

## РОЗДІЛ 4. РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

### МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

### METHODOLOGICAL APPROACHES TO ASSESSING THE ECONOMIC SECURITY OF THE MOTOR TRANSPORT COMPLEX OF THE REGION

*У статті розглянуто методичний підхід до оцінки рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону, який базується на визначенні рівнів безпеки за двома основними складниками автотранспортного комплексу регіону – виробничим та інфраструктурним. Обґрунтовано показники регіональної статистики, на основі яких формуються вихідні матриці для розрахунку інтегральних показників економічної безпеки за виробничою та інфраструктурною компонентами. Належний рівень економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону запропоновано визначати як певний рівень, за якого регіональний автотранспортний комплекс має запас міцності за двома складниками.*

**Ключові слова:** автотранспортний комплекс регіону, економічна безпека автотранспортного комплексу, належний рівень економічної безпеки, виробництво автотранспортних послуг, інфраструктура автотранспортного комплексу.

*В статье рассмотрен методический подход к оценке уровня экономической безопасности автотранспортного комплекса региона, который базируется на определении уровней безопасности за двумя основными составляющими автотранспортного комплекса региона – производственной и инфраструктурной. Выделены показатели региональной статистики, на основе которых формируются исходные матрицы для расчета интегральных показателей эконо-*

*мической безопасности по производственной и инфраструктурной компонентам. Достаточный уровень экономической безопасности автотранспортного комплекса региона определен как некий уровень, при котором региональный автотранспортный комплекс имеет запас прочности за двумя составляющими.*

**Ключевые слова:** автотранспортный комплекс региона, экономическая безопасность автотранспортного комплекса, достаточный уровень экономической безопасности, производство автотранспортных услуг, инфраструктура автотранспортного комплекса.

*There is a methodical approach to assessing the level of economic security of the motor complex in the region in the article. The methodical approach is based on the definition of security levels for the two main components of the motor complex in the region of production and infrastructure. The regional statistics indicators, which are the basis of the forming of the original matrix for calculation of integrated indicators of economic security of industrial and infrastructural components, are justified. Sufficient level of economic security of the region's road transport complex is defined as a level at which the regional motor transportation complex has a margin of two components.*

**Key words:** motor transport complex of the region, economic safety of motor transport, a sufficient level of economic security, the production of road transport services, road transport infrastructure of the complex.

УДК 332.1:656.13:351.862.6

**Козін О.Є.**

аспірант кафедри економіки підприємств міського господарства Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

**Постановка проблеми.** Значна увага до питань економічної безпеки в дослідженнях соціально-економічного розвитку регіонів викликана усвідомленням того, що на сучасному етапі реакція на зміни де-факто не забезпечує результатів, які очікуються при реалізації стратегій розвитку транспортних комплексів регіонів. Сучасна концепція розвитку транспортних комплексів у цілому й автотранспортного комплексу регіону (АТКР) зокрема базується на створенні певного запасу безпеки, що потребує превентивних заходів, а не просто реакції на зміни, що вже відбулися.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Не акцентуючи увагу на значній кількості досліджень, які присвячені визначенню сутності економічної безпеки як такої, обґрунтуванню її рівнів, видів загроз та напрямів забезпечення [1–3], зазначимо, що в сучасній економічній науці все більше уваги приділяється питанням економічної безпеки сто-

совно певних господарських комплексів. Активна роль транспорту у забезпеченні сталого економічного розвитку підвищує актуальність питань його результативного функціонування на регіональному рівні. Питанням розвитку дорожньо-транспортного комплексу України, розробки напрямів його ефективного функціонування, становлення його складників, зокрема автотранспортного комплексу, розвитку транспортного потенціалу присвячено праці провідних українських науковців: Н.В. Кудрицької [5], Є.Ю. Пащенко [6], Д.К. Прейгера [7], Т.А. Пушкар [8], І.П. Садловської [9], В.Г. Шинкаренка [10] та ін.

Підвищення ролі та значення регіонів у вирішенні соціально-економічних питань сприяють розвитку досліджень питання стосовно функціонування транспортних комплексів у цілому і автотранспортних комплексів безпосередньо на регіональному рівні, зокрема у працях К.А. Андрю-

щенко [11], М.П. Бутко [12], Т.А. Пушкар, Г.А Жовтяк [13] та ін.

У розрізі активізації регіонів в управлінні соціально-економічним розвитком, значення автотранспортного комплексу в забезпеченні інтегральних міжрегіональних і міжнародних зв'язків актуальними лишаються питання забезпечення економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів, зокрема оцінки стану їх економічної безпеки і визначення його належного рівня.

**Постановка завдання.** Метою статті є розробка методичного підходу до оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів, обґрунтування вихідних даних для проведення його оцінки, визначення належного рівня економічної безпеки як базового елемента забезпечення стабільного функціонування автотранспортних комплексів регіонів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У сучасній економічній науці виділяються такі підходи до оцінки стану (рівня) економічної безпеки транспортних комплексів:

- 1) на основі інтегральних показників;
- 2) на основі експертних оцінок;
- 3) на основі декількох показників;
- 4) на основі рейтингової оцінки за певними показниками.

Виходячи із запропонованого визначення ATK регіону, в якому системоутворюючими складниками виділено сферу виробництва автотранспортних послуг і сферу функціонування дорожньої інфраструктури, ЕБ ATKР необхідно оцінювати комплексно, враховуючи рівень безпеки за кожною складовою частиною – рівнем безпеки за виробничою компонентою і рівнем безпеки за інфраструктурною компонентою. Такий підхід дає можливість не тільки оцінити рівень ЕБ, але й визначити найбільш результативні заходи з урахуванням специфіки кожної із компонент.

Під час оцінки рівня ЕБ ATKР пропонується поєднати декілька підходів:

- 1) визначення рівня ЕБ базується на розрахунку інтегрального показника з використанням таксономічного методу;
- 2) оцінка базується на комплексному поєднанні двох показників: ЕБ за виробничим складником і ЕБ – за інфраструктурним;
- 3) інтерпретація результатів проводиться на основі співставлення інтегральних показників ЕБ за двома компонентами.

Початковим елементом проведення оцінки рівня ЕБ ATKР виступає відбір показників, які сформулюють вихідні матриці для розрахунку.

Розрахунок інтегральних показників таксономічним методом за кожною компонентою ЕБ ATKР базується на статистичних даних, саме тому актуальним є питання вибору показників, які здійснюють вплив на рівень ЕБ.

Під час відбору показників для вихідних матриць використовуємо методику, яка запропонована Т.В. Уманець для визначення інвестиційної привабливості регіонів [14, с. 137] і в загальному вигляді передбачає:

- 1) системний аналіз процесів у регіонів;
- 2) добір показників регіональної статистики, які характеризують процеси;
- 3) визначення показників (ознак), які суттєво не впливають на рівень економічної безпеки [14].

Визначення впливу показників проводять на основі розрахунку коефіцієнту варіації ( $V_j$ ):

$$V_j = \frac{S_j}{\bar{X}_j}, \quad (1)$$

- де  $V_j$  – коефіцієнт варіації;  
 $S_j$  – середньоквадратичне відхилення  $j$ -ої ознаки (показника);  
 $\bar{X}_j$  – середньоарифметичне значення  $j$ -ої ознаки (показника) [14, с. 137].

Після розрахунку перевіряють нерівність

$$V_j \leq e \quad (2)$$

$$e = 0,1$$

Якщо дана нерівність виконується, тобто  $V_j$  менше або дорівнює 0,1, то ознаки вважаються несуттєвими (квазіпостійними) і виключаються з матриці вхідних даних.

Під час визначення показників, які включаються до матриці вихідних даних, базовим виступає принцип відсутності дублювання показників. Такий підхід передбачає виключення таких показників, які містяться в інших або містять якісь із показників, що вже включено до матриці вихідних даних.

Такими показниками у виробничій компоненті виступають пробіг автобусів із пасажирами у регіоні та загальний пробіг автобусів, а також пробіг вантажних автомобілів із вантажем у регіоні та загальний пробіг вантажних автомобілів. Автором пропонується включити до вихідних даних один із цих показників, виходячи із того, який із них буде мати найбільший коефіцієнт варіації (табл. 1).

Показники, які включено у вихідні матриці, характеризують основні складники діяльності ATKР за трьома основними напрямками:

1. Кількісні характеристики, що визначають обсяги надання автотранспортних послуг і наявність інфраструктури:

*виробнича компонента:*

- а) перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн. т: показник, що характеризує обсяги перевезення вантажів у регіоні; зі зростанням результативності роботи ATKР обсяги перевезення вантажів зростають;

- б) перевезення пасажирів у регіоні, млн. пас.: показник, що характеризує обсяги перевезення пасажирів у регіоні; зі зростанням результативності роботи ATKР обсяги перевезення пасажирів зростають;

с) пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км: показник, що характеризує ефективний пробіг вантажних автомобілів у регіоні (на відміну від загального пробігу); зі зростанням результативності роботи АТКР ефективний пробіг вантажних автомобілів у регіоні зростає;

д) пробіг вантажних автобусів з пасажирями, тис. км: показник, що характеризує ефективний пробіг автобусів у регіоні (на відміну від загального пробігу); зі зростанням результативності роботи АТКР ефективний пробіг автобусів у регіоні зростає;

е) середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км: показник, що характеризує використання автомобільного транспорту під час перевезення вантажів у регіоні; зі зростанням результативності роботи АТКР середня відстань перевезення вантажів у регіоні зростає;

ф) кількість поїздок на одну особу в регіоні, поїздок: показник, що характеризує обсяги використання автомобільного транспорту під час надання послуг із перевезення пасажирів у регіоні; зі зростанням результативності роботи АТКР кількість поїздок на одну особу в регіоні зростає;

*інфраструктурна компонента:*

а) довжина автомобільних доріг загального користування у регіоні, тис. км; показник, що характеризує наявність автомобільних доріг загального користування в регіонах; зі зростанням результативності роботи АТКР довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні зростає;

б) кількість автозаправних станцій у регіоні: показник, що характеризує наявність і розвиненість системи автозаправних станцій у регіоні як частини автотранспортної інфраструктури; зі зрос-

Таблиця 1

**Визначення показників для вихідних матриць ЕБ АТКР (2014 р.)**

№	Показник	Коефіцієнт варіації	Вплив
Виробнича компонента			
1	Питома вага автомобільного транспорту в перевезенні вантажів у регіоні, %	1,848	суттєвий
2	Вантажооборот у регіоні, млн. т/км	0,547	суттєвий
3	Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	0,917	суттєвий
4	Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн. т	1,847	суттєвий
5	Перевезення пасажирів у регіоні, млн. пас.	0,820	суттєвий
6	Пасажирооборот у регіоні, млн. пас./км	0,6343	суттєвий
7	Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	0,371	суттєвий
8	Витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/ 100 км	0,726	суттєвий
9	Витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/ 100 км	0,368	суттєвий
10	Витрати бензину на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/ 100 км	2,001	суттєвий
11	Витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/ 100 км	0,287	суттєвий
12	Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	0,675	суттєвий
13	Пробіг вантажних автомобілів із вантажем, тис. км	0,690	суттєвий
14	Загальний пробіг автобусів, тис. км	0,718	суттєвий
15	Пробіг вантажних автобусів із пасажирями, тис. км	0,7141	суттєвий
Інфраструктурна компонента			
1	Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	0,279	суттєвий
2	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території	0,179	суттєвий
3	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	0,022	несуттєвий
4	Кількість автозаправних станцій у регіоні	0,398	суттєвий
5	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	0,744	суттєвий
6	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	0,469	суттєвий
7	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	0,274	суттєвий
8	Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям загального користування, км	2,791	суттєвий
9	Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення, км	0	

танням результативності роботи АТКР кількість автозаправних станцій у регіоні зростає.

2. Структурні характеристики, що визначають місце АТКР у наданні послуг і певних складових частин автотранспортної інфраструктури в її розвитку:

*виробнича компонента:*

а) питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %: показник, що характеризує значення АТКР у наданні транспортних послуг із перевезення вантажів; зі зростанням результативності роботи АТКР питома вага автомобільного транспорту в перевезенні вантажів у регіоні зростає;

*інфраструктурна компонента:*

а) питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %: показник, що характеризує наявність автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг; зі зростанням результативності роботи АТКР питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг у регіоні зростає;

б) питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %: показник, що характеризує наявність автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг; зі зростанням результативності роботи АТКР питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг у регіоні зростає;

с) питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %: показник, що характеризує наявність автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг; зі зростанням результативності роботи АТКР питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг у регіоні зростає.

3. Якісні характеристики, що визначають ефективність надання автотранспортних послуг і розвиток автотранспортної інфраструктури:

*виробнича компонента:*

а) вантажооборот у регіоні, млн. т/км: показник, що характеризує ефективність перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні; зі зростанням результативності роботи АТКР вантажооборот у регіоні зростає;

б) пасажирооборот у регіоні, млн. пас./км: показник, що характеризує ефективність перевезення пасажирів автомобільним транспортом у регіоні; зі зростанням результативності роботи АТКР пасажирооборот у регіоні зростає;

с) витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/100 км: показник,

що характеризує витрати паливно-енергетичних ресурсів під час перевезення вантажів у регіоні, оскільки визначає одні з основних витрат, скорочення їх обсягів сприяє підвищенню ефективності; зі зростанням результативності роботи АТКР витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні скорочуються;

д) витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/100 км: показник, що характеризує витрати паливно-енергетичних ресурсів під час перевезення вантажів у регіоні, оскільки визначає одні з основних витрат, скорочення їх обсягів сприяє підвищенню ефективності; зі зростанням результативності роботи АТКР витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні скорочуються;

е) витрати бензину на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/100 км: показник, що характеризує витрати паливно-енергетичних ресурсів під час перевезення пасажирів у регіоні, оскільки визначає одні з основних витрат, скорочення їх обсягів сприяє підвищенню ефективності; зі зростанням результативності роботи АТКР витрати бензину на 100 км пробігу автобусів у регіоні скорочуються;

ф) витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/100 км: показник, що характеризує витрати паливно-енергетичних ресурсів під час перевезення пасажирів у регіоні, оскільки визначає одні з основних витрат, скорочення їх обсягів сприяє підвищенню ефективності; зі зростанням результативності роботи АТКР витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів у регіоні скорочуються;

*інфраструктурна компонента:*

а) щільність автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, км на 1 тис. км II категорії: показник, що характеризує розвиненість мережі автомобільних доріг із твердим покриттям у регіоні; із підвищенням результативності роботи АТКР зростає;

б) прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям загального користування, км: показник, що характеризує розвиток і оновлення мереж автомобільних доріг загального користування в регіоні; із підвищенням результативності роботи АТКР зростає;

с) прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського користування, км: показник, що характеризує розвиток і оновлення мереж автомобільних доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення в регіоні; із підвищенням результативності роботи АТКР зростає (табл. 2).

У 2014 р. значення показника «Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення» в усіх регіонах має значення, яке дорівнює нулю, тобто в жодному регіоні не було введено в експлуата-

цію жодного кілометра доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення. Незважаючи на це, даний показник включено до матриці вихідних даних, оскільки в 2010–2013 рр. значення коефіцієнту варіації для даного показника характеризує його вплив на стан ЕБ АТКР як суттєвий (табл. 3).

Матриці вихідних даних, що сформовано, стають основою розрахунку інтегральних показників,

які визначають рівень економічної безпеки за виробничою та інфраструктурною компонентами.

Наступним етапом оцінки стану ЕБ АТКР стає визначення належного рівня економічної безпеки, який виступає як певний запас міцності за кожною складовою частиною, що дає змогу АТКР повною мірою задовольняти потреби в автотранспортних послугах відповідної якості. Для оцінки рівня ЕБ АТКР пропонується використовувати певний

Таблиця 2

**Показники, на основі яких визначається рівень безпеки за компонентами**

№	Компонента	Показники, на основі яких розраховується інтегральний показник рівня безпеки	Тенденція	Стимулятор/дестимулятор
1	Виробнича	1. Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %	зростання	стимулятор
		2. Вантажооборот у регіоні, млн. т/км	зростання	стимулятор
		3. Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	зростання	стимулятор
		4. Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн. т	зростання	стимулятор
		5. Перевезення пасажирів у регіоні, млн. пас	зростання	стимулятор
		6. Пасажирооборот у регіоні, млн. пас./км	зростання	стимулятор
		7. Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	зростання	стимулятор
		8. Витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/100 км	зниження	дестимулятор
		9. Витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/ 100 км	зниження	дестимулятор
		10. Витрати бензину на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/100 км	зниження	дестимулятор
		11. Витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/100 км	зниження	дестимулятор
		12. Пробіг вантажних автомобілів із вантажем, тис. км	зростання	стимулятор
		13. Пробіг вантажних автобусів із пасажирями, тис. км	зростання	стимулятор
2	Інфраструктурна	1. Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	зростання	стимулятор
		2. Щільність автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території	зростання	стимулятор
		3. Кількість автозаправних станцій у регіоні	зростання	стимулятор
		4. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	зростання	стимулятор
		5. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	зростання	стимулятор
		6. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	зростання	стимулятор
		7. Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям загального користування, км	зростання	стимулятор
		8. Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського користування, км	зростання	стимулятор

Таблиця 3

**Розрахунок значень коефіцієнтів варіації для показника «Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення» в 2010–2013 рр.**

№	Показник	Середньо-квдратичне відхилення показника за вибіркою	Середньо-арифметичне значення показника за вибіркою	Коефіцієнт варіації	Вплив
1	Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення, км	9,589	1,944	4,931	суттєвий

еталонний регіон, дані вихідних матриць якого будуть відповідати найвищим значенням за кожним показником у відповідному році. Інтегральні показники еталонного регіону будуть виступати критерієм виділення рівнів ЕБ АТКР, тобто розрахунок інтегральних показників включає три основних блоки:

1) розрахунок інтегральних показників рівнів ЕБ за виробничою та інфраструктурною компонентами на базі показників регіональної статистики;

2) введення регіону-«еталону» в матрицю вихідних даних і розрахунок його інтегрального показника рівнів ЕБ за виробничою та інфраструктурною компонентами як бази виділення рівнів ЕБ АТКР;

3) формування комплексного показника стану ЕБ АТКР, інтерпретація результатів на його основі.

**Висновки з проведеного дослідження.** Отже, виходячи із запропонованого автором поняття автотранспортного комплексу регіону як комплексу, в якому поєднано виробництво і надання автотранспортних послуг та його інфраструктурне забезпечення, й окресленої структури АТКР, рівень ЕБ АТКР пропонується визначати на основі оцінки його двома компонентами: виробничою та інфраструктурною. В основу виділення рівнів ЕБ у запропонованому методичному підході покладено визначення належного рівня ЕБ за кожною компонентою. Оцінка такого рівня проводиться шляхом введення «еталону» – абстрактного регіону, значення кожного показника якого відповідає найвищим значенням у відповідному році. Даний показник виступає основою виділення рівнів ЕБ за кожною компонентою. На основі оцінки ЕБ за кожною компонентою визначається комплексний показник ЕБ АТКР.

Такий підхід, окрім оцінки рівня ЕБ за кожною складовою частиною АТКР і стану економічної безпеки АТКР, надає можливість у подальшому розробляти дієві заходи щодо підвищення результативності функціонування АТКР з урахуванням рівнів ЕБ із кожним функціональним складником АТКР.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Александров І.О. Економічна безпека: трактування, поняття, класифікація / І.О. Александров, О.В. Половин // Теоретичні та прикладні питання економіки. – Київ : КНУ імені Тараса Шевченка, 2004. – Вип. 4. – С. 77–84.
2. Власюк О.С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : наук. доп. /

О.С. Власюк ; Нац. ін-т пробл. міжн. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – Київ, 2008. – 48 с.

3. Предборський В.А. Економічна безпека держави : [монографія] / В.А. Предборський. – Київ : Кондор, 2005. – 391 с.

4. Штангрет А.М. Безпека соціально-економічної системи: теоретичні аспекти / А.М. Штангрет // Наукові записки Української академії друкарства. – 2012. – № 3. – С. 24–29.

5. Кудрицька Н.В. Теоретико-методологічні аспекти дослідження транспортно-дорожнього комплексу регіону України / Н.В. Кудрицька [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/vdnuzht/2009\\_29/910kudr.Pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/vdnuzht/2009_29/910kudr.Pdf).

6. Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах / Ю.Є. Пашенко, Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 93–100.

7. Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова ; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 106 с.

8. Пушкар Т.А. Світовий досвід розвитку транспортної інфраструктури / Т.А. Пушкар, С.М. Шматько // Збірник наукових праць ЧДТУ. Серія «Економічні науки». – 2011. – Вип. 29. – Ч. II. – С. 111–123.

9. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні / І. Садловська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 30. – С. 21–31 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2014\\_30\\_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2014_30_4).

10. Шинкаренко В.Г. Фактори конкурентоспособности автотранспортных услуг / В.Г. Шинкаренко, О. Н. Криворучко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. Спецвипуск. – С. 352–357.

11. Андрищенко К.А. Теоретичні аспекти розвитку дорожньо-транспортної системи як складової виробничої інфраструктури регіону / К.А. Андрищенко // Державне управління: удосконалення і розвиток. – 2012. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dy.nayka.com.ua/?iid=379&operation=1>.

12. Бутко М.П. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону : [монографія] / М.П. Бутко, Н.В. Іванова. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2010. – 312 с.

13. Пушкар Т.А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України / Т.А. Пушкар, Г.А. Жовтяк // Економіка та держава. – 2013. – № 8. – С. 56–59.

14. Уманець Т.В. Оцінка інвестиційної привабливості регіонів за допомогою інтегральних індексів / Т.В. Уманець // Економіка і прогнозування. – № 4. – С. 133–145.