

**В.Г. Алькема**

*доктор економічних наук, професор,  
завідувач кафедри управлінських технологій,  
Університет економіки та права «КРОК»*

**М.І. Копитко**

*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри менеджменту,  
Львівський державний університет внутрішніх справ*

### **Інтегральна оцінка рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств**

*У статті досліджено аспекти оцінювання рівня економічної безпеки вітчизняних автомобілебудівних підприємств. На основі цього розроблено модель, яка дає змогу визначити значення інтегрального показника рівня економічної безпеки з урахуванням окремих індикаторів у функціональних складових. Результатом застосування вказаної моделі буде отримання тактичної та стратегічної оцінки рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств.*

**Ключові слова:** автомобілебудівні підприємства, економічна безпека, процес оцінювання рівня економічної безпеки, індикатори, тактична оцінка, стратегічна оцінка.

**В.Г. Алькема**

*доктор экономических наук, профессор,  
заведующий кафедрой управленческих технологий,  
Университет экономики и права «КРОК»*

**М.И. Копытко**

*кандидат экономических наук, доцент,*

доцент кафедры менеджмента,  
Львовский государственный университет внутренних дел

***Интегральная оценка уровня экономической безопасности  
автомобилестроительных предприятий***

*В статье исследованы аспекты оценки уровня экономической безопасности отечественных автомобилестроительных предприятий. На основе этого разработана модель, позволяющая определить значение интегрального показателя уровня экономической безопасности с учетом отдельных индикаторов в функциональных составляющих. Результатом применения указанной модели будет получение тактической и стратегической оценки уровня экономической безопасности автомобилестроительных предприятий.*

**Ключевые слова:** автомобилестроительные предприятия, экономическая безопасность, процесс оценки уровня экономической безопасности, индикаторы, тактическая оценка, стратегическая оценка.

***Victor Alkema***

*Doctor of Economics, Professor,  
Head of Management Technologies cathedra ,  
Higher education institution "University of Economics and Law"Krok"*

***Marta Kopytko***

*Ph.D., Assistant Professor,  
Ph.D., Assistant Professor of Management Department,  
Lviv State University of Internal Affairs*

**An assessment of economic security level of  
automotive enterprises**

*This article explores aspects of evaluation of the economic security of domestic automobile enterprises. On this basis authors developed a model that lets determine the value of the integral indicator of economic security, taking into account individual indicators in functional components. The result of applying the specified model will bring tactical and strategic evaluation of economic security of automotive enterprises.*

**Keywords:** *automobile enterprises, economic security, the evaluation of economic security, indicators, tactical assessment, strategic assessment.*

### ***Постановка проблеми***

З огляду на складні умови ведення бізнесу, спричинені швидкою зміною та посиленням агресивності зовнішнього середовища, основою вдосконалення процесу управління економічною безпекою автомобілебудівних підприємств (ЕБАП) стає інформаційне забезпечення, що пов'язано з необхідністю отримання достовірної інформації про реальний стан безпеки, наявність загроз і ризиків, тобто про об'єктивне оцінювання якості функціонування системи економічної безпеки (СЕБ).

### ***Аналіз останніх досліджень і публікацій***

Вказана проблема перебуває в полі зору багатьох науковців, зокрема, питанням розроблення методики оцінювання рівня економічної безпеки підприємств різних галузей народного господарства присвячена значна кількість наукових праць вітчизняних та іноземних учених [1-8]. Для вирішення цієї проблеми було розроблено низку суттєво відмінних методик для отримання та оброблення інформації про фактичний рівень СЕБ. Водночас за результатами проведеного дослідження було виявлено, що для більшості методик характерні певні недоліки, що ускладнюють їхнє практичне використання і не завжди дають адекватні рекомендації стосовно забезпечення безпеки на мікрорівні, що негативно впливає на процес розвитку галузевої та національної економіки в цілому. Можна з певністю констатувати відсутність

єдиного універсального підходу, що дав би змогу врахувати всі особливості та результати діяльності підприємства, вплив домінуючих зовнішніх факторів і прослідкувати динаміку змін. Переважна більшість моделей оцінювання враховує значення показників за конкретний проміжок часу, однак не зважає на темпи і динаміку змін. Нез'ясованим залишається питання кількості функціональних складових, які доцільно брати до уваги в процесі визначення рівня ЕБАП, їх критеріальна складова та порогові значення індикаторів. Це зумовлює актуальність проблеми формування універсального методу оцінювання рівня ЕБАП.

### ***Не вирішені раніше частини загальної проблеми***

Відсутність універсального методологічного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки вітчизняних автомобілебудівних підприємств із урахуванням впливу дестабілізуючих факторів є проблемою, що потребує розроблення.

### ***Формулювання цілей статті***

З метою часткового вирішення проблеми формування методологічних засад управління економічною безпекою автомобілебудівних підприємств у роботі вирішено завдання раціонального формування багаторівневої системи оцінки рівня економічної безпеки вітчизняних автомобілебудівних підприємств. Важливо підкреслити, що базою для створення такої методики стало використання сучасного інформаційного забезпечення процесу забезпечення ЕБ підприємств автопрому, на основі якого виявлено суттєві недоліки в нинішніх методичних розробках, а також доведено необхідність отримання як оперативної інформації для швидкого реагування на зміну рівня безпеки, так і даних для коригування діючої стратегії забезпечення ЕБАП.

### ***Виклад основного матеріалу дослідження***

На першому етапі вирішення цієї актуальної проблеми було створено схему, яка визначає послідовність здійснення кроків для формування багаторівневої системи оцінювання рівня економічної безпеки підприємств транспортного машинобудування (рис. 1).



**Рис. 1. Блок-схема процесу оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств (авторська розробка)**

До позитивних особливостей розробленої схеми можна віднести такі:

- за основу прийнято ряд незаперечних положень найдосконаліших методик оцінювання рівня ЕБ підприємств;

- оцінювання повинно здійснюватися як за окремими індикаторами, функціональними складовими економічної безпеки підприємства, рівнями оцінки (тактичним та стратегічним), так і передбачати розрахунок інтегрального показника;

- за кожним із визначених рівнів можна чітко ідентифікувати ступінь безпеки, тобто є можливість як аналізу, так і синтезу з метою виявлення впливу ключових факторів на підготовку оптимальних управлінських рішень;

- необхідність систематичного коригування методичних засад оцінки рівня безпеки реалізована через етап «адаптації», який забезпечує виявлення проблемних сфер і коригування методики.

На рис. 1 наведено узагальнену блок-схему процесу оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівного підприємства; при цьому деталізація не доведена до малозначних операцій. У блок-схемі показано різні випадки здійснення процесу оцінювання. Входи елементів (операцій)  $E_i$  схеми позначені символами  $x_i$  (вхідна інформація); виходи –  $y_i$  (результати опрацювання вхідної інформації).

Розглянемо три варіанти процесу оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівного підприємства, коли:

- 1) процес оцінювання не виявив проблемних сфер у функціонуванні підприємства;

- 2) необхідно ще раз визначити вагу кожного індикатора;

- 3) необхідно ще раз визначити для кожного індикатора граничні значення, що відповідають певному рівню безпеки.

За цими схемами можливі такі варіанти:

1. Процес оцінювання не виявив проблемних сфер у функціонуванні підприємства

$E1 — E2 — E3 — E4 — E5 — E6 — E7 — E8 — E9 — E10 — E11 — E12.$

2. Необхідно ще раз визначити вагу кожного індикатора

$$E1 — E2 — E3 — E4 — E5 — E6 — E7 — E8 — E9 — E10 — E11 — \\ E4 — E5 — E6 — E7 — E8 — E9 — E10 — E11 — E12.$$

3. Необхідно ще раз визначити для кожного індикатора граничні значення, що відповідають певному рівню безпеки

$$E1 — E2 — E3 — E4 — E5 — E6 — E7 — E8 — E9 — E10 — E11 — \\ E7 — E8 — E9 — E10 — E11 — E12.$$

Якщо потрібно представити процес оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівного підприємства детальніше, ніж це показано на рис. 1, то будується розгорнута логічна схема. Для трьох варіантів процесу оцінювання логічна схема має вигляд:

$$(1) x_1 y_1 y_2 y_3 y_4 y_5 y_6 y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_{12};$$

$$(2) x_1 y_1 y_2 y_3 y_4 y_5 y_6 y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_4 y_5 y_6 y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_{12};$$

$$(3) x_1 y_1 y_2 y_3 y_4 y_5 y_6 y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_{12}.$$

Якщо тепер узагальнити ці логічні схеми та розглянути цілісний процес оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівного підприємства, то отримаємо функціональний запис процесу  $P$  у формі

$$P = x_1 y_1 y_2 y_3 y_4 y_5 y_6 y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} (y_{12} \vee y_4 y_5 y_6 y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_{12} \vee y_7 y_8 y_9 y_{10} y_{11} y_{12}),$$

де  $\vee$  – логічний символ ЧИ (АБО).

З метою подальшого викладу ключових аспектів розробленої методики, на думку автора, доцільно сконцентрувати увагу на задекларованому вище багаторівневому принципі оцінювання безпеки, тобто на обґрунтуванні можливості здійснення тактичної та стратегічної оцінки рівня безпеки (рис. 2).

У розробленій методиці пропонується тактичне оцінювання проводити на основі розрахунку ряду показників, здебільшого за своїм змістом моментними, що дає змогу характеризувати рівень безпеки у будь-який момент часу. У свою чергу, стратегічна оцінка безпеки включає результати розрахунку ряду показників, які є інтервальними.

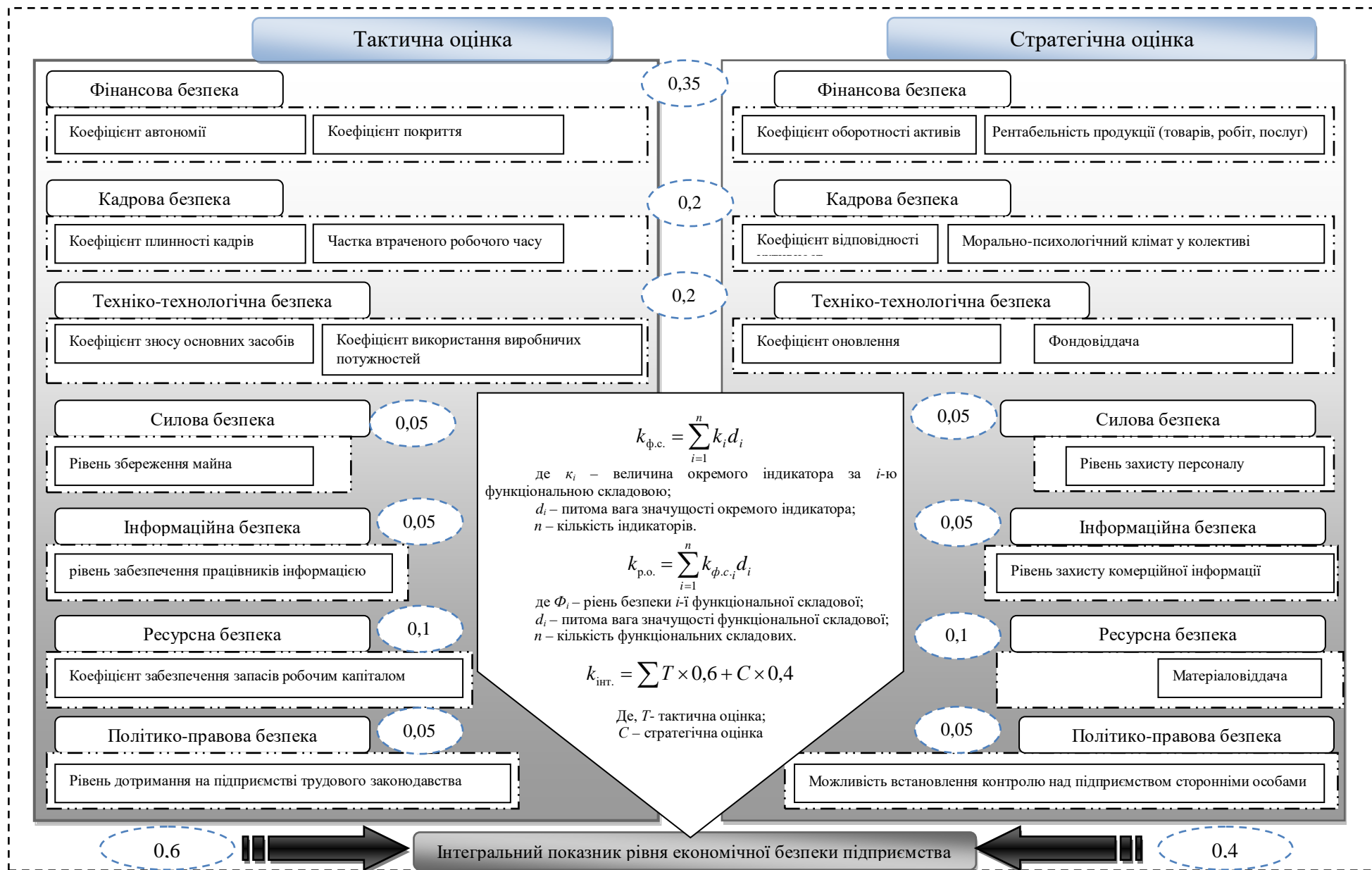


Рис. 2. Модель оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств



*Джерело: авторська розробка*

Поєднання обох груп показників під час розрахунку інтегрального показника є можливим з урахуванням визначеної питомої ваги: тактична – 0,6, стратегічна – 0,4. Основою такого підходу є викладені в попередніх підрозділах теоретичні напрацювання щодо суті та характеру можливих змін рівня безпеки в процесі функціонування підприємства як соціально-економічної системи.

Запропоновано виділити сім базових функціональних складових у системі економічної безпеки автомобілебудівних підприємств із урахуванням специфіки їхньої господарської діяльності та кожній зі складових частин надати певну вагу в загальній сукупності: *фінансова (0,35); кадрова (0,2); техніко-технологічна (0,2); силова (0,05); інформаційна (0,05); ресурсна (0,1); політико-правова (0,05)*. Обґрунтування надання певної ваги конкретній функціональній складовій пов'язане зі: специфікою діяльності автомобілебудівних підприємств, пріоритетністю протидії зростанню рівня небезпеки щодо конкретної складової та результатами експертного опитування вищого менеджменту десяти підприємств (перелік наведено нижче) стосовно цього аспекту.

Серед показників як тактичної, так і стратегічної оцінки пропонується застосовувати кількісні та якісні показники, які, доповнюючи один одного, уможливають отримання багатокритеріальної оцінки рівня безпеки як економічної безпеки загалом, так і кожної окремої функціональної складової.

У розрізі функціональних складових табл. 1 відображено сукупність індикаторів для тактичної та стратегічної оцінок, граничні значення для кожного з них, що відповідають певному рівню безпеки. Запропоновано характеризувати рівень безпеки за трьома рівнями:

- *низький* – фактичне значення окремого індикатора, функціональної складової, рівня оцінки чи інтегрального показника характеризується наявністю тенденцій зростання рівня небезпеки, фактичних ознак кризи та загрози існуванню підприємства як соціально-економічної системи;

*Таблиця 1*

## Сукупність індикаторів та їхні граничні значення для оцінки рівня економічної безпеки автомобілебудівного підприємства

Показник	Алгоритм для розрахунку	Граничне значення	Оцінка рівня безпеки	Питома вага у структурі функціональної складової
1	2	3	4	5
<b>Фінансова безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Коефіцієнт автономії	Відношення загальної суми власних коштів до підсумку балансу	> 0,6	високий – (0,7-1,0)	0,6
		0,4-0,6	достатній – (0,35-0,7)	
		< 0,4	низький – (0-0,35)	
Коефіцієнт покриття	Співвідношення всіх оборотних активів до поточних зобов'язань	> 1,5	високий – (0,7-1,0)	0,4
		1,0-1,5	достатній – (0,35-0,7)	
		< 1,0	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Коефіцієнт оборотності активів	Відношення обсягу реалізації до середньої суми активів за період	> 2	високий – (0,7-1,0)	0,3
		1-2	достатній – (0,35-0,7)	
		< 1	низький – (0-0,35)	
Рентабельність продукції (товарів, робіт, послуг), %	Відношення валового прибутку від продажу до собі вартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	> 20	високий – (0,7-1,0)	0,7
		10-20	достатній – (0,35-0,7)	
		< 10	низький – (0-0,35)	
<b>Кадрова безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Коефіцієнт плинності кадрів, %	Відношення звільнених працівників за власним бажанням, за порушення трудової дисципліни до середньооблікової чисельності працівників	< 10	високий – (0,7-1,0)	0,65
		10-20	достатній – (0,35-0,7)	
		> 20	низький – (0-0,35)	
Частка втраченого робочого часу, %	Відношення втраченого часу до загального фонду робочого часу	< 5	високий – (0,7-1,0)	0,35
		5-10	достатній – (0,35-0,7)	
		> 10	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Рівень відповідності величини оплати праці кваліфікації працівника та його продуктивності	Визначається вербально експертним шляхом	високий	високий – (0,7-1,0)	0,7
		середній	достатній – (0,35-0,7)	
		низький	низький – (0-0,35)	
Морально-психологічний клімат у колективі	Визначається вербально експертним шляхом	сприятливий	високий – (0,7-1,0)	0,3
		стабільний	достатній – (0,35-0,7)	
		ворожий	низький – (0-0,35)	
<b>Техніко-технологічна безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Коефіцієнт зносу основних засобів, %	Визначається шляхом ділення вартості зносу основних засобів на їх первісну вартість	< 40	високий – (0,7-1,0)	0,4
		40-70	достатній – (0,35-0,7)	
		> 70	низький – (0-0,35)	
Коефіцієнт використання виробничих потужностей, %	Визначається вербально експертним шляхом	> 90	високий – (0,7-1,0)	0,6
		70-90	достатній – (0,35-0,7)	
		< 70	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Коефіцієнт оновлення, %	Відношення введених основних засобів до первісної вартості на кінець року	> 10	високий – (0,7-1,0)	0,35
		5-10	достатній – (0,35-0,7)	
		< 5	низький – (0-0,35)	
Фондовіддача, грн.	Відношення чистого доходу	> 2,0	високий – (0,7-1,0)	0,65

	<i>від реалізації до середньорічної вартості основних засобів</i>	1,0-2,0	достатній – (0,35-0,7)	
		< 1,0	низький – (0-0,35)	
<b>Силова безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Рівень збереження майна, %	<i>Відношення збитків через втрату майна до загальної вартості майна підприємства</i>	< 1	високий – (0,7-1,0)	х
		1-3	достатній – (0,35-0,7)	
		> 3,0	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Рівень захисту персоналу	<i>Визначається вербально експертним шляхом</i>	високий	високий – (0,7-1,0)	х
		середній	достатній – (0,35-0,7)	
		низький	низький – (0-0,35)	
<b>Інформаційна безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Рівень забезпечення працівників інформацією для прийняття рішень	<i>Визначається вербально експертним шляхом</i>	високий	високий – (0,7-1,0)	х
		середній	достатній – (0,35-0,7)	
		низький	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Рівень захисту комерційної інформації	<i>Відношення збитків через втрату комерційної інформації до загальної суми витрат підприємства</i>	< 1	високий – (0,7-1,0)	х
		1-3	достатній – (0,35-0,7)	
		> 3,0	низький – (0-0,35)	
<b>Ресурсна безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Коефіцієнт забезпечення запасів робочим капіталом	<i>Відношення різниці оборотних активів та поточних зобов'язань до середньорічної вартості запасів</i>	> 3,0	високий – (0,7-1,0)	х
		0,2-0,4	достатній – (0,35-0,7)	
		< 0,2	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Матеріаловіддача	<i>Відношення чистого доходу від реалізації до матеріальних затрат</i>	> 3,0	високий – (0,7-1,0)	х
		2,0-3,0	достатній – (0,35-0,7)	
		< 2,0	низький – (0-0,35)	
<b>Політико-правова безпека</b>				
<i>Тактична оцінка</i>				
Рівень дотримання на підприємстві трудового законодавства	<i>Визначається вербально експертним шляхом</i>	високий	високий – (0,7-1,0)	х
		середній	достатній – (0,35-0,7)	
		низький	низький – (0-0,35)	
<i>Стратегічна оцінка</i>				
Можливість встановлення контролю над підприємством сторонніми особами	<i>Визначається вербально експертним шляхом</i>	низький	високий – (0,7-1,0)	х
		середній	достатній – (0,35-0,7)	
		високий	низький – (0-0,35)	

*Джерело: авторська розробка*

- **достатній** – фактичне значення перебуває в допустимих межах, коли рівень безпеки уможливує функціонування підприємства, хоча рівень безпеки є недостатньо високим, існує можливість реалізації окремих загроз і зростання рівня небезпеки в майбутньому;

- *високий* – розраховане фактичне значення вказує на високий рівень безпеки, стійкість і можливість розвитку підприємства як соціально-економічної системи.

Граничні значення окремих індикаторів визначено експериментальним шляхом, узгоджено з експертами та в подальшому, за результатами апробації, певним чином скориговано з урахуванням реальної можливості досягнення належного рівня безпеки в реальних умовах ведення господарської діяльності в Україні. Доцільно підкреслити, що актуальні умови ведення бізнесу суттєво впливають на процес забезпечення економічної безпеки кожного підприємства, а відтак вимагають встановлення реалістичних критеріїв забезпечення безпеки. Сформована сукупність індикаторів уможлиблює здійснення розрахунків із мінімальними затратами, а в умовах застосування комп'ютерної форми обліку – з отриманням миттєвого результату.

Для апробації розробленої методики автором було відібрано десять підприємств, основним видом діяльності для яких є автомобілебудування: ПАТ «Авторадіатор», ПАТ «АвтоКраз», ПАТ «Єврокар», ПАТ «БогданМоторс», ПАТ «ЗАЗ», ПАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів», ПАТ «Полтавський автоагрегатний завод», ПАТ «Кам'янець-Подільськавтоагрегат», ПАТ «Завод «Часівоярські автобуси», ПАТ «Чернігівський автозавод».

Основою формування вибірки стали такі критерії:

- позитивні результати дослідження рівня економічної безпеки лідерів вітчизняного автопрому, до яких можна віднести ПАТ «АвтоКраз», ПАТ «Єврокар», ПАТ «БогданМоторс» та ПАТ «ЗАЗ»;

- урахування регіональної складової шляхом дослідження рівня економічної безпеки підприємств, що провадять свою діяльність у різних регіонах України;

- вибір підприємств, які характеризуються середніми та великими масштабами виробництва з урахуванням реального стану автомобілебудування в Україні (кількість працівників – не менше 200 осіб).

Для загальної характеристики результатів оцінки рівня безпеки авторами було вибрано два підприємства: ПАТ «АвтоКраз» та ПАТ «ЗАЗ».

Результати тактичної оцінки ПАТ «АвтоКраз» вказують на те, що фінансова складова у 2009-2013 рр., кадрова – 2012 р., техніко-технологічна – 2009-2012 рр., силова – 2009, 2011-2012 рр., інформаційна – 2009-2010 рр., 2013 р., ресурсна – 2010-2013 рр., політико-правова – 2009-2010 рр. характеризувалися «низьким» рівнем безпеки.

Щодо стратегічної оцінки ситуація дещо відмінна, адже «низький» рівень безпеки був притаманний для фінансової складової у 2009 та 2012 рр., кадрової – 2009-2010 рр., техніко-технологічної – 2009-2013 рр., силової – 2009-2010 рр., інформаційної – 2009 та 20130 рр., політико-правової – 2011-2012 років.

Отримані результати вказують на наявність загроз, що знижують рівень безпеки ПАТ «АвтоКраз» як у тактичному, так і стратегічному вимірах, що й повинно бути враховано в процесі розроблення адекватних захисних заходів.

Згідно з тактичною оцінкою для ПАТ «ЗАЗ» був характерний «високий» рівень безпеки за техніко-технологічною складовою – 2009-2010 рр., силовою – 2011-2012 рр., інформаційною – 2011-2013 рр., ресурсною – 2009-2013 рр., політико-правовою – 2009-2013 років.

Результати розрахунку стратегічної оцінки дали змогу зробити висновок, що «високий» рівень безпеки для ПАТ «ЗАЗ» був характерний стосовно фінансової безпеки у 2011 р., кадрової – 2009-2013 рр., техніко-технологічної – 2009-2010 рр., силової – 2009-2013 рр., інформаційної – 2009-2010 рр., 2013 р., але щодо політико-правової у 2009-2013 рр. – «низький».

Проведені розрахунки дають змогу оцінити не лише окреме підприємство в розрізі функціональних складових, а й провести порівняння на рівні тактичної та стратегічної оцінок (рис. 3, рис. 4).

Тактична оцінка (рис. 3) підтвердила, що для більшості досліджуваних підприємств був характерний «достатній» рівень економічної безпеки, хоча були й окремі відхилення від загальних тенденцій. Так, для ПАТ «АвтоКраз» у 2010-2013 рр., ПАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» у 2013 р., ПАТ

«Кам'янець-Подільськавтоагрегат» у 2011-2013 рр. був притаманний «низький» рівень безпеки. У свою чергу, для ПАТ «Завод «Часівоярські автобуси» характеризувався у 2009-2013 рр. високим рівнем економічної безпеки.

Стратегічна оцінка (рис. 4) дала змогу ідентифікувати «низький» рівень безпеки стосовно ПАТ «Авторадіатор» у 2009 р., ПАТ «АвтоКраз» у 2009, 2012 рр., ПАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» – 2012 р., ПАТ «Кам'янець-Подільськавтоагрегат» – 2009-2012 роки. Важливо відзначити, що для ПАТ «Часівоярські автобуси» у 2009-2013 рр. та ПАТ «Чернігівський автозавод» у 2010 р. рівень економічної безпеки був визначений як «високий».

Результати розрахунку інтегрального показника відображено графічно на рис. 5. «Низький» рівень безпеки ідентифіковано стосовно ПАТ «АвтоКраз» у 2011-2012 рр. та ПАТ «Кам'янець-Подільськавтоагрегат» у 2009, 2011-2013 рр., а «високий» – ПАТ «ЗАЗ» у 2009 рр. та ПАТ «Завод «Часівоярські автобуси» у 2009-2013 роках. Для більшості досліджуваних підприємств був характерний «достатній» рівень безпеки, що уможливорює продовження функціонування, хоча, зважаючи на зростаючий рівень ворожості зовнішнього середовища, вимагає вдосконалення управління процесом забезпечення економічної безпеки.

### ***Висновки***

Таким чином, розроблена модель оцінювання рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств, яка, на відміну від існуючих, уможливорює визначення інтегрального показника, що, враховуючи безпеку стосовно кожного окремого індикатора та функціональної складової, передбачає отримання тактичної та стратегічної оцінки з метою розроблення адекватних до ситуації рішень у сфері управління економічною безпекою конкретного підприємств.

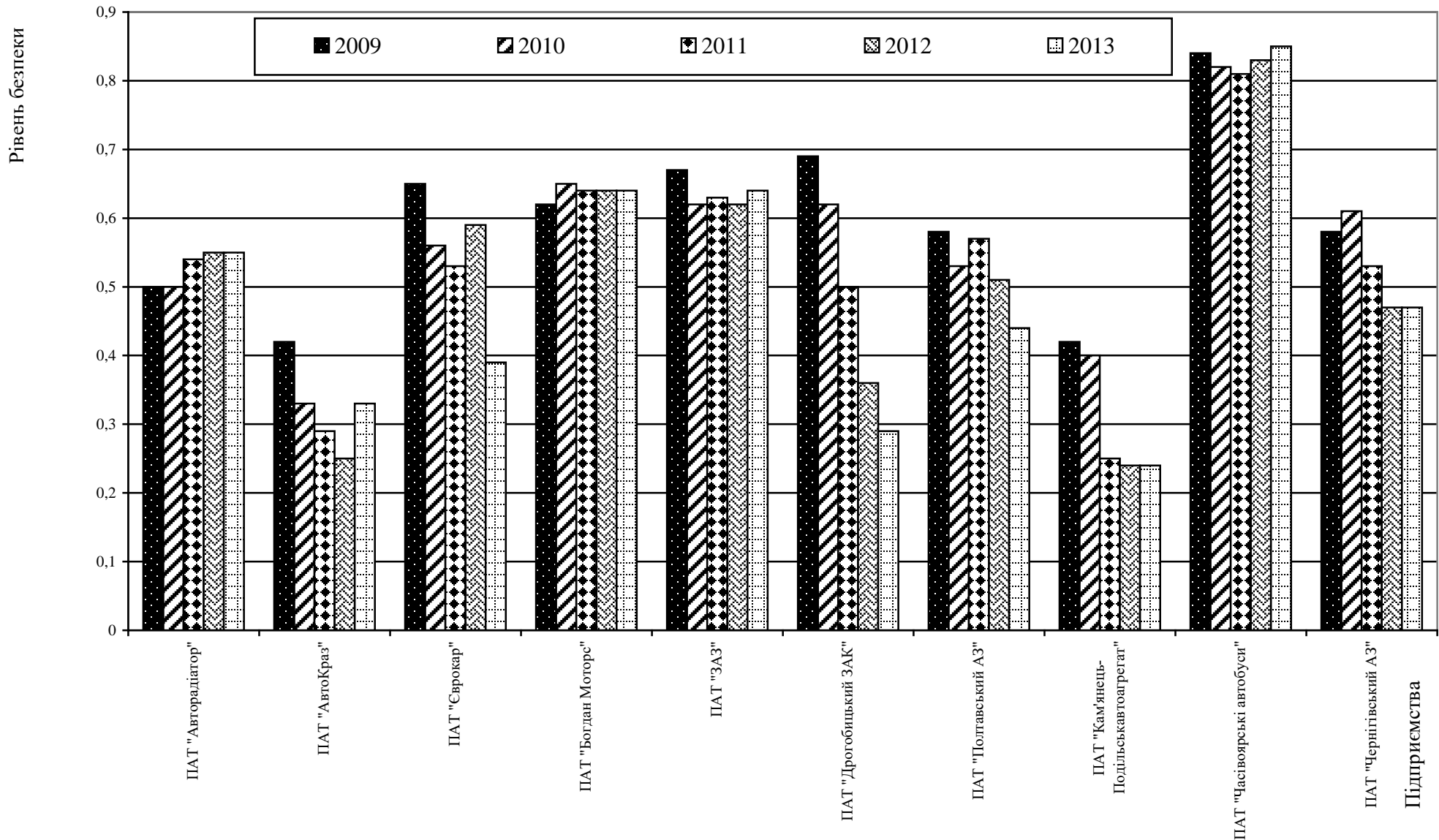


Рис. 3. Тактична оцінка рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств  
 Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків



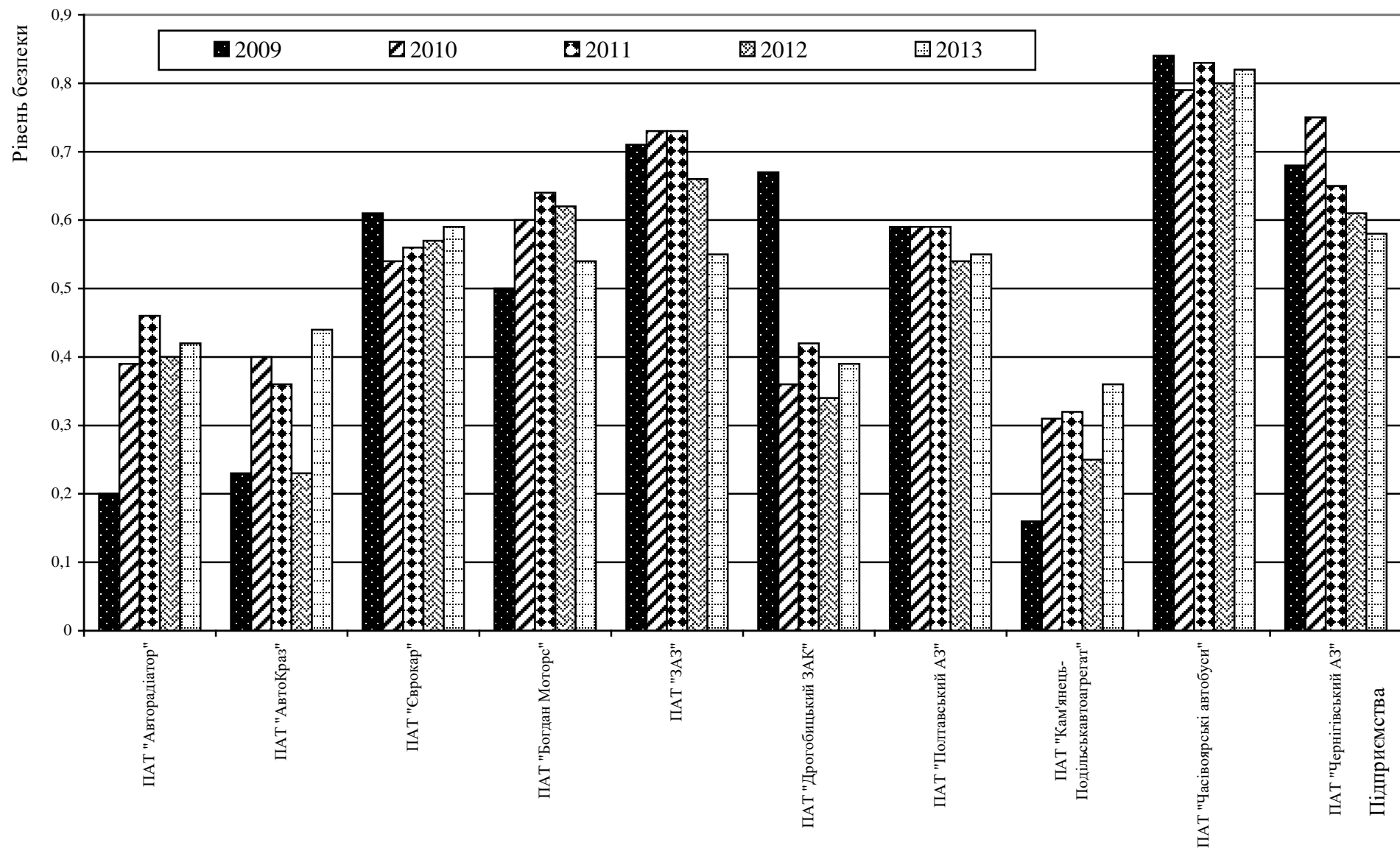


Рис. 4. Стратегічна оцінка рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств  
 Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

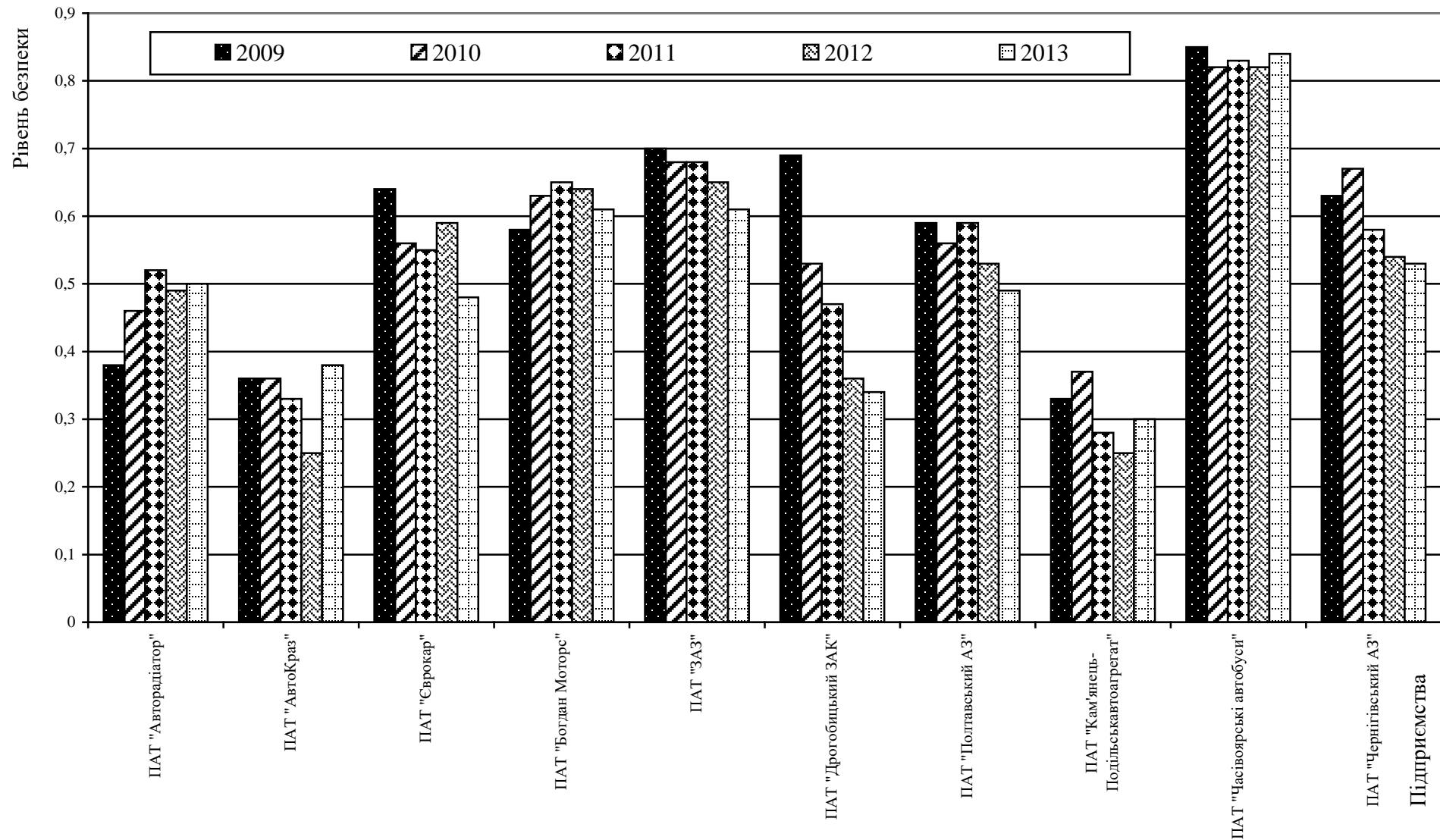


Рис. 5. Інтегральна оцінка рівня економічної безпеки автомобілебудівних підприємств  
Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

## *Література*

1. Артамонова Н. С. Визначення рівня економічної безпеки підприємства задля забезпечення ефективного адміністрування [Електронний ресурс] / Н. С. Артамонова, А. В. Атрашкова // Економіка : реалії часу : [електрон. журн.], 2012. – № 1. – С. 19-23. – Режим доступу : <http://economics.opu.ua/files/archive/2012/No1/19-23.pdf>
2. Блажевич О. Г. Фінансова безпека організацій рекреаційної сфери / Ю. М. Воробйов, О. Г. Блажевич // Науковий вісник : фінанси, банки, інвестиції, 2010. – № 2 (7). – С. 12-19.
3. Внукова Н. М. Економічна оцінка ризику діяльності підприємств : проблеми теорії і практики: [монографія] / Н. М. Внукова, В. А. Смоляк. – Харків : ІНЖЕК, 2006. – 184 с.
4. Довбня С. Б. Діагностика економічної безпеки підприємства як інструмент визначення напрямків його інноваційного розвитку / С. Б. Довбня, Н. Ю. Гічова // Економічний вісник НГУ, 2008. – № 3. – С. 36-42.
5. Корецький Б. М. Діагностика економічної безпеки суб'єктів господарювання в транзитивній економіці / Б. М. Корецький // Наукові записки Тернопільського національного економічного університету, 2006. – № 15. – С. 74-77.
6. Рибнікова Н. О. Діагностика стану економічної безпеки підприємства за методом кореляційної адаптометрії : показники та об'єкти оцінки / Н. О. Рибнікова // Науковий вісник ЛНТУ України. – Львів, 2011. – Вип. 21.6. – С. 294-300.
7. Хома І. Б. Формування та використання систем діагностики економічної захищеності промислового підприємства : [монографія] / І. Б. Хома. – Львів : НУЛП, 2012. – 504 с.
8. Чирва Ю. Є., Нестеренко О. М. Оцінка економічної безпеки цукропереробного підприємства на основі інтегральної моделі / Ю. Є. Чирва, О. М. Нестеренко // Бізнес-Інформ, 2012. – № 8. – С. 67-69.