

І. В. Голіков,

к. т. н, доцент, доцент кафедри обліку та економічного аналізу,
Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського

СКЛАДОВІ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

I. Golikov,

Ph.D., Associate Professor, Department of Accounting and economic analysis, the Nicholas National University

THE ECONOMIC SECURITY COMPONENTS OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE

У статті показано стан та перспективи розвитку транспортної галузі України. Визначено, що транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, оскільки транспортна галузь у валовій доданій вартості в Україні становить 13%; вартість її основних засобів у виробничому потенціалі країни складає майже 35%, середньооблікова кількість штатних працівників галузі становить 5% зайнятого населення. У транспортній галузі України виявлено наступні проблеми: незадовільний технічний стан рухомого та тяглового складу: зношеність вантажних напіввагонів оцінюється у 80%, а спеціальних вагонів — у понад 90%; рівень зношеності існуючого локомотивного парку наближається до 100%. На авіаційному транспорті спостерігається втрата суттєвої частки ринку пасажирських і вантажних перевезень. Так, у 1990 р. послугами авіаційного транспорту України скористалися 15 млн пасажирів, у 2012 р. — 8,1 млн пасажирів. На морському транспорті у 1990 р. обсяги відправлення (перевезення) вантажів вітчизняним морським флотом становили 53 млн т, річковим — 66 млн т, у 2012 р. — відповідно 3,5 і 4,3 млн т.

Зроблено висновок, що транспортна галузь України знаходиться у кризовому стані, коли необхідно розробка заходів, щодо оцінки і підвищення її економічної безпеки. Ситуація, що склалась у економічній системі та зокрема у транспортній галузі України, викликає багато непередбачуваних небезпек і загроз для держави. Зроблено висновок, що економічна безпека транспортної галузі повинна складатись з таких елементів, як науково-технологічна, інтелектуальна, кадрова, соціальна, організаційно-управлінська, фінансова, інвестиційна, правова, екологічна, інформаційна, силова, ринкова, інтерфейсна, ресурсна, виробнича, енергетична, демографічна, продовольча, макроекономічна та зовнішньоекономічна.

This article shows the state and development of the transport sector in Ukraine. The transport sector represents an important role in the socio-economic development. Prove that such indicators: the transport sector in gross value in Ukraine — 13%, the value of its fixed assets in production potential is about 35%, the average number of full-time workers in the sector is 5% employed. Transport sector in Ukraine revealed the following problems: poor technical state of rolling stock and traction stuff: depreciation freight wagons — 80%, special wagons — over 90%, the level of deterioration of the existing locomotive fleet approaching 100%. Aviation is losing significant market share of passenger and freight traffic (in 1990 Air transport Ukraine benefited 15 million passengers, in 2012 — 8.1 million passengers). Maritime transport carried in 1990 totaled 53 million tons, river — 66 million tons in 2012 — respectively 3.5 and 4.3 million tons.

It is concluded that the transport industry of Ukraine is in a state of crisis when it is necessary to develop measures to assess and improve its economic security. The situation that exists in the economy and in the transport industry of Ukraine causes many unforeseen dangers and threats to the state. It is concluded that the economic security of the transport industry should consist of items such as science and technology, intellectual, human, social, organizational, managerial, financial, investment, legal, environmental, information, power, market, interface, resources, production, energy, population, food, macroeconomic and foreign trade.

*Ключові слова: система показників економічної безпеки, економічна безпека транспортної галузі.
Key words: indicators of economic security, economic security of the transport industry.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Найбільш актуальною проблема економічної безпеки є для країн, що переобувають у процесі системних трансформацій. До числа таких країн належить і Україна. Однією із характерних суперечностей для таких країн є, з одного боку, необхідність інтеграції у світогосподарські структури, а з іншого — необхідність забезпечення певної захищеності від наслідків можливих криз цих структур. Процес глобалізації є невід'ємною складовою у розвитку світової цивілізації, що має не лише позитивні, а й негативні сторони. До перших слід віднести максимальне використання вигод міжнародно-

го поділу праці, розвиток глобальних, у тому числі транспортних комунікацій та дифузії інновацій, до других — поляризацію світового економічного простору, міжцивілізаційну конфронтацію тощо. Ці явища завжди характеризуються загостренням суперечностей, які створюють кризові ситуації в економіці країни.

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соц-

Склад єдиної транспортної системи України

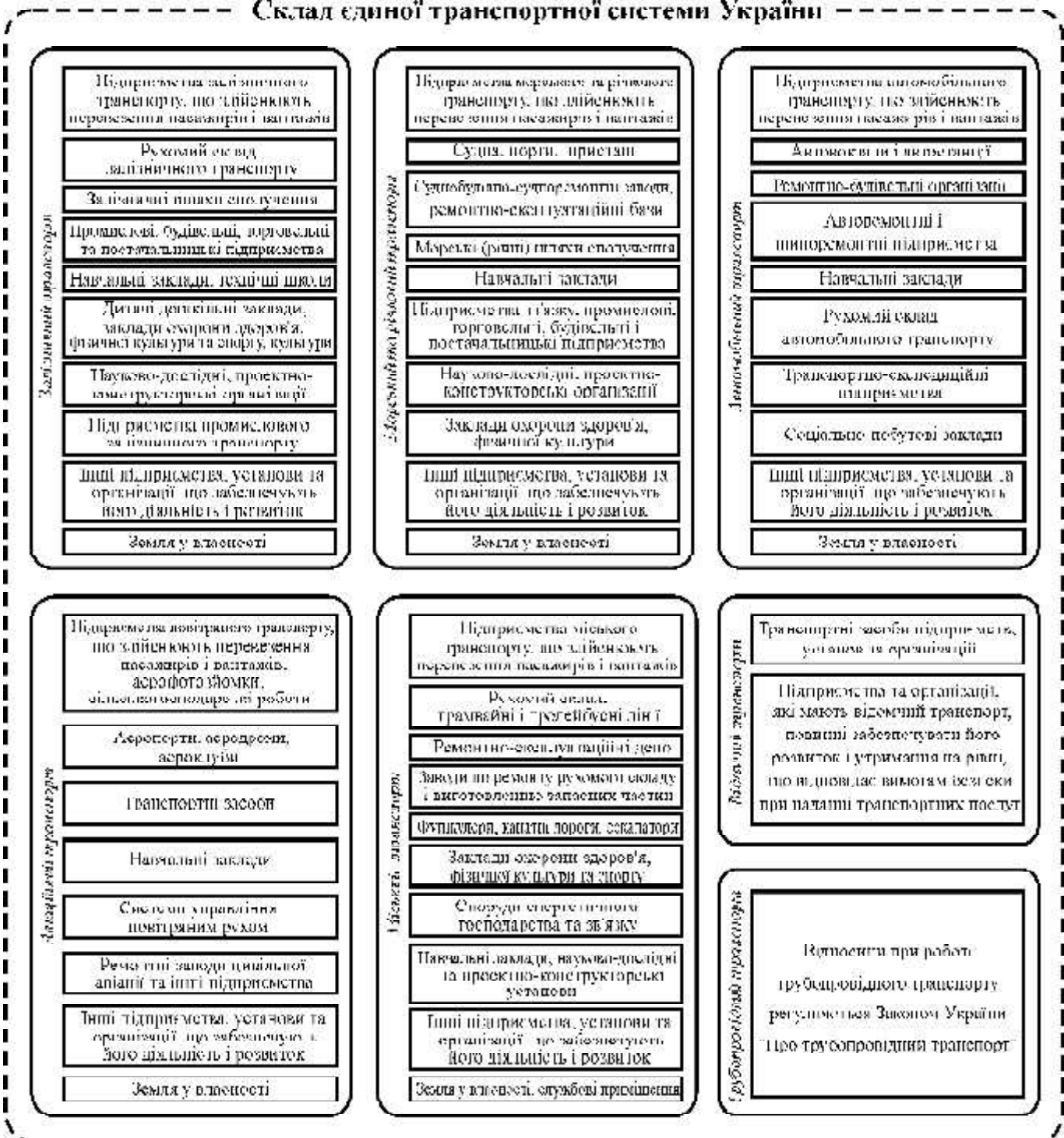


Рис. 1. Склад єдиної транспортної системи України

Власна розробка.

іально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Транспортна галузь у валовій доданій вартості в Україні становить: 13 %, вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) у виробничому потенціалі країни: 35 %, середньооблікова кількість штатних працівників галузі становить 5 % зайнятого населення [13]. Тому питання розробки системи економічної безпеки транспортної галузі України є актуальними.

Для передбачення та протидії кризовим явищам у транспортній галузі необхідно сформувати систему показників, які дозволяють забезпечити її економічну безпеку.

Тому проблема визначення теоретичних та практичних основ системи показників економічної безпеки транспортної галузі на сучасному етапі функціонування економіки є актуальною й має важливе прикладне значення.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Важливу роль у формуванні теоретичних та практичних основ економічної безпеки відіграли праці вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів таких, як: Б.М. Андрушкін [7], М. Бендиков [3], З.С. Варналій [8], А.І. Донець [5], Н. Ілляшенко [10], Д. Ковальов [11], В.І. Мунтян [16], І.П. Плетнікова [18], А.І. Соловьев [19] та ін. Аналіз робіт даних авторів свідчить, що економічна безпека формується під впливом різноманітних

складових та є кумулятивним показником. У більшості випадків вчені обмежуються вивченням лише окремих проблемних питань, пов'язаних із формуванням базових засад забезпечення економічної безпеки, визначенням системи економічних інтересів і пріоритетів розвитку, формуванням окремих елементів управління економічною безпекою [1, 4, 6, 16], але стан методологічних засад забезпечення економічної безпеки галузей держави, на жаль, не можна визнати цілком досконалим. Проведений аналіз дозволив дійти висновку, що тлумачення економічної безпеки ґрунтується на загальних засадах та у свою чергу не поглиблюються на функціональні її складові такі (наприклад, галузь). У той же час дослідження окремих елементів системи економічних показників не може об'єктивно та комплексно сформулювати бачення про стан економічної безпеки з позицій системного підходу. Зазначені труднощі впливають на адекватність оцінки рівня економічної безпеки та вимагають подальших досліджень.

МЕТА СТАТТІ

Мета роботи полягає у визначенні системи показників економічної безпеки через дослідження сучасних теоретичних та практичних основ її оцінки.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Підприємства транспортної галузі виконують функцію поєднання підприємств із споживачами, зв'язуючи регіони України між собою та іншими державами. Головною метою функціонування підприємств транспортної галузі є забезпечення потреб громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень; якісне і своєчасне перевезення пасажирів та вантажів; виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України; перевезення в безпечних умовах; запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму; охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Україна має розвинуту транспортну інфраструктуру. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування складає 21,62 тис. км, річкових судноплавних шляхів загального користування 2,1 тис. км, довжина автомобільних доріг загального користування 169,7 тис. км [21]. В Україні функціонує 45 аеропортів і аеродромів, 19 морських торгових портів, 10 річкових портів, 6 залізниць, 41 авіа і 114 судноплавних компаній різних форм власності. Одержали ліцензії і працюють на ринку автотранспортних послуг більш 16 тис. суб'єктів підприємництва. У системі транспортно-дорожнього комплексу функціонує понад 1370 державних підприємств, установ, організацій [15, с. 50]. Робота підприємств транспортної галузі характеризується складним комплексом пристроїв, споруд, машин і механізмів та сукупністю транспортних засобів, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, технічних пристроїв та механізмів, споруд, розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, що в сукупності відповідає вимогам національної безпеки. В єдину транспортну систему України входять наступні складові: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування, а також інфраструктура й управління. Склад єдиної транспортної системи України наведено на рисунку 1.

Структура грузо- і пасажирообороту у світі розподілена наступним чином: за загальною кількістю вантажообороту та пасажирообороту лідирує автомобільний транспорт, на який доводиться 8% вантажообороту й 80% пасажирообороту від загального світового обсягу (на залізничний — 16% вантажообороту й 11% пасажирообороту, на трубопровідний — 11% вантажообороту, на морсь-

кий — 62% вантажообороту й 1% пасажирообороту, на річковий — 3% вантажообороту й 1% пасажирообороту, на повітряний — менш 1% вантажообороту й 8% пасажирообороту) [22]. Наведені данні показують що у світі автомобільний транспорт є лідером у перевезенні пасажирів, морський — у перевезенні вантажу.

Проведений аналіз перевезення вантажів за видами транспорту в Україні у 2012 році [20, с. 54], дозволив дійти висновку, що автомобільний транспорт займає перше місце у перевезенні вантажу та у 2012 році випереджав залізничний транспорт у 2,8 рази, морський у 315 рази, річковий у 315 разів, трубопровідний у 9,8 разів, авіаційний у 12600 разів. Питома вага автомобільного транспорту в перевезенні вантажів складала у 2012 році 68 відсотків. У відправленні (перевезенні) пасажирів за видами транспорту загального користування [21] у 2012 році перше місце займав автомобільний транспорт, друге — тролейбусний, третє тролейбусний.

Згідно з інформацією, представленої впродовж круглого столу "Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період" [13] у транспортній галузі України існують наступні проблеми: незадовільний технічний стан рухомого та тяглового складу: зношеність вантажних напіввагонів оцінюється у 80%, а спеціальних вагонів — у понад 90%; щодобовий дефіцит вантажних вагонів оцінюється до тисячі одиниць; рівень зношеності існуючого локомотивного парку наближається до 100%, у тому числі тепловози мають 97% зношеності, а електровази — 90%. На авіаційному транспорті спостерігається втрата суттєвої частки ринку пасажирських і вантажних перевезень так, у 1990 р. послугами авіаційного транспорту України скористалися 15 млн пасажирів, у 2012 р. [21] — 8,1 млн пасажирів. На морському транспорті спостерігається втрата Україною раніше визнаної у світі морської могутності: у 1990 р. обсяги відправлення (перевезення) вантажів вітчизняним морським флотом становили 53 млн т, річковим — 66 млн т, у 2012 р. ці показники становили відповідно 3,5 і 4,3 млн т, [20, с. 56, 57]. Таким чином, можна зробити висновок, що транспортна галузь України знаходиться у кризовому стані, коли необхідно розробка заходів, щодо оцінки її економічної безпеки та шляхів покращення її діяльності.

Ситуація, що склалася у суспільстві, економічній системі та зокрема у транспортній галузі України, викликає багато непередбачуваних небезпек і загроз для держави. Господарювання в умовах глобалізації економіки, динамічності економічних процесів, підвищення активності світових ринків ставить перед національним господарством вимоги щодо оперативного захисту своїх економічних інтересів. Загроза зниження рівня економічної безпеки транспортної галузі обумовлена інерційністю реакції на зовнішні економічні загрози, підвищенням фізичного зносу обладнання, технологічною відсталістю. У даному контексті особливої уваги набуває необхідність розробки ефективних механізмів підвищення рівня національної безпеки в контексті економічної безпеки транспортної галузі.

Сутність категорії економічна безпека формується під впливом факторів, які забезпечують найефективніший вектор розвитку національної економічної системи при мінімізації економічного ризику. Аналіз категорій економічної безпеки стосовно різних країн світу показує, що Україна зіштовхується з цілою низкою загроз, не характерних для розвинених країн. До таких загроз можна віднести необхідність інтеграції до вже сформованої системи міжнародних інститутів; складності з ідентифікацією стану системи, пов'язані з кризою органів, відповідальних за збір статистичної інформації, і як наслідок, неможливість прийняття оптимальних управлінських рішень; суперечливе законодавство, тощо. При цьому Україна, як країна, що розвивається в умовах глобальної економіки, зіштовхується з усім традиційним комплексом загроз, властивих епосі глобалізації.

За оцінками спеціалістів [6—8, 10, 16]. Україна вже досягла межі майже у всіх допустимих показниках еко-

номічного розвитку, визначених світовою практикою як небезпечні. Така ситуація є каталізатором, що свідчить про необхідність прискорення активного дослідження проблем і вирішення завдань, пов'язаних з економічною безпекою держави. Увага до методологічних засад забезпечення економічної безпеки свідчить про надзвичайно високу актуальність розвитку як галузі знань, так і прикладних аспектів забезпечення економічної політики держави направленої на підтримку економічної безпеки національної економіки та її галузей. Це підтверджується низькою законодавчо-нормативних актів України.

Правову основу у сфері національної безпеки України становлять Конституція України [12], Закон України "Про основи національної безпеки України" й інші закони, міжнародні угоди, які ратифіковані Верховною Радою України, а також нормативно-правові акти Президента України. У Конституції визначено базові засади забезпечення національної безпеки держави. Згідно зі статтею 106 [12], Президент України забезпечує державну незалежність, національну безпеку і право-наступництво держави.

Згідно з Законом України № 39 від 2003 р. "Про основи національної безпеки України" (зі змінами та доповненнями) національна безпека — це захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам у сферах науково-технічної та інноваційної політики, торгівлі, інвестиційної політики, транспорту та зв'язку, енергетики та енергозбереження та інших сферах державного управління при виникненні негативних тенденцій до створення потенційних або реальних загроз національним інтересам. Цей Закон відповідно до пункту 17 частини першої статті 92 Конституції України визначає основні засади державної політики, спрямованої на захист національних інтересів та гарантування в Україні безпеки особи, суспільства й держави від зовнішніх та внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності [17]. Координаційним органом із питань національної безпеки й оборони є Рада національної безпеки і оборони України, спеціалізований державний орган із конституційним статусом, що є органічною частиною системи президентської влади й покликаний забезпечити одну з найважливіших конституційних функцій Президента — гарантувати державну незалежність і національну безпеку держави, а також зобов'язаний виконати одне з головних завдань — організувати інформаційну, аналітично-прогнозну й організаційно-технічну діяльність у сфері економічної безпеки. Головою Ради національної безпеки і оборони України є Президент України, який самостійно формує її персональний склад, спрямовує діяльність і здійснює загальне керівництво роботою Ради.

У результаті проведеного дослідження було встановлено, що автори дотримуються різної думки щодо сутності економічної безпеки та її практичного спрямування. Детальне вивчення трактування економічної безпеки дозволило одержати повне уявлення цієї категорії та визначити напрями його подальшого розвитку. Найбільш змістовне уявлення про економічну безпеку наведено у працях С. Ілляшенко [10]. Під економічною безпекою автор розуміє стан ефективного управління складовими об'єкту: фінансовою, технологічною, інтелектуальною, ринковою, інформаційною, кадровою, інтерфейсною, правовою, екологічною, та силовою. Його підхід дає можливість запобігати внутрішнім та зовнішнім загрозам, забезпечувати тривале виживання та стійкий розвиток галузі відповідно до поставленої мети.

Відповідно до методики розрахунку рівня економічної безпеки України [14] економічна безпека забезпечується на макроекономічному та зовнішньоекономічному рівнях і складається з інвестиційної, фінансової, науково-технологічної, виробничої, енергетичної та демографічної, соціальної, й продовольчої безпеки. У разі нормального функціонування наведених складових забезпечується стан національної економіки, у якому задовольняються потреби особи, сім'ї, суспільства та держави.

На думку М. Бендикова, економічна безпека це захищеність науково-технологічного, виробничого та кадрового потенціалу від прямих або непрямих економічних загроз та здатність його до відтворення [3]. Він показує, що оцінка економічної безпеки повинна враховувати виробничі, фінансові та соціальні індикатори.

Вітчизняні економісти З. Варналій [8], І. Плетнікова [18] розглядають категорію економічної безпеки з позицій багатофункціональної виробничо-господарської системи де виділено сім функціональних складових: фінансова, інтелектуальна, інформаційна, кадрова, техніко-технологічна, екологічна, політико-правова та силова. Б.М. Андрюшкін вважає, що економічна безпека уявляє собою систему, яка складається із фінансової, інтелектуальної, інформаційної, кадрової, технологічної, екологічної, правової та силової складових [7]. А.І. Донець та Н.В. Ващенко вважають, що система економічної безпеки складається із обмеженої безлічі взаємозалежних елементів. Складовими елементами у такому випадку є об'єкт і суб'єкт безпеки, механізм її забезпечення та група практичних дій щодо забезпечення безпеки [5]. Д. Ковальов та Т. Сухорукова виділяють наступні підсистеми економічної безпеки: технологічна, ресурсна, фінансова та соціальна [11]. О. Барановський розуміє економічну безпеку, як систему, що побудована тільки на принципах реалізації механізму фінансової безпеки [2]. А.І. Солов'єв виділяє чотири складові економічної безпеки: технічний, інформаційно-аналітичний, організаційно-управлінський та правовий [19].

ВИСНОВОК

У результаті проведеного дослідження встановлено, що економічна безпека транспортної галузі складається з таких елементів, як науково-технологічна, інтелектуальна, кадрова, соціальна, організаційно-управлінська, фінансова, інвестиційна, правова, екологічна, інформаційна, силова, ринкова, інтерфейсна, ресурсна, виробнича, енергетична, демографічна, продовольча, макроекономічна та зовнішньоекономічна. Врахування наведених елементів дозволяє мати уяву про стан економічної безпеки транспортної галузі, як цілісної системи.

ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

На базі узагальнених складових потрібна розробка системи забезпечення необхідного рівня економічної безпеки транспортної галузі України.

Література:

1. Абалкин А. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение. / Абалкин А. // Вопросы экономики. — 1994. — № 12. — С. 4—13.
2. Барановський О. Визначення показників економічної безпеки / О. Барановський // Економіка. Фінанси. Право. — 1999. — № 8. — С. 14—16.
3. Бендиков М. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития / М. Бендиков // Менеджмент в России и за рубежом. — 2000. — № 2. — С. 17—29.
4. Глобалізація і безпека розвитку: монографія / О.Г. Білорус, Д.Г. Лук'яненко та ін.; керівник авт. колективу і наук. ред. О.Г. Білорус. — К.: КНЕУ, 2001. — 733 с.
5. Донець А.І., Ващенко Н.В. Економічна безпека підприємства: навч. посібник. — К.: Центр навчальної літератури, 2008. — 240 с.
6. Економічна безпека в Україні: держави, фірми, особи: навчальний посібник / Н.Й. Реверчук, Я.М. Малик, І.І. Кульчицький, С.К. Реверчуку / Під ред. С.К. Реверчука. — Львів: ЛФМАУП, 2000. — 192 с.
7. Економічна та майнова безпека підприємства і підприємництва. Антирейдерство / Б.М. Андрюшкін,

Ю.Я. Вовк, П.Д. Дудкін, та ін. — Тернопіль: Вид. Тернограф, 2008. — 424 с.

8. Економічна безпека: навчальний посібник / За ред. Варналія З.С. — К.: Знання, 2009. — 647 с.

9. Ермошенко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. / Ермошенко М.М. — К.: Київ. нац. торг. — екон. ун-т. 2001. — 309 с.

10. Ильяшенко С. Н. Оценка составляющих экономической безопасности предприятия / Ильяшенко С.Н. // Материалы Международной научно-практической конференции "Проблемы обеспечения экономической безопасности". — Донецк: РИАДонНТУ, 2001. — 175 с.

11. Ковальов Д. Економічна безпека підприємства / Ковальов Д., Сухорукова Т. // Економіка України. — 1998. — № 10. — С. 48—52.

12. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. — К.: Феміна. — 64 с.

13. Круглий стіл " Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період", 25.10.2011 [Електронний ресурс] Національний інститут стратегічних досліджень. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/601>

14. Міністерство економіки України. Наказ № 60 від 02.03.2007 "Про затвердження Методики розрахунку рівня економічної безпеки України" [Електронний ресурс] Професійна юридична система "МегаНау". — Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1022.4251.0>

15. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.Г. Управління автомобільним транспортом: навчальний посібник / За ред. Д.В. Зеркалова. — К.: Арістей, 2006. — 416 с.

16. Мунтіян В.І. Теоретичні засади економічної безпеки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу (1 листопада 2000 р.) / Відп. Ред. С.І. Пирожков, Б.В. Губський, А.І. Сухоруков. — К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. — С. 121.

17. Про основи національної безпеки: Верховна Рада України. Закон від 19.06.2003 № 964-IV "Про затвердження Методики розрахунку рівня економічної безпеки України" [Електронний ресурс] "Законодавство України". — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/964-15>

18. Плетнікова І.П. Определение уровня и планирование ЭБП / И.П. Плетнікова // Вісник Технологічного університету Поділля. — 2000. — № 4 (Ч. 2). — С. 100—108.

19. Соловьев А.И. Экономическая безопасность хозяйствующего субъекта / А. И. Соловьев // Конфидент. — № 3. — 2002. — С. 45—50.

20. Статистичний збірник "Транспорт і зв'язок України 2012 р." / Державна служба статистики України — К.: ТОВ "Август Трейд", 2013. — 269 с.

21. Статистична інформація. Транспорт [Електронний ресурс] Офіційний сайт Державної служби статистики України. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

22. Транспортний комплекс: основні напрями розвитку на перспективу [Електронний ресурс] Енциклопедія економіки. — Режим доступу: <http://economic.lviv.ua/faktori-ekonom-ki/transportniy-kompleks-osnovn-napryamki-rozvitku-na-perspektivu.html>

References:

1. Abalkyn, L. (1994), *Economiticheskaya bezopasnost Rossii: ygrozi i ih otrazhenije* [Economic safety of Russia: threats and their reflection], *Voprosi ekonomiki*, no. 12, pp. 4—13.

2. Baranowski, A. (1999), *Viznachennya pokaznikiv ekonomichnoj bezpeki* [Definition of indicators of

economic security], *Ekonomika. Finansi. Pravo*, no. 8, pp. 14—16.

3. Bendykov, M. (2000), *Economiticheskaya bezopasnost promislennogo predpriyatiya v ysvloviyax krizisnogo razvitiya* [Economic security of industrial enterprise in conditions of crisis development], *Menejment v Rossii i za rybezom*, no. 2, pp. 17—29.

4. Bilous, O.G. and Lukyanenko, D.G. (2001), *Globalizatsiya i bezpeka rozvitku* [Globalization and Development Security], KNEU, Kyiv, Ukraine.

5. Donets, L.I. and Vashchenko, N.V (2008), *Ekonomichna bezpeka pidpriemstva* [Economic security company], Center navchalnoi literaturi, Kyiv, Ukraine.

6. Reverchuk, N.Y. Malik, J.M. Kulchytsky, I.M. Reverchku, S.K (2000), *Ekonomichna bezpeka v Ukraïni: derzava, firmi, osobi* [Economic security in Ukraine: state, firm, entity], LFMAUP, Lviv, Ukraine.

7. Andryushkin, B.M. Volk, J.J. Doudkin, P.D. (2008), *Ekonomichna ta maynova bezpeka pidpriemstva i pidpriemnitstva. Antireyderstvo*. [Economic and property security of enterprise and entrepreneurship. Anti-raiding], Terno-graf, Ternopil, Ukraine.

8. Varnaliy, Z.S. (2009), *Ekonomichna bezpeka*. [Economic security], Znannya, Kyiv, Ukraine.

9. Yermoshenko, M.M. (2001), *Finansova bezpeka derzavi: natsionalni interesi, realni zagrozi, strategiya zabezpechennya* [Financial security state: the national interest, the real threat, strategy support], NETEU, Kyiv, Ukraine.

10. Ylyashenko, S.N. (2001), *Otsenka sostavlyayuschyh ekonomicheskoy bezopasnosti predriyatija* [Rating components of economic security enterprise], RYADonNTU, Donetsk, Ukraine.

11. Kovalev, D. (1998), *Ekonomichna bezpeka pidpriemstva* [Economic Security Company], *Ekonomika Ykrajini*, no. 10, pp. 48—52.

12. Kontitutsija Ykrajini (1996), *The Constitution of Ukraine*, Femina, Kyiv, Ukraine.

13. National Institute for Strategic Studies (2011), "The strategic directions of development of the transport industry in Ukraine post-crisis period", available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/601> (Accessed 3 September 2014).

14. Ministry of Economy of Ukraine (2007), *The Order "On approval the method of calculation the economic security of Ukraine"*, available at: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1022.4251.0> (Accessed 4 September 2014).

15. Levkovets, P.R. Zerkalov, D.V. Melnichenko, O.I. Kazachenko, O.G. (2006), *Upravlinnya avtomobilnim transportom* [Management of road], Aristey, Kyiv, Ukraine.

16. Muntiyann, V.I. (2001), *Teoretichni zasadi ekonomichnoj bezpeki* [The theoretical basis of economic security], *Natsionalny institut ukraïnsko-rosiyskih vidnosin pri Radi natsionalnoï bezpeki i bezopasnosti Ykrajini*, Kyiv, Ukraine.

17. The Verkhovna Rada of Ukraine (2003), *The Law of Ukraine "On National Security"*, available at: <http://zakon.rada.gov.ua/go/964-15> (Accessed 4 March 2014).

18. Pletnikova, I.P. (2000), *Opredelenije yrivnya i planirovaniye EBP* [Definition and planning level ESE], *Visnik TUP*, no. 4, pp. 100—108.

19. Soloviev, A.I. (2002), *Ekonomichna bezpeka hozyaystvuyusheho subjekta* [Economic Safety] *The economic security of the business entity*, *Konfydent*, no. 3, pp. 45—50.

20. State Statistics Service of Ukraine (2013), "Transport i зв'язok v Ykrajini 2012. Statystychnyj zbirnyk" [Transport of Ukraine 2012. Statistical yearbook], August Trade, Kyiv, Ukraine.

21. Statistical information. (2013), *Transport*, available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 4 March 2014).

22. *Transportnij kompleks: osnovni napryami rozvitky na perspektivu* (2014), *Transport system: the main direction of the future*, available at: <http://economic.lviv.ua/faktori-ekonom-ki/transportniy-kompleks-osnovn-napryamki-rozvitku-na-perspektivu.html> (Accessed 11 March 2014).

Стаття надійшла до редакції 12.03.2014 р.