

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

FEATURES OF ECONOMIC SECURITY MANAGEMENT OF RAILWAY ENTERPRISES

УДК 334.716:656.2

<https://doi.org/10.32843/bses.51-18>

Синиця С.М.

к.е.н., доцент, доцент кафедри управління та адміністрування Івано-Франківський навчально-науковий інститут менеджменту Тернопільського національного економічного університету

Вакун О.В.

к.е.н., доцент, доцент кафедри управління та адміністрування Івано-Франківський навчально-науковий інститут менеджменту Тернопільського національного економічного університету

Synytzia Svitlana

Ivano-Frankivsk Educational and Scientific Institute of Management Ternopil National Economic University

Vakun Oksana

Ivano-Frankivsk Educational and Scientific Institute of Management Ternopil National Economic University

У статті розглянуто сутність понять ризику, небезпеки. Охарактеризовано стани, в умовах яких приймаються такі рішення, зокрема невизначеності, визначеності, ризику. Визначено, що ключовим для наявних визначень безпеки є термін «захищеність». Визначено поняття «економічна безпека підприємства», а також найбільш значні ризики та важелі управління ними, без урахування яких неможливе функціонування підприємств залізничного транспорту. Охарактеризовано рівні економічної безпеки. Виділено ключові риси та чинники економічної безпеки підприємства. Визначено, що економічна безпека підприємства є формою протистояння загрозам зовнішнього середовища та формою розвитку підприємства. Здійснено аналіз динаміки перевезень вантажів різними видами транспорту України, виокремлено проблемні питання підприємств залізничного транспорту в контексті забезпечення економічної безпеки. Запропоновано етапи формування системи економічної безпеки підприємства залізничного транспорту.

Ключові слова: економічна безпека, діагностика, управління, ризики, підприємства залізничного транспорту.

В статье рассмотрена сущность понятия риска, опасности. Охарактеризованы

состояния, в условиях которых принимаются такие решения, в частности неопределенности, определенности, риска. Определено, что ключевым для существующих определений безопасности является термин «защищенность». Определено понятие экономической безопасности предприятия, а также наиболее значительные риски и рычаги управления ими, без учета которых невозможно функционирование предприятий железнодорожного транспорта. Охарактеризованы уровни экономической безопасности. Выделены ключевые черты и факторы экономической безопасности предприятия. Определено, что экономическая безопасность предприятия является формой протистояния угрозам внешней среды и формой развития предприятия. Осуществлен анализ динамики перевозок грузов различными видами транспорта Украины, выделены проблемные вопросы предприятий железнодорожного транспорта в контексте обеспечения экономической безопасности. Предложены этапы формирования системы экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: экономическая безопасность, диагностика, управление, риски, предприятия железнодорожного транспорта.

The article deals with the essence of the concept of risk, danger, the necessity of taking into account risk in making management decisions. The countries in which these decisions are made are characterized, in particular, in terms of certainty, risk and uncertainty. Security is defined as key to existing security definitions. On the basis of a retrospective analysis of existing research, the essence and concept of the economic security of the enterprise is identified and characterized, as well as the most significant risks and levers of their management, without which the functioning of railway enterprises is impossible. The main features and factors of ensuring the economic security of the enterprise are covered, among which determine the level of resource availability, stability of the financial condition of the enterprise, resistance to external disturbances and speed of response to the appearance of external and internal risks, sustainable development in the future. The concept of economic security of the enterprise, which is proposed to be understood as a system of long-term management of economic security, taking into account the existing risks, defining the operational and future goals of the economic security system, forming a development strategy in accordance with the dynamics of changes in the internal and external environment of the enterprise. It is determined that the development of the transport system of Ukraine, in particular the railway, is an important task of public policy. The dynamics of cargo transportation by different types of transport in Ukraine is analyzed; the problems of railway transport management entities in the context of ensuring economic security are highlighted. The necessity of improving the economic security of railway undertakings has been determined. The sequence of implementation of processes of management of economic safety of railway enterprises is developed. The definition of the concept of economic security of railway undertakings, the stages of formation of the system of economic security of the railway transport enterprise are proposed. It is established that the most effective way to improve the quantitative and qualitative performance of railway undertakings is to secure partnerships between the private sector and the state.

Key words: economic safety, diagnostics, management, risks, railway companies.

Постановка проблеми. В умовах множинних змін діяльності підприємств залізничного транспорту питання забезпечення відповідного рівня економічної безпеки посідає важливе місце. Відповідно, виникає потреба своєчасного забезпечення реагування на будь-які зміни як у внутрішньому, так і у зовнішньому середовищі їх функціонування. Основою забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту є вирішення саме таких завдань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика забезпечення економічної безпеки перебуває в центрі досліджень учених. Основні дослідження в цьому напрямі знайшли відо-

браження в роботах таких учених, як Г. Пастернак-Таранущенко, С. Мочерний, О. Плотнікова, А. Іларіонов, Е. Олейніков, М. Капустін, А. Архипов, А. Городецький, Б. Михайлов, А. Татаркін, О. Романов, А. Куклін, Е. Коротков, А. Беляєв, В. Сенчагов, П. Іващенко, Т. Клебанова, Н. Чернова, Р. Кожевніков, Є. Виноградов, В. Шликов. Дослідженнями проблематики забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту займалися такі вчені, як І. Плетнікова, Д. Ковальов, Т. Сухорукова, А. Новікова, Р. Кожевніков, Л. Кочнева, Є. Виноградов.

Постановка завдання. Мета статті полягає в поглибленні наявних теоретичних підходів до

визначення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, а також розробленні нових теоретичних узагальнень щодо механізму підвищення економічної безпеки залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Управління є невід'ємною рисою людського існування. Це процес, у ході якого необхідно вирішити, яким чином розпорядитися недостатньою кількістю ресурсів порівняно з потребами, які будуть прямо або побічно застосовані для задоволення людських потреб.

Управління вирішує поточні та майбутні проблеми безпеки економічного розвитку. Це означає, що потреба прийняття рішень у підприємства може виникнути в різних ситуаціях. З урахуванням умов прийняття рішень їх ділять на три типи, а саме в умовах визначеності, ризику та невизначеності [1].

Економічні рішення на підприємстві в умовах невизначеності, тобто в умовах відхилення від рівноваги, можуть передбачати та розраховувати за наявності інформації про ситуацію, в якій можливі втрати. Невизначеність, як і ризик, може бути внутрішньою та зовнішньою. Невизначеність виникає в результаті зовнішніх обставин і не може бути передбаченою. Це може відбуватися через неточні розрахунки витрат, що виникають під час прийняття рішень, або через відсутність відповідної інформації. Чим більше підприємство, тим складніше буде його зв'язок із зовнішнім середовищем. Зовнішня невизначеність та зовнішні ризики важче визначити, ніж внутрішні невизначеності [2].

Економічна безпека визначається як стан економічної системи, який характеризується наявними конкурентними перевагами, які формуються шляхом використання власних та запозичених ресурсів, розроблення та вжиття системи заходів задля підтримання працездатності системи в умовах динамічних змін чинників зовнішнього середовища задля максимального досягнення поставлених цілей у короткостроковому та довгостроковому періодах.

Проблеми економічної безпеки певною мірою узгоджуються з формуванням світових моделей розвитку на глобальному, регіональному або національному рівні, тому більшість науковців поняття безпеки відносить до всіх об'єктів держави, а саме території, суспільства, влади, індивіда. Економічна безпека держави визначається відсутністю вразливості державної політики в галузі економічного тиску інших країн, відносно незалежністю в прийнятті державних економічних рішень від політичної діяльності та міжнародних суб'єктів [3].

Важливими елементами аналізу економічної безпеки є диференціювання оцінки та розроблення більш точного інструментарію для визначення сутності економічної безпеки господарюючого суб'єкта з урахуванням особливостей та специфіки його функціонування.

Незважаючи на важливість проблеми, економічну безпеку частіше вивчали фрагментарно або обмежувались однією з її складових частин, таких як фінансова, продовольча, енергетична, сировинна.

Підприємство, що бажає розвиватися та працювати на ринку тривалий час, прагне досягти стабільного функціонування й максимально можливої ефективності використання та формування наявного потенціалу в перспективі. Таке становище характеризує поняття економічної безпеки підприємства (ЕБП), рівень якої забезпечує праця управлінського персоналу підприємства в напрямі уникнення можливих загроз зовнішнього й внутрішнього середовища та ліквідації шкідливих наслідків відповідних негативних чинників.

Економічна безпека підприємства перебуває в прямій залежності від економічної безпеки держави, регіону, адже формується шляхом використання їх фінансового, сировинного та виробничого потенціалу [4].

Сутність економічної безпеки підприємства характеризується таким станом його економічної системи, за якого формується його стійкість до негативного впливу будь-яких загроз внутрішнього й зовнішнього середовища, забезпечуються збалансований розвиток і стабільність, задовольняються власні економічні інтереси. Слід відзначити, що стосовно визначення самого змісту поняття «економічна безпека підприємства» існують різні підходи та погляди [5; 6]. Отже, на основі цих досліджень можна охарактеризувати економічну безпеку як форму розвитку підприємства та як форму його протистояння загрозам.

Основними принципами економічної безпеки підприємства є:

- принцип законності;
- принцип прав і свобод громадян;
- принцип централізованого керівництва;
- принцип комплексного застосування ресурсів та коштів;
- принцип своєчасності;
- принцип узгодженості та взаємодії з органами влади та керівництва;
- принцип удосконалення;
- принцип безперервності;
- принцип економічної доцільності та обґрунтованості.

Таким чином, під економічною безпекою слід розуміти практичне використання такої засади сучасного управління, як своєчасна реакція на зміни в зовнішньому середовищі, яка визначається швидкістю та адекватністю реакції підприємства на збудники зовнішнього середовища.

Оцінюючи розвиток економічної безпеки, маємо враховувати різноманітність видів діяльності, що визначають альтернативні підходи до розвитку характеру економічної безпеки країни.

Головним завданням, що є загальним для всієї транспортної системи держави, нині є визначення цілей підходів до управління та стратегії державного регулювання економічної безпеки галузі національної економіки. Воно полягає у створенні умов для підтримки такого рівня розвитку транспорту та всіх його структурних підрозділів, які б дали змогу за будь-яких умов задовольнити життєво важливі потреби економіки й населення у перевезеннях і забезпечити його мобілізаційну готовність до роботи у надзвичайних ситуаціях, при цьому життєво необхідним вважається розроблення механізмів протидії внутрішнім та зовнішнім загрозам, які негативно впливають на економічну безпеку транспорту.

Конкурентну перевагу в перевезенні вантажів, яка зумовлена комплексом причин, перед залізничним транспортом має автомобільний транспорт. Ця перевага зумовлена, по-перше, значним як фізичним, так і моральним зносом основних виробничих фондів залізничного транспорту; по-друге, тим, що, на відміну від залізничного, автомобільний транспорт має головну перевагу, а саме доставку вантажів «від дверей до дверей»; по-третє, тим, що автомобільний транспорт має конкурентні переваги під час перевезення пасажирів і вантажів на малі та середні відстані, що є головними в країні; по-четверте, нижчою собівартістю перевезень у приватних автопідприємствах, ніж у державних, що дає можливість приватним фірмам знижувати тарифи на автотранспортні перевезення, як наслідок, вантажовідправники віддають їм перевагу під час перевезення цінних вантажів дрібними відправками на відстань до 900 км, а в окремих випадках і на більшу відстань.

Оскільки економічна безпека держави залежить від роботи залізничного транспорту, то класифікацію основних чинників, які визначають економічну безпеку підприємств, поділено на такі блоки: економічні, організаційно-технологічні, технічні та соціальні. Велика частина передумов забезпечення економічної безпеки залізничної галузі, які виникають, лежить в основі управління національним господарством.

Під економічною безпекою підприємства залізничного транспорту слід розуміти такий стан, за якого забезпечуються стабільність його функціонування й сталий розвиток у майбутніх періодах.

Під ресурсами залізничного транспорту необхідно розуміти всі ресурси, які є наявні у нього, а під потенціалом економічної безпеки залізничного транспорту – невикористані ресурси, які можуть бути реалізовані як за рахунок власних, так і із залученням додаткових ресурсів. Рівень економічної безпеки – це такий стан залізничного транспорту, який відповідає відповідному періоду.

Розвиток залізничного транспорту завжди впливав і продовжує впливати на соціально-еко-

номічний стан суспільства, його політичну сферу життєдіяльності, соціальну структуру, можливості подальшого цивілізаційного розвитку. Ця проблема є надважливою для державної політики, що інтегрує концептуальні розробки теоретиків і практиків. У цій ролі проблема розвитку залізничного транспорту входить у предметне поле сучасної економічної науки як один з основних напрямів перетворень економіки та суспільного життя в Україні.

В умовах нових реалій сучасної світової економіки, насамперед глобалізації економіки, жодна галузь економіки країни, жоден вид бізнесу, включаючи транспорт, не можуть успішно розвиватися без визначення стратегічних пріоритетів, політики постановки цілей та вибору засобів їх досягнення.

Відсутність інвестицій зумовила стрімке старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам [7]. Крім того, «Укрзалізниця» потерпає від несприятливих політико-економічних обставин, які торкнулися її досить болюче.

Важливою проблемою є те, що понад 25 років експлуатуються 58,9% пасажирських залізничних вагонів [7], тому актуальною є проблема вдосконалення технічних засобів залізниці, яку сьогодні можна вирішити шляхом підвищення якості використання технічних засобів, що забезпечують вищі параметри експлуатаційної роботи транспорту. У такому разі на початковому етапі їх застосування будуть підвищуватись якісні показники функціонування транспорту, такі як технічна швидкість, вага вантажних поїздів. У майбутньому за ступенем поліпшення економічних показників країни необхідно забезпечити високу якість технічних об'єктів залізничного транспорту за рахунок посиленої заміни рухомого складу та засобів розвитку колій.

Залізнична галузь України щодо ефективності володіє певними перевагами перед іншими видами транспорту, оскільки за низкою напрямів своєї роботи вона має кращі фінансово-економічні, енергетичні та екологічні показники. Цей вид транспорту здатний цілий рік перевозити великі обсяги вантажів на далекі відстані та в екстремальних кліматичних умовах.

Провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі України є залізничний транспорт. Він охоплює 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень. Лише 45% експлуатаційних мереж залізниць України електрифіковано. На залізницях функціонують 1 492 залізничні станції, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації та зв'язку, 44 дистанції енергопостачання [7]. Динаміку обсягів перевезень вантажів і пасажирів в Україні подано в табл. 1.

Як засвідчують показники табл. 1, залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться

Динаміка перевезень вантажів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки						% до 2013 р.
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
	обсяг, млн. т	обсяг, млн. т	обсяг, млн. т	обсяг, млн. т	обсяг, млн. т	обсяг, млн. т	
	% до 2013 р.	% до 2014 р.	% до 2015 р.	% до 2016 р.	% до 2017 р.	% до 2018 р.	
Всього	755,3	811,7	772,8	757,6	671,2	601	79,6
		107,5	95,2	98,0	88,6	89,5	
Залізничний	432,5	468,4	457,5	441,8	387	350	80,9
		108,3	97,7	96,6	87,6	90,4	
Автомобільний	158,2	178,3	179	183,5	178,4	147,3	93,1
		112,7	100,4	102,5	97,2	82,6	
Водний	11,1	9,9	7,8	6,3	6	6,4	57,7
		89,2	78,8	80,8	95,2	106,7	
Трубопровідний	153,4	155	128,4	125,9	99,7	97,2	63,4
		101,0	82,8	98,1	79,2	97,5	
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100,0
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

основним перевізником вантажів, але за п'ять останніх років обсяг перевезень значно скоротився, а саме на 82 млн. т., або на 19,1%, що спонукає підприємства залізничного транспорту до пошуку додаткових джерел надходження фінансових ресурсів або скорочення витрат.

Українська залізниця посідає друге місце за вантажообігом (36%), перше місце за пасажирооборотом. Загальна протяжність залізниць становить 21,6 тис. км, електрифікованих колій – 9 878 км (45%).

Стратегією науково-технічної політики України у залізничній галузі є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг. Важливим напрямом співробітництва України з ЄС є впровадження європейських стандартів виробництва на промислових підприємствах України. Територією України проходять 3 залізничні транспортні коридори, а саме № 3, 5 [8].

Розвиток інфраструктури залізничного транспорту має бути спрямований на приведення наявної мережі залізниці у відповідність до світових стандартів безпеки та швидкості руху на одному рівні з оптимізацією мережі засобами побудови нових дільниць з огляду на потреби населення, економіки та промисловості України.

Підвищення транспортної забезпеченості вимагає розвитку та будівництва нових ліній і транспортних вузлів, тоді як матеріально-технічна база залізничної галузі характеризується високим ступенем зносу та вимагає активного оновлення. У зв'язку з тим, що залізнична інфраструктура часто є основою для розвитку інших галузей, отже, створює значний мультиплікативний ефект, оцінювання інвестиційної привабливості залізничних проєктів має істотну специфіку. Як правило, такі проєкти вимагають значних ресурсів і мають тривалі терміни реалізації, а прогноз майбутніх транспортних потоків та

потенційного ефекту об'єктивно має високий ступінь невизначеності. Це стає перешкодою обґрунтування вигідності проєкту для інвесторів і знижує їх інвестиційну активність.

Транспортна система України є найбільш важливою частиною виробничої інфраструктури, а її розвиток – одним з пріоритетних завдань держави. Дієвим способом підвищення ефективності та забезпечення кількісних і якісних характеристик функціонування державної власності є розвиток партнерських відносин держави та приватного сектору, а саме спільних підприємств, контрактної системи, угод про розподіл продукції. Ефективне управління інноваційними процесами на залізничному транспорті в сучасних умовах неможливе без оцінювання зв'язків між різними факторами та результативними показниками, виявлення їх тенденцій та розроблення економічних нормативів і прогнозів розвитку.

Фінансово-економічна безпека підприємства базується на результатах господарської діяльності, для якої характерне досягнення найбільшого економічного ефекту із застосуванням ресурсів певної вартості. Для позитивного результату підприємство повинне мати відповідні техніко-економічні характеристики. Для «Укрзалізниці» вони перебувають на низькому рівні, що обов'язково позначається на безпеці діяльності компанії. Стан пасажирського рухомого складу вимагає негайного відновлення. Із 6 677 пасажирських вагонів тільки 2 985 (43%) працюють у межах нормативного терміну експлуатації, 3 644 (53%) – з продовженням терміном експлуатації, а 258 (4%) перебувають за межами нормативного терміну експлуатації. Практично зі 120 000 вантажних вагонів «Укрзалізниці» більше 85% вичерпали свій ресурс, 30 071 вагон давно за всіма експлуатаційними правилами повинен бути списаний. Знос рухомого складу

досяг критичної позначки, а саме близько 90%. Сьогодні для електровозів цей показник становить 90%, для вантажних магістральних тепловозів – 99%, для вагонів інвентарного парку – 86%, з них піввагонів – 88%. Оновлення рухомого складу та інфраструктури відбувається дуже повільно.

Найважливішим аспектом оцінювання виробничої діяльності є забезпечення економічної безпеки за умови, що воно відобразить стан економіки, за якого будуть досягатися необхідний рівень соціального, політичного, фінансового, оборонного, прогресивного розвитку країни, невразливість і незалежність її економічних інтересів щодо можливих зовнішніх та внутрішніх загроз і впливів.

Концепція економічної безпеки підприємства – це система довгострокового управління економічною безпекою з урахуванням наявних ризиків, визначенням оперативних і майбутніх цілей діяльності системи економічної безпеки, формуванням стратегії розвитку відповідно до динаміки зміни внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування підприємства.

Основною метою забезпечення економічної безпеки залізничної галузі є запобігання загрозам, забезпечення захищеності діяльності галузі й досягнення поставлених цілей за допомогою вирішення такого завдання, як пошук засобів і способів запобігання загрозам для ослаблення або ліквідації наслідків їх дій. Виходячи з цього, можемо зробити висновок, що забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту є безперервним циклічним процесом, який потрібно періодично вдосконалювати. Послідовність виконання процесів управління економічною безпекою залізничного транспорту визначено таким чином:

- 1) розроблення концепції забезпечення економічної безпеки;
- 2) виявлення загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- 3) кількісне та якісне оцінювання впливу кожної загрози на економічну безпеку підприємств залізничного транспорту;
- 4) розроблення методів усунення загроз або мінімізації їх впливу за рахунок вжиття заходів з підвищення рівня економічної безпеки;
- 5) використання методу управління рівнем економічної безпеки підприємств залізничного транспорту;
- 6) корегування концепції забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

За необхідності внесення змін повертаємось до виявлення загроз економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Висновки з проведеного дослідження. Постійні зміни як внутрішнього, так і зовнішнього середовища вимагають повсякчасного управління процесами, які відбуваються, оскільки вони можуть мати різні форми економічної небезпеки

(загрози) стосовно підприємств залізничного транспорту, тому питання забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту є одним з головних у залізничній галузі.

Економічна безпека є обов'язковою складовою частиною будь-якого рівня управління, а саме міжнародного, національного, державного, регіонального, галузевого й рівня підприємства, в основі чого лежить передбачення, мінімізація або запобігання загрозам, які виникають.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Марценюк Л. Вплив залізничного транспорту на розвиток національної економіки України. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту*. 2012. Вип. 42. С. 274–278.
2. Геєць В., Кизим М., Клебанова Т. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство : монографія. Харків : ІНЖЕК, 2006. 240 с.
3. Бережна Е., Бережний В. Математичні методи моделювання економічних систем. Москва : Фінанси і статистика, 2008. 424 с.
4. Олейников Е. Экономическая и национальная безопасность. Москва : Экзамен, 2015. 768 с.
5. Ільяшенко С. Оценка составляющих экономической безопасности предприятия. *Научные труды ДОНТУ*. 2012. № 48. С. 16–22.
6. Вільямсон О. Економічні інститути капіталізму: фірми, маркетинг, укладання контрактів. Київ : АртЕк, 2001. 472 с.
7. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні : аналітична доповідь. Київ : НІСД, 2013. 32 с.
8. Гринів Л., Синиця С. Шляхи підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень. *Наука й економіка*. 2010. № 3(19). С. 115–121.

REFERENCES:

1. Martsenyuk L. (2012) Martseniuk L. Vplyv zaliznychnoho transportu na rozvytok natsionalnoi ekonomiky Ukrainy [Influence of railway transport on development of national economy of Ukraine]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu – Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport*, vol. 42, pp. 115–121. (in Ukrainian)
2. Heiets V., Kyzym M., Klebanova T. (2006) Modeliuvannia ekonomichnoi bezpeky: derzhava, rehion, pidpriemstvo : monohrafiia [Modeling of economic security: state, region, enterprise : monograph]. Kharkiv : INZHEK, pp. 20–21. (in Ukrainian)
3. Berezhna E., Berezhnyi V. (2008) Matematychni metody modeliuvannia ekonomichnykh system [Mathematical methods for modeling economic systems]. Moscow : Finance and statistics, 424 p. (in Russian)
4. Oleinykov E. (2015) Ekonomycheskaia y natsyonalnaia bezopasnost [Economic and national security]. Moscow : Exam, 768 p. (in Russian)
5. Iliashenko S. (2012) Otsenka sostavliaiushchykh ekonomycheskoi bezopasnosti predpriatyia [Assess-

ment of the components of economic security of the enterprise]. Nauch. tr. DonNTU. Scientific tr DonNTU, vol. 48, pp. 16–22. Donetsk. (in Ukrainian)

6. Viliamson O. (2001) Ekonomichni instytuty kapitalizmu: Firmy, marketynh, ukladannia kontraktiv [Economic institutions of capitalism: Firms, marketing, contracting]. Kyiv : ArtEk, 472 p. (in Ukrainian)

7. Modernizatsiini priorytety reformuvannia transportno-dorozhnoho kompleksu v Ukraini : analit. dop. (2013) [Modernization priorities of reforming the trans-

port and road complex in Ukraine : analyte. ext.]. Kyiv : NISD, 32 p. (in Ukrainian)

8. Hryniv L. & Sinicia S. (2010) Shlyakhy pidvyshchennya konkurentospromozhnosti mizhnarodnykh transportnykh perevezen [Ways to increase the competitiveness of international transport]. Naukovo-teoretychnyi zhurnal Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Nauka i ekonomika – Khmelnytsky National University scientific-theoretical journal. Science and economics, vol. 19, pp. 115–121. Khmelnytskyi. (in Ukrainian)