відображення прийнятої стратегії розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Особливістю функціонування укра-

їнських підприємств, зокрема транспортних у сучасних умовах є здійснення діяльності в умовах середовища, яке можна визначити як турбулентне. Економічне середовище вважається турбулентним, якщо воно характеризується високою динамічністю змін, непередбачуваністю та нестабільністю макро- і мікроекономічних процесів. Турбулентне середовище виникає під впливом глобальних економічних криз, політичних конфліктів, технологічних зрушень і соціальних трансформацій [8]. У таких умовах підприємства змушені адаптувати свої бізнес-стратегії, впроваджувати антикризові механізми та підвищувати гнучкість управлінських рішень [2; 7].

Турбулентність економічного середовища значно впливає на фінансову стійкість підприємств, їх інвестиційні можливості та конкурентоспроможність. Високий рівень невизначеності вимагає оперативного моніторингу ризиків та впровадження механізмів прогнозування змін на ринку. Ефективне управління в умовах турбулентності передбачає стратегічну адаптацію, цифровізацію бізнес-процесів та розвиток антикризових програм [4]. Впровадження інноваційних моделей управління дозволяє підприємствам зменшити негативний вплив економічних потрясінь та забезпечити стабільний розвиток у нестабільному середовищі. В таких умовах особливого значення набувають питання забезпечення економічної безпеки як ключової умови виживання у поточному періоді та забезпечення цілеспрямованого розвитку у коротко- і довгостроковій перспективах.

Термін «економічна безпека» вперше був введений в науковий обіг у США в середині XX століття. Однак концептуальні уявлення про економічну безпеку як стан, якого господарська система ще не досягла, але який може бути реалізований у процесі соціально-економічних трансформацій, можна знайти вже у працях давньо східних і античних мислителів, зокрема Платона. Серед основних загроз суспільству свого часу Платон виділяв розкол на два соціально-економічні полюси – багатство і бідність, порушення громадського порядку через надмірний егоїзм та неконтрольовану «свободу демосу», а також наголошував на важливості ролі держави у виході з економічних криз.

Упродовж останнього десятиліття XX століття в економічній науці спостерігалось активне пожвавлення дискусій щодо економічної безпеки. Глибокий аналіз цієї категорії продемонстрував відсутність єдиного визна-

чення, але водночас більшість дослідників сходяться на думці, що економічна безпека відіграє ключову роль у стабільному функціонуванні та розвитку підприємства, забезпечуючи його фінансову стійкість і ефективне управління [1; 5; 6; 9 та ін.]. Вона гарантує доступ до необхідних ресурсів, що дозволяє мінімізувати ризики, пов'язані з фінансовими труднощами, запобігати банкрутству та підтримувати конкурентні переваги на ринку. Основним завданням економічної безпеки є створення умов для стабільної та ефективної діяльності підприємства, що сприяє його довгостроковому розвитку та стійкості до зовнішніх і внутрішніх загроз.

Бобиль В. В. і Дехтяр С. С. характеризують ризик у сфері економічної безпеки транспортного підприємства як можливість нанесення шкоди його фінансовим інтересам унаслідок реалізації загроз, що впливають на стабільність та ефективність його функціонування [3]. Формування системи управління ризиками можливе лише за умов системного та стратегічного підходу до кількісного оцінювання множини індикаторів, які характеризують здатність транспортного підприємства забезпечувати (підтримувати) необхідний рівень економічної безпеки.

На основі аналізу діяльності підприємств транспортної галузі авторами була розроблено методичний підхід до оцінки рівня їх економічної безпеки. Запропонований підхід ґрунтується на шести ключових індикаторах, що відображають стабільність функціонування підприємства та рівень захищеності його основних сфер діяльності. Розглянемо основні показники, які визначають рівень економічної безпеки транспортного підприємства.

1. Коефіцієнт інтенсивності зростання ($K_{із}$), який відображає темпи розвитку підприємства у порівнянні із середнім рівнем зростання в галузі. Він розраховується за формулою:

$$K_{із} = \frac{T_{V_{пер,мп}}(t)}{T_{V_{пер,мг}}(t)}, \quad (1)$$

де $T_{V_{пер,мп}}(t), T_{V_{пер,мг}}(t)$ – темпи зростання обсягів перевезень по транспортному підприємству та галузі в цілому за період часу t відповідно.

Коефіцієнт інтенсивності зростання дозволяє визначити ефективність управлінських рішень та адаптацію компанії до змін у ринковому середовищі. Якщо він є нижчим за одиницю, це свідчить про процеси скорочення діяльності підприємства. У таких випадках

кількісний аналіз має бути доповнений якісним дослідженням, спрямованим на визначення причин низьких темпів розвитку. Якщо коефіцієнт перевищує одиницю, можна говорити про позитивну динаміку зростання транспортного підприємства. Проте, якщо цей показник перевищує норму більш ніж на 10 %, то необхідно проводити додатковий аналіз, адже стрімке зростання обсягів перевезень може привертати увагу конкурентів, створювати ризики недружніх ринкових впливів, що може призвести до довгострокових негативних наслідків.

2. Рівень зносу основних виробничих засобів (перш за все, транспортних засобів) можна визначати як за класичними методами оцінки (ступінь фізичного зносу, %), так і з використанням коефіцієнта зносу, що враховує технічний стан обладнання та його експлуатаційні характеристики. На нашу думку, другий підхід є більш доцільним, оскільки дозволяє порівняти стан основних виробничих засобів конкретного транспортного підприємства із загальною ситуацією в галузі. Тоді рівень зносу основних виробничих засобів ($K_{зп}$) буде визначатися за формулою:

$$K_{зп} = \frac{K_{зп,мп}(t)}{K_{зп,мг}(t)}, \quad (2)$$

де $K_{зп,мп}(t), K_{зп,мг}(t)$ – коефіцієнти зносу по транспортному підприємству та галузі в цілому на кінець періоду часу t відповідно.

При оцінці рівня зносу важливо враховувати не лише фізичний, а й моральний знос, оскільки він може мати визначальне значення для швидкості перевезень і якості надання послуг і, відповідно, мати значний вплив на рівень економічної безпеки у майбутньому. Крім того, це дозволить отримати більш об'єктивну картину щодо необхідності оновлення матеріально-технічної бази підприємства.

3. Рівень капітальних вкладень ($K_{кв}$) виступає показником процесів модернізації підприємства і буде визначатися по формулі:

$$K_{кв} = \frac{K_{кв,мп}(t)}{K_{кв,мг}(t)}, \quad (3)$$

де $K_{кв,мп}(t), K_{кв,мг}(t)$ – коефіцієнти капітальних вкладень по транспортному підприємству та галузі в цілому за період часу t відповідно.

У загальному вигляді коефіцієнт капітальних вкладень буде визначатися як відношення загального обсягу капітальних вкладень до

середньої за визначений період часу вартості основних виробничих засобів (транспортних засобів, складських приміщень тощо).

4. Рівень фінансової стійкості ($K_{\text{фс}}$) оцінюється відповідно до існуючих методик [10 та ін.] на основі трьох показників, а саме:

а) коефіцієнта поточної ліквідності (коефіцієнта покриття), що характеризує здатність підприємства погашати короткострокові зобов'язання за рахунок наявних оборотних активів ($K_{\text{покр}}$) і визначається за формулою:

$$K_{\text{покр}} = \frac{OA}{ПЗ}, \quad (4)$$

де OA – оборотні активи підприємства; $ПЗ$ – його поточні зобов'язання;

б) коефіцієнта забезпеченості власними оборотними коштами, що показує здатність підприємства стабільно функціонувати в довгостроковій перспективі ($K_{\text{забОА}}$) і визначається за формулою:

$$K_{\text{забОА}} = \frac{НА}{ВК}, \quad (5)$$

де $НА$ – необоротні активи підприємства; $ВК$ – його власний капітал;

в) коефіцієнта автономії, що характеризує рівень фінансової незалежності підприємства та ступінь участі власників у формуванні його майнового фонду ($K_{\text{авт}}$) і визначається за формулою:

$$K_{\text{авт}} = \frac{ВК}{ВК + ПК}, \quad (6)$$

де $ПК$ – позиковий капітал підприємства.

При використанні показників (4)-(6) необхідно орієнтуватися на порогові значення з урахуванням специфіки їхніх рівнів для транспортних підприємств. Оскільки рівень фінансової стійкості запропоновано характеризувати трьома показниками, то для отримання узагальненого значення можна використати наступний підхід:

1) присвоєння кожному показнику оцінки задоволеності його значення нормативному рівню: 1 – якщо розрахункове значення задовольняє нормативному; 0 – якщо розрахункове значення не задовольняє нормативному;

2) розрахунок рівня фінансової стійкості як середньої арифметичної простої з оцінок задоволеності:

$$K_{\text{фс}} = \frac{\sum_{j=1}^3 K_{\text{зад},j}}{3}, \quad (7)$$

де $K_{\text{зад},j}$ – оцінка задоволеності фактичного значення j -го показника фінансової стійкості нормативному рівню ($j = 1, 3$).

5. Рівень кадрової забезпеченості визначає здатність транспортного підприємства забезпечувати стабільну та ефективну роботу в умовах змін міграційної політики як на міжнародному, так і на національному рівні. В умовах демографічної кризи та значного відтоку працездатного населення внаслідок повномасштабної військової агресії РФ проти України вплив цього показника на рівень економічної безпеки підприємств, зокрема транспортних значно зріс. Директор Інституту демографії та соціальних досліджень імені Михайла Птухи Лібанова Е. М. ще у 2024 році зазначала, що в Україні спостерігається дефіцит трудових ресурсів, і після завершення воєнних дій ця проблема може загостритися до критичного рівня [11]. Тому вже зараз доцільно визначати рівень кадрової забезпеченості основної діяльності транспортних підприємств і враховувати його при оцінці рівня їх економічної безпеки. Розрахунок рівня кадрової забезпеченості ($K_{\text{кз}}$) буде здійснюватися за формулою:

$$K_{\text{кз}} = \frac{K_{\text{кз,факт}}(t)}{K_{\text{кз,потр}}(t)}, \quad (8)$$

де $K_{\text{кз,факт}}(t)$, $K_{\text{кз,потр}}(t)$ – чисельність робітників фактично, задіяних на транспортному підприємстві, та потреба в них за період часу t відповідно.

6. Відносна частка ринку є важливим індикатором конкурентоспроможності транспортного підприємства. Основою її розрахунку є порівняння ринкової позиції підприємства з лідером галузі. У даному випадку пропонується визначати частку ринку транспортної компанії відносно частки її ключового конкурента, що дозволяє оцінити її конкурентні переваги та стратегічні можливості. Тоді визначення відносної частки ринку ($K_{\text{чр}}$) буде здійснюватися за формулою:

$$K_{\text{чр}} = \frac{K_{\text{чр,мп}}(t)}{K_{\text{чр,ок}}(t)}, \quad (9)$$

де $K_{\text{чр,мп}}(t)$, $K_{\text{чр,ок}}(t)$ – відносна частка ринку транспортного підприємства та його основного конкурента за період часу t відповідно.

Тоді на основі розглянутих показників для оцінювання ефективності обраної стратегії розвитку можна використовувати інтегральний показник, який характеризує здатність транспортного підприємства забезпечувати його економічну безпеку. Значення інтегрального показника рівня економічної безпеки буде визначатися на основі множини част-

кових коефіцієнтів $(K_{із}, K_{зн}, K_{кв}, K_{фс}, K_{кз}, K_{чр})$, визначених на основі (1)-(9), за допомогою формул такого типу:

$$K_{норм,i} = K_{норм,i}^1 \cdot K_{норм,i}^2, \quad (10)$$

де $K_{норм,i}^1, K_{норм,i}^2$ – коефіцієнти, що враховують відхилення фактичних значень часткових коефіцієнтів від нормативних (еталонних) параметрів як за їхньою величиною, так і за структурою. Ці коефіцієнти будуть визначатися за формулами:

$$K_{норм,i}^1 = \sqrt{\sum_{i=1}^6 (K_i^{факт})^2} / \sqrt{\sum_{i=1}^6 (K_i^{норм})^2}, \quad (11)$$

$$K_{норм,i}^2 = \sum_{i=1}^6 (K_i^{факт} \cdot K_i^{норм}) / \sqrt{\sum_{i=1}^6 (K_i^{факт})^2} \cdot \sqrt{\sum_{i=1}^6 (K_i^{норм})^2}, \quad (12)$$

де $K_i^{факт}, K_i^{норм}$ – фактичні і нормативні значення часткових коефіцієнтів $(i = \overline{1,6})$.

На основі множини часткових коефіцієнтів формується вектор фактичного рівня економічної безпеки транспортного підприємства $(|\overline{ЕБ}_{факт}|)$, який можна представити у такому вигляді:

$$|\overline{ЕБ}_{факт}| = \left\{ K_{норм,K_{із}}; K_{норм,K_{зн}}; K_{норм,K_{кв}}; K_{норм,K_{фс}}; K_{норм,K_{кз}}; K_{норм,K_{чр}} \right\}, \quad (13)$$

де $K_{норм,K_{із}}, K_{норм,K_{зн}}, K_{норм,K_{кв}}, K_{норм,K_{фс}}, K_{норм,K_{кз}}, K_{норм,K_{чр}}$ – часткові коефіцієнти, що характеризують виділені складові економічної безпеки транспортного підприємства.

Вектор фактичного рівня економічної безпеки необхідно порівняти з вектором цільового рівня $(|\overline{ЕБ}_{ціль}|)$, який можна представити у такому вигляді:

$$|\overline{ЕБ}_{ціль}| = \left\{ K_{ціль,K_{із}}; K_{ціль,K_{зн}}; K_{ціль,K_{кв}}; K_{ціль,K_{фс}}; K_{ціль,K_{кз}}; K_{ціль,K_{чр}} \right\}, \quad (14)$$

де $K_{ціль,K_{із}}, K_{ціль,K_{зн}}, K_{ціль,K_{кв}}, K_{ціль,K_{фс}}, K_{ціль,K_{кз}}, K_{ціль,K_{чр}}$ – цільові значення, що відповідають безпечному функціонуванню транспортного підприємства, для розглянутих складових його економічної безпеки.

Тоді оцінка рівня економічної безпеки $(P_{ЕБ})$ як відображення ефективності прийнятої стратегії розвитку транспортного підприємства буде визначатися за формулою:

$$P_{ЕБ} = |\overline{ЕБ}_{факт}| / |\overline{ЕБ}_{ціль}|. \quad (15)$$

На основі (15) була розроблена шкала ефективності прийнятої стратегії розвитку транспортного підприємства (табл. 1)

Залежно від визначеного рівня економічної безпеки необхідно вживати заходів щодо корегування стратегії розвитку транспортного підприємства. Так, при високому рівні економічної безпеки доцільно зосередитися на диверсифікації послуг, оптимізації логістичних процесів та підвищенні ефективності управління ресурсами в межах прийнятої стратегії. Висока економічна стійкість дозволяє активно інвестувати в модернізацію рухомого складу, що сприятиме зростанню конкурентоспроможності.

При середньому рівні економічної безпеки стратегія розвитку має своєчасно переглядатися з метою підвищення ефективності з врахуванням динаміки процесів у зовнішньому середовищі. Слід посилити механізми управління ризиками, впроваджуючи більш ефективні методи фінансового контролю та аналізу зовнішніх загроз. Доцільними є диверсифікація джерел доходів та оптимізація логістичних процесів, що сприятиме зменшенню витрат і підвищенню конкурентоспроможності. Також

Таблиця 1

Шкала відповідності ефективності прийнятої стратегії розвитку транспортного підприємства з позицій забезпечення його економічної безпеки

Рівень економічної безпеки	Економічна безпека	Ефективність стратегії розвитку транспортного підприємства
$0,89 < P_{ЕБ} \leq 1,0$	Високий	Стратегія розвитку є науково обґрунтованою та ефективною.
$0,74 < P_{ЕБ} \leq 0,9$	Середній	Стратегія розвитку є недостатньо адаптивною до змін ринкового середовища, тому має своєчасно переглядатися з метою підвищення ефективності.
$0,59 < P_{ЕБ} \leq 0,75$	Низький	Стратегія розвитку потребує комплексного корегування.
$0 < P_{ЕБ} \leq 0,58$	Незадовільний	Стратегія розвитку потребує термінового корегування та вживання заходів для стабілізації діяльності підприємства та мінімізації ризиків.

Джерело: сформовано автором

необхідно здійснювати модернізацію матеріально-технічної бази підприємства, включаючи оновлення рухомого складу та впровадження цифрових технологій.

При низькому рівні економічної безпеки слід зосередитися на підвищенні фінансової стійкості шляхом оптимізації витрат, залучення додаткових джерел фінансування та вдосконалення системи управління ризиками. Важливою є модернізація матеріально-технічної бази, що сприятиме підвищенню ефективності виробничих процесів та зменшенню експлуатаційних витрат. Необхідно переглянути ринкову стратегію, орієнтуючись на диверсифікацію послуг та розширення клієнтської бази.

При незадовільному рівні економічної безпеки насамперед слід провести детальний аналіз фінансового стану, визначити основні загрози та розробити комплекс антикризових заходів. Оптимізація витрат, пошук альтернативних джерел фінансування та реструктуризація боргових зобов'язань допоможуть покращити фінансову стійкість підприємства. Важливим напрямом є модернізація матеріально-технічної бази та впровадження сучасних технологій для підвищення продуктивності та конкурентоспроможності. Також необхідно переглянути ринкову стратегію, зосередившись на розширенні партнерських відносин і диверсифікації діяльності для забезпечення стабільного розвитку підприємства.

Запропонований підхід до оцінювання ефективності прийнятої стратегії розвитку транспортного підприємства з позицій забезпечення його економічної безпеки має певні переваги. По-перше, цей методич-

ний підхід дозволяє визначати як величину, так і напрями змін рівня економічної безпеки підприємств, що є важливим для проведення стратегічного аналізу та ухвалення управлінських рішень. По-друге, використання інтегрального показника дозволяє здійснювати комплексну оцінку рівня економічної безпеки підприємства.

Висновки. Турбулентність макро- і мікроекономічних процесів потребує адаптації бізнес-стратегій та впровадження антикризових механізмів. Одним із ключових аспектів стабільного розвитку підприємств, зокрема транспортних є забезпечення їх економічної безпеки, що передбачає фінансову стійкість, ефективне управління ресурсами та мінімізацію ризиків.

Результати дослідження свідчать про необхідність системного підходу до оцінки рівня економічної безпеки шляхом аналізу множини індикаторів (інтенсивності зростання, зносу основних виробничих засобів, рівня капітальних вкладень, фінансової стійкості, рівня кадрової забезпеченості та відносної частки ринку). Запропонований підхід до оцінювання рівня економічної безпеки дає змогу здійснювати комплексний аналіз її динаміки та визначати пріоритетні напрями розвитку транспортного підприємства. Подальші напрями досліджень можуть бути зосереджені на розробці адаптивних стратегій управління ризиками для транспортних підприємств в умовах високої економічної турбулентності. Також перспективним є аналіз впливу цифрових технологій на забезпечення економічної безпеки та конкурентоспроможності транспортної галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Алькема В. Г., Троян Є. М. Управління забезпеченням економічної безпеки логістичної компанії. *Information systems and technologies for managing socio-economic processes in sectors of the economy: collective monograph*. Riga: Baltija Publishing, 2023. Р. 1–22.
2. Ареф'єва О. В., Вовк О. М., Дмитрик Х. Ю. Стратегічні орієнтири реалізації інноваційного потенціалу транспортних підприємств при відбудові економіки. *Східна Європа : економіка, бізнес та управління*. 2022. Вип. 3. С. 40–44.
3. Бобиль В. В., Дехтяр С. С. Забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств в умовах фінансової нестабільності. *Ефективна економіка*. 2022. № 7. URL: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/147/147> (дата звернення: 14.04.2025).
4. Kravchenko, O., Shkurenko, O., Korniiko, Y., Yarmolitska, O., Prymachenko, H. Risks of the transport infrastructure reconstruction financing. *Proceedings of 28th International Scientific Conference. Transport Means 2024*. Kaunas, Lithuania. Р. 365–370. URL: <https://doi.org/10.5755/e01.2351-7034.2024.P365-370> (дата звернення: 23.04.2025).
5. Марценюк Л. В., Кокітко О. В., Скубченко Д. О. Економічна безпека на залізничному транспорті як ефективна складова стабільного розвитку залізничних перевезень. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. № 1. С. 307–315.

6. Міщенко М. І., Марценюк Л. В., Чернова Н. С., Грінєнко М. О. Теоретичні підходи до управління економічною безпекою транспортних підприємств у сучасних умовах. *Економіка та держава*. 2020. № 11. С. 35–40.
7. Харута В., Маруніч В., Харута В., Григоревської М. Стратегічне управління проєктами підприємств транспортної галузі. *Управління розвитком складних систем*. 2021. № 45. С. 57–65.
8. Wang M.-Ch., Pei-Chen Ch., Fang Sh.h-Ch. How environmental turbulence influences firms' entrepreneurial orientation: the moderating role of network relationships and organizational inertia. *Journal of Business & Industrial Marketing*. 2021. No. 36.1. P. 48–59.
9. Гринкевич С. С., Когут М. М., Станкевич М. В. Еволюція теоретичних концепцій економічної безпеки підприємства. *Економіка та суспільство*. 2023. № 50. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-70> (дата звернення: 21.04.2025).
10. Стеців Л. П. Діагностика фінансово-економічної діяльності підприємства: монографія. Київ : Вид-во КНЕУ, 2021. 312 с.
11. Елла Лібанова: В Україні може виникнути потреба в мігрантах після війни. URL: <https://slovoproslovo.info/ella-libanova-v-ukraini-mozhe-vynyknuty-potreba-v-mihrantah-pislya-viyny> (дата звернення: 18.04.2025).

REFERENCES:

1. Al'kema V. H., Troyan Ye. M. (2023) *Upravlinnya zabezpechenniam ekonomichnoyi bezpeky lohistychnoyi kompaniyi* [Management of ensuring the economic security of a logistics company]. Information systems and technologies for managing socio-economic processes in sectors of the economy: collective monograph. Riga : Baltija Publishing. P. 1–22. (in Ukrainian)
2. Aref'yeva O. V., Vovk O. M., Dmytryk Kh. Yu. (2022) *Stratehichni oriyentyry realizatsiyi innovatsynoho potentsialu transportnykh pidpryyemstv pry vidbudovi ekonomiky* [Strategic guidelines for implementing the innovative potential of transport enterprises during the reconstruction of the economy]. *Skhidna Yevropa : ekonomika, biznes ta upravlinnya*, iss. 3, pp. 40–44. (in Ukrainian)
3. Bobyl' V. V., Dekhtyar S. S. (2022) *Zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky transportnykh pidpryyemstv v umovakh finansovoyi nestabil'nosti* [Ensuring the economic security of transport enterprises in conditions of financial instability]. *Efektivna ekonomika*, 7. Available at: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/147/147> (accessed April 2025). (in Ukrainian)
4. Kravchenko, O., Shkurenko, O., Korniiiko, Y., Yarmolitska, O., Prymachenko, H. (2024) Risks of the transport infrastructure reconstruction financing. Proceedings of 28th International Scientific Conference. Transport Means 2024. Kaunas, Lithuania, pp. 365–370.
5. Martsenyuk L. V., Kokitko O. V., Skubchenko D. O. (2021) *Ekonomichna bezpeka na zaliznychnomu transporti yak efektyvna skladova stabil'noho rozvytku zaliznychnykh perevezen'* [Economic security in railway transport as an effective component of the stable development of railway transportation]. *Naukovyy visnyk Dnipropetrovs'koho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*, no. 1, pp. 307–315. (in Ukrainian)
6. Mishchenko M. I., Martsenyuk L. V., Chernova N. S., Hrinenko M. O. (2020) *Teoretychni pidkhody do upravlinnya ekonomichnoyu bezpekoyu transportnykh pidpryyemstv u suchasnykh umovakh* [Theoretical approaches to managing the economic security of transport enterprises in modern conditions]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 11, pp. 35–40. (in Ukrainian)
7. Kharuta V., Marunych V., Kharuta V., Hryhorevs'koyi M. (2021) *Stratehichne upravlinnya proyektamy pidpryyemstv transportnoyi haluzi* [Strategic management of projects of transport industry enterprises]. *Upravlinnya rozvytkom skladnykh system*, no. 45, pp. 57–65. (in Ukrainian)
8. Wang, Ming-Chao, Pei-Chen Chen, and Shih-Chieh Fang (2021) How environmental turbulence influences firms' entrepreneurial orientation: the moderating role of network relationships and organizational inertia. *Journal of Business & Industrial Marketing*, no. 36.1, pp. 48–59.
9. Hrynkevych S. S., Kohut M. M., Stankevych M. V. (2023) *Evolutsiya teoretychnykh kontseptsiy ekonomichnoyi bezpeky pidpryyemstva* [Evolution of theoretical concepts of economic security of the enterprise]. *Ekonomika ta suspil'stvo*, no 50. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-70> (accessed April 2025). (in Ukrainian)
10. Stetsiv L. P. (2021) *Diahnostyka finansovo-ekonomichnoyi diyal'nosti pidpryyemstva* [Diagnostics of the financial and economic activity of the enterprise]. monohrafiya [monograph]. Kyiv : KNEU. 312 p. (in Ukrainian)
11. Ella Libanova: V Ukrayini mozhe vynyknuty potreba v mihrantakh pislya viyny [Ella Libanova: There may be a need for migrants in Ukraine after the war]. Available at: <https://slovoproslovo.info/ella-libanova-v-ukraini-mozhe-vynyknuty-potreba-v-mihrantah-pislya-viyny> (accessed April 2025). (in Ukrainian)