

Цей процес, особливо в Україні, ускладнюється й тим, що самі логістичні центри часто знаходяться на стадії розробки, а недостатня оснащеність та відсутність механізму співпраці різних видів транспорту гальмує розвиток системи мультимодальних перевезень. Таким чином, актуальним у даний час є розроблення механізму участі підприємства у логістичному центрі та використання ним системи мультимодальних перевезень, враховуючи при цьому можливі організаційні та інфраструктурні трансформації.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления [Текст]: учеб. пос. / Т.В. Алесинская. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005. – 121 с.
2. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст] / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс; пер. с англ. – 2-е изд. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
3. Бездольна Л.М. Обґрунтування ознак регіональних логістичних систем та їх класифікація [Електронний ресурс] / Л.М. Бездольна // Збірник наукових праць ЛНТУ. – Вип. 5(20). – Ч. 1. – Луцьк, 2008. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/en_etei/2008_5_1/zbirnik_ETEI_08_1_43.pdf
4. Васильців Н.М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики [Текст] / Н.М. Васильців // Вісник національного університету «Львівська політехніка», 2010. – №669. – С. 267-274.
5. Гаджинский А.М. Основы логистики [Текст]: учеб. пос. / А.М. Гаджинский. – М., 1995. – 122 с.
6. Кальченко А.Г. Логістика [Текст]: навч. посібник / А.Г. Кальченко, В.В. Кривещенко. – 2-ге вид.– К.: КНЕУ, 2008. – 472 с.
7. Крикавський Є. Логістика. Для економістів [Текст]: підруч. / Є. Крикавський. – Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.
8. Крикавський Є. Логістичне управління [Текст]: підруч. / Є. Крикавський. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2005. – 684с
9. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем [Текст]: монографія / Р. Р. Ларіна – Донецьк: Норд-Прес, 2005. – 284 с.
10. Неруш Ю.М. Коммерческая логістика [Текст]: учеб. / Ю.М. Неруш. –М.: ЮНИТИ, 1997. – 270 с.
11. Паламарчук О. Створення логістичних центрів в Україні вирішить 5 найважливіших проблем країни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://12b.ua/news/15857/ua-ua/>
12. Плахута Г.А. Логістичний аутсорсинг: переваги та недоліки застосування [Текст] / Г.А. Плахута // Вісник СХУ ім. В.Даля. – 2010. – №11/158. – С. 12-16.
13. Свиридко С.В. Логістика: сучасні світові тенденції розвитку [Текст] / С.В. Свиридко // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2009. – №1. Ч. 1. – С. 452-456.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 336.221.24:656

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНЮВАННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ НА МЕЗОРІВНІ

*Стадник Г.В., к.е.н., професор (ХНУМГ імені О.М. Бекетова),
Новіков А.О., начальник управління транспортної інфраструктури і зв'язку
(Харківська обласна державна адміністрація)*

Статтю присвячено обґрунтуванню запропонованого методичного підходу до оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі на основі реалізації методу таксономії через систему часткових індикаторів, визначенню значущих факторів, що здійснювали вплив на інтегральний індикатор її стану, та виявленню резервів щодо його поліпшення в регіональному розрізі.

Ключові слова: транспортна галузь, фінансово-економічна безпека, регіони України.

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОЦЕНИВАНИЮ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НА МЕЗОУРОВНЕ

*Стадник Г.В., к.э.н., профессор (ХНУГХ имени А.Н. Бекетова),
Новиков А.А., начальник управления транспортной инфраструктуры и связи
(Харьковская областная государственная администрация)*

Статья посвящена обоснованию предложенного методического подхода к оцениванию уровня финансово-экономической безопасности транспортной отрасли на основе реализации метода таксономии через систему частных индикаторов, определению значимых факторов, которые осуществляли влияние на интегральный индикатор ее состояния, и выявлению резервов по его улучшению в региональном разрезе.

Ключевые слова: транспортная отрасль, финансово-экономическая безопасность, регионы Украины.

METHODICAL APPROACH TO THE EVALUATION OF FINANCIAL AND ECONOMIC SECURITY OF TRANSPORT INDUSTRY AT THE MESOLEVEL

*Stadnik G.V., Ph.D., Professor,
(O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv),
Novikov A.O., head of department of transport and communication infrastructure
(Kharkiv Regional State Administration)*

The article is devoted to the justification of the proposed methodological approach to the evaluation of the level of financial and economic security of the transport industry through the implementation of the taxonomy method based on the system of particular, to the determination of significant factors that influence performed on integral indicator of its state, and to identification of reserves for its improvement in the regional context. The presence of negative conditions to provide the required state of the financial and economic security of the transport industry at the regional level is justified. A significant level of the disproportionality of regional development and the irregularity of effectiveness of their economic activities are defined in the article.

Keywords: transport sector, the financial and economic security, regional level.

Постановка проблеми. Фінансово-економічна безпека є ключовим елементом системи національної безпеки держави. Вона формується на основі забезпечення необхідного стану фінансово-економічної безпеки за основними галузями національного господарства. Забезпечення ефективної державної політики на регіональному рівні є одним з головних завдань стабільного економічного розвитку країни. Серед проблемних питань слід зазначити значну диференціацію розвитку транспортної галузі за регіонами України, що є одним із визначних факторів впливу на умови функціонування кожного окремого суб'єкта господарювання та економіки країни загалом. Це обґрунтовує актуальність проведення оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України, що дозволяє дослідити проблемні питання у процесі взаємодії між складовими елементами системи фінансових відносин у процесі забезпечення фінансово-економічної безпеки транспортних підприємств та визначити основні причини виникнення загроз їх

фінансово-економічній безпеці.

Аналіз останніх наукових досліджень, що присвячені питанням розроблення методичного забезпечення щодо оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі, свідчить про значний рівень наукового інтересу до цих аспектів [1 – 10]. **Невирішена частина загальної проблеми.** Однак і досі в економічній літературі не існує єдиного методичного підходу до оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі на регіональному рівні.

Формування цілей статті. Це визначає мету статті, яка полягає в обґрунтуванні методичного підходу до оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі та визначення можливих резервів щодо його поліпшення за регіонами України.

Виклад основного матеріалу. Забезпечення фінансово-економічної безпеки провідних галузей національного господарства є важливим завданням, що зумовлює необхідність поглибленого дослідження та розроблення теоретично-методичних основ її формування.

Як зазначає Горошкова Л.А., фінансово-економічна безпека галузі є системою, що знаходиться у стані динамічної рівноваги, тому її розвиток має сталі характеристики. Динамічність, а не статичність рівноваги, досягається завдяки наявності складових, кожна з яких має свої особливості розвитку. Результатом самоорганізації системи економічної безпеки галузі є також ускладнення її організаційної структури: створенням вертикально та горизонтально інтегрованих структур та корпорацій. Внаслідок цього забезпечується поряд з ринковим саморегулюванням, корпоративне регулювання галузей та національного господарства в цілому. Використання взаємозв'язку внутрішніх можливостей та зовнішнього впливу створює умови для підвищення рівня фінансово-економічної безпеки галузі [1].

Таким чином, поняття фінансово-економічної безпеки доцільно розглядати як самостійний об'єкт управління, що обґрунтовує необхідність виділення в загальній системі фінансового менеджменту комплексного підходу до її формування з метою забезпечення захисту фінансових інтересів підприємства в процесі розвитку. Фінансово-економічна безпека підприємств як об'єкт управління представляє собою певну сукупність методів і принципів управління фінансовими потоками підприємств для забезпечення реалізації фінансових його інтересів на основі попередження та подолання певних фінансових загроз підприємства.

Фінансово-економічна безпека транспортної

галузі має складну структуру. З точки зору функціонально-структурного аспекту О.С. Власюк пропонує розглядати фінансово-економічну безпеку як сукупність взаємопов'язаних систем безпеки, які відображають функціонування окремих «блоків» або сфер фінансово-економічної системи [2, с. 22]. Однак, сутнісні характеристики фінансово-економічної безпеки потребують уточнення. Ґрунтуючись на тому, що фінансово-економічна безпека транспортної галузі регіону є структурним елементом загальнодержавної, доцільним є виокремлення таких її складових:

ефективності господарської діяльності ($I_{егд}$) – характеризує загальний рівень ефективності функціонування господарюючих суб'єктів транспортної галузі регіону з огляду на їх здатність до ефективного управління фінансовими ресурсами;

інвестиційної ($I_{інв}$) – характеризує рівень ефективності функціонування господарюючих суб'єктів транспортної галузі регіону з огляду на їх здатність до формування привабливого інвестиційного клімату для залучення необхідного зовнішнього капіталу;

зовнішньоекономічної ($I_{зе}$) – характеризує ефективність фінансової системи транспортної галузі регіону на основі аналізу тенденцій розвитку міжнародних фінансових відношень;

інфраструктурної ($I_{інфр}$) – характеризує наявний стан сформованих умов, що є необхідними для забезпечення фінансово-економічної безпеки транспортної галузі на рівні регіону [2] (табл. 1).

Таблиця 1

Сукупність первісних показників фінансово-економічної безпеки транспортної галузі регіону

Склада-дова	Первісний показник
1	2
$I_{інв}$	Інвестиції в основний капітал в діяльність підприємств транспортної галузі
	Частка інвестицій в діяльність підприємств транспортної галузі у загальному обсязі інвестицій по регіону, %
	Індекс інвестицій в діяльність підприємств транспортної галузі, % до попереднього року
$I_{егд}$	Вартість основних засобів підприємств транспортної галузі, млн. грн
	Вартість введених в дію нових основних засобів на підприємствах транспорту та зв'язку, млн. грн
	Ступінь зносу основних засобів регіонів на підприємствах транспорту та зв'язку, %
	Рентабельність операційної діяльності підприємств транспортної галузі, %
	Питома вага збиткових підприємств транспортної галузі у загальній кількості підприємств регіону, %
	Темпи зростання, зниження сальдо фінансових результатів підприємств транспортної галузі у % до попереднього року
	Відношення сальдо фінансових результатів підприємств транспортної галузі до ВРП, %
$I_{егд}$	Темпи приросту, зниження обсягів послуг підприємств транспортної галузі, %

1	2
I _{зе}	Прямі іноземні інвестиції у підприємства транспортної галузі, тис. дол. США
	Темпи зростання, зниження іноземних інвестицій у підприємства транспортної галузі у % до попереднього року
I _{інфр}	Довжина автомобільних доріг загального користування за регіонами, тис км
	Частка автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям у загальному обсязі, %
	Дорожньо-транспортні пригоди, одиниць

Вибір методичного підходу, що застосовується у дослідженні для оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі регіонів України, базується на результатах аналізу наукових робіт учених-економістів, присвячених вивченню різноманітних сторін функціонування регіону як елемента економічної системи держави [3 – 9]. Незважаючи на відмінності в об'єктах дослідження і використання різних первинних характеристик, у підґрунті методичних підходів до визначення результатуючих показників лежать принципи інтегрального оцінювання. При цьому як метод згортання первісних характеристик об'єкта дослідження у багатьох з них пропонується метод таксономії [4; 7 – 9]. Необхідно зазначити, що оскільки складові фінансово-економічної безпеки регіону у кількісному виразі відображаються через систему часткових індикаторів, то застосування інтегрального індикатора її стану – показника рівня розвитку – дозволить більш структуровано, з

одного боку, та всебічно – з іншого, діагностувати причини динаміки як рівня фінансово-економічної безпеки галузі загалом, так її складових.

Серед особливостей застосування таксономічного методу для визначення рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі на регіональному рівні можна виділити такі: доцільність проведення процедури стандартизації вихідних показників обґрунтовується тим фактом, що вони мають різні одиниці виміру; так як, базово дослідження є динаміка рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі кожного регіону, еталонні значення доцільно обирати за кожним регіоном окремо. Після реалізації всіх етапів запропонованого методичного підходу до кількісного оцінювання рівня розвитку фінансово-економічної безпеки, що характеризують підприємства за всіма видами транспортної діяльності, були отримані значення її частинних та інтегрального індикаторів рівня за регіонами (I_{фєб}) (табл. 2).

Таблиця 2

Інтегральний та частинні індикатори рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі в середньому за 2010 – 2012 рр.

Область України	I _{фєб}	Часткові показники			
		I _{інв}	I _{єгд}	I _{зе}	I _{інфр}
1	2	3	4	5	6
Автономна Республіка Крим	0,160	0,629	0,699	0,759	0,635
Вінницька	0,390	0,719	0,787	0,787	0,739
Волинська	0,379	0,773	0,716	0,776	0,793
Дніпропетровська	0,467	0,797	0,795	0,795	0,791
Донецька	0,557	0,855	0,737	0,868	0,844
Житомирська	0,402	0,801	0,750	0,789	0,736
Закарпатська	0,129	0,666	0,642	0,652	0,640
Запорізька	0,252	0,739	0,728	0,737	0,713
Івано-Франківська	0,317	0,701	0,746	0,777	0,709
Київська	0,425	0,796	0,735	0,787	0,725
Кіровоградська	0,208	0,656	0,655	0,721	0,651
Луганська	0,290	0,744	0,711	0,731	0,691
Львівська	0,306	0,729	0,717	0,738	0,722
Миколаївська	0,276	0,745	0,722	0,723	0,687
Одеська	0,257	0,655	0,728	0,724	0,668
Полтавська	0,401	0,748	0,764	0,787	0,728
Рівненська	0,368	0,779	0,795	0,752	0,705
Сумська	0,297	0,712	0,718	0,750	0,680
Тернопільська	0,228	0,715	0,678	0,702	0,668

1	2	3	4	5	6
Харківська	0,463	0,775	0,832	0,782	0,779
Херсонська	0,323	0,753	0,771	0,753	0,699
Хмельницька	0,252	0,728	0,752	0,732	0,697
Черкаська	0,258	0,706	0,680	0,715	0,668
Чернівецька	0,254	0,690	0,669	0,769	0,689
Чернігівська	0,349	0,694	0,738	0,749	0,777

Таким чином, результати аналізу дозволяють зробити висновки, що середньорегіональний рівень фінансово-економічної безпеки за досліджуваний період характеризується значним розкидом його значень за регіонами, що обґрунтовує наявність недостатньої стабільності, розбалансованості та диспропорційності забезпечення фінансово-економічної безпеки України. Так, динаміка рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за досліджуваний період характеризується коливальною тенденцією з різким його зниженням у 2012 р.

У 2010 році середньорегіональне значення інтегрального індикатора рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі склало 0,218, при цьому максимальне значення характерне для Запорізького регіону на рівні 0,370, а мінімальне – для Закарпатського регіону на рівні 0,101. У 2011 році середньорегіональне значення інтегрального індикатора рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі склало 0,398, при цьому максимальне значення

інтегрального показника характерне для Донецького регіону на рівні 0,707, а мінімальне – для Закарпатського регіону на рівні 0,097. У 2012 році середньорегіональне значення інтегрального індикатора рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі склало 0,345, при цьому максимальне значення інтегрального показника характерне для Донецького регіону на рівні 0,668, а мінімальне – для Автономної Республіки Крим на рівні 0,138.

Таким чином, це зумовлює значну варіацію визначальних факторів впливу на стан фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами, а отже й відмінності у наявних можливостях суб'єктів господарювання на мезорівні до забезпечення необхідного стану фінансово-економічної безпеки та формування захисної системи від джерел загроз, що впливають на фінансово-економічну ефективність функціонування підприємств транспортної галузі (рис 1).

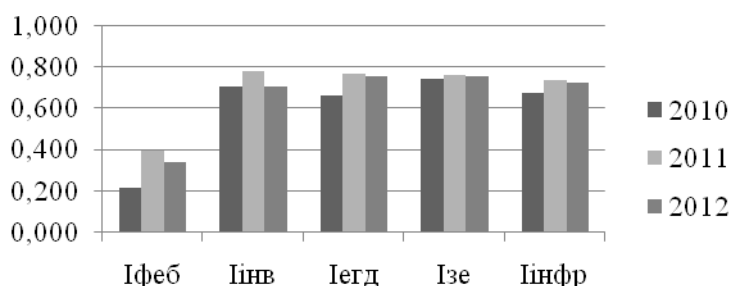


Рис. 1. Середньорегіональні інтегральні та часткові індикатори рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України

Таким чином, середньорегіональне значення часткового індикатора рівня інвестиційної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2010 р. склало 0,707, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Запорізького регіону на рівні 1, а мінімальне – для Черкаського регіону на рівні 0,505. Середньорегіональне значення часткового індикатора рівня інвестиційної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2011 р. склало 0,780, при цьому максимальне

значення у цьому періоді характерне для Волинського та Житомирського регіонів на рівні 1, а мінімальне – для Миколаївського регіону на рівні 0,533. Середньорегіональне значення часткового індикатора рівня інвестиційної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2012 р. склало 0,709, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Миколаївського регіону на рівні 1, а мінімальне – для Закарпатського регіону на рівні 0,527.

Середньорегіональне значення часткового

індикатора рівня складової ефективності господарської діяльності транспортної галузі за регіонами України за 2010 р. склало 0,666, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Автономної Республіки Крим на рівні 0,970, а мінімальне – для Донецького регіону на рівні 0,422. Середньорегіональне значення часткового індикатора рівня складової ефективності господарської діяльності транспортної галузі за регіонами України за 2011 р. склало 0,769, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Дніпропетровського, Запорізького та Хмельницького регіонів на рівні 1, а мінімальне – для Львівського регіону на рівні 0,534. Середньорегіональне значення часткового індикатора рівня складової ефективності господарської діяльності транспортної галузі за регіонами України за 2012 р. склало 0,757, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Вінницького та Одеського регіонів на рівні 1, а мінімальне – для Автономної Республіки Крим на рівні 0,496.

Середньорегіональне значення часткового індикатора зовнішньоекономічної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2010 р. склало 0,744, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Дніпропетровського регіону на рівні 0,928, а мінімальне – для Кіровоградського регіону на рівні 0,579. Середньорегіональне значення часткового індикатора зовнішньоекономічної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за

регіонами України за 2011 р. склало 0,761, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Херсонського регіону на рівні 0,918, а мінімальне – для Чернівецького регіону на рівні 0,587. Середньорегіональне значення часткового індикатора зовнішньоекономічної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2012 р. склало 0,757, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Хмельницького регіону на рівні 0,911, а мінімальне – Чернівецького регіону на рівні 0,587.

Середньорегіональне значення часткового індикатора інфраструктурної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2010 р. склало 0,674, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Донецького регіону на рівні 0,798, а мінімальне – для Автономної Республіки Крим на рівні 0,517. Середньорегіональне значення часткового індикатора інфраструктурної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2011 р. склало 0,739, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Волинського регіону на рівні 0,993, а мінімальне – для Закарпатського регіону на рівні 0,500. Середньорегіональне значення часткового індикатора інфраструктурної складової фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України за 2012 р. склало 0,727, при цьому максимальне значення у цьому періоді характерне для Донецького регіону на рівні 0,899, а мінімальне – Черкаського регіону на рівні 0,611 (рис. 2).

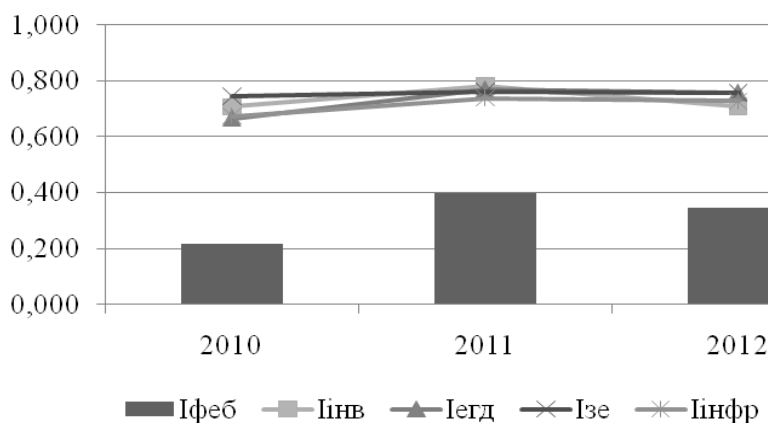


Рис. 2. Динаміка інтегрального та часткових індикаторів рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами України

Таким чином, особливістю тренду динаміки стану фінансово-економічної безпеки транспортної галузі регіонів України є наочне виокремлення певних періодів. Період 2010 – 2011 рр., коли 80%

з досліджуваних регіонів характеризуються позитивною тенденцією до зростання значення інтегрального показника рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі та у

середньому за період склала 176%. Так максимальні темпи зростання інтегрального показника рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі характерні для Полтавського регіону на рівні 244%, а мінімальні – для Одеського регіону на рівні 104%.

Однак слід зазначити, що у 20% з досліджуваних регіонах за даний період спостерігалась негативна динаміка до зменшення та у середньому за період склала 76%, що негативно характеризує мезоекономічні умови забезпечення необхідного стану фінансово-економічної безпеки на підприємствах транспортної галузі. Так максимальні темпи зменшення інтегрального показника рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі характерні для Запорізького регіону на рівні 50%;

Період 2011 – 2012 рр. – коли у 68% з досліджуваних регіонах за даний період спостерігалась негативна динаміка до зменшення інтегрального показника рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі та у середньому за період склала майже 70%. Це негативно характеризує мезоекономічні умови формування системи захисту від загроз фінансово-економічної безпеки на підприємствах транспортної галузі. Так, максимальні темпи зменшення інтегрального показника рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі характерні для Луганського регіону на рівні 41%, а мінімальні – для Чернігівського регіону на рівні 99%.

Однак слід зазначити, що у 32% з досліджуваних регіонах за даний період спостерігалась позитивна динаміка до зростання інтегрального показника рівня фінансово-економічної безпеки транспортної та у середньому за період склала 173%, що позитивно характеризує мезоекономічні умови забезпечення необхідного стану фінансово-економічної безпеки на підприємствах транспортної галузі. Так максимальні темпи зростання характерні для Сумського регіону на рівні 230%, а мінімальні – для Херсонського регіону на рівні 102%.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, запропонований методичний підхід до кількісного оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки транспортної галузі дозволяє на основі обґрунтованої сукупності її часткових індикаторів, використовуючи метод таксономії, визначити інтегральний індикатор її розвитку та виявити резерви щодо його поліпшення в регіональному розрізі. Отримані результати обґрунтовують висновки про негативні умови щодо забезпечення необхідного стану фінансово-

економічної безпеки транспортної галузі на регіональному рівні. Значне розшарування суб'єктів мезорівня визначено диспропорційністю їх розвитку та нерівномірністю бюджетного забезпечення та ефективності їх господарської діяльності. Перспективою подальших робіт у цьому напрямку є розроблення теоретичних та методичних основ для якісного оцінювання інтегрального показника розвитку фінансово-економічної безпеки транспортної галузі за регіонами для прийняття ефективних управлінських рішень з метою подолання визначених дисбалансів та забезпечення достатньої самостійності регіонів для узгодження їх інтересів з інтересами суб'єктів фінансових відносин інших рівнів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Горошкова Л.А. Аналіз детермінант економічної безпеки галузей національного господарства / Л.А. Горошкова // Економічний вісник університету. Економічний вісник Переяслав-Хмельницького державного педагогічного університету ім. Г. Сковороди. – 2012. – Вип. 19. – С. 113–129.
2. Медвідь М. М. Фінансова безпека регіонів України (на прикладі Харківської області) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / М. М. Медвідь. – Полтава, 2008. – 20 с.
3. Моделювання економічної безпеки: монографія / В.М. Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк. – Х.: ІНЖЕК, 2006. – 240 с.
4. Медведєва І. Б. Діагностування безпеки промислового підприємства у трирівневій системі фінансових відносин : монографія / І. Б. Медведєва, М. Ю. Погосова. – Х.: ХНЕУ, 2011. – 264 с.
5. Дюженкова Н. В. Современные подходы к формированию региональной системы управления экономической безопасностью: монографія / Н. В. Дюженкова. – М.: Машиностроение-1, 2003. – 172 с.
6. Карпінський Б. А. Методологія формування інтегрального індикатора збалансованості фінансової системи України в контексті фінансової безпеки / Б. А. Карпінський // Економічний простір. – 2008. – № 11. – С. 147–162.
7. Жаліло Я. А. Економічна стратегія держави : теорія, методологія, практика: монографія / Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2003. – 368 с.
8. Власюк О.С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку/ О.С.Власюк; Нац. ін-т пробл. міжнар.

- безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. –48с.
9. Васильців Т. Г. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія / Васильців Т. Г., Волошин В. І., Бойкевич О. Р., Каркавчук В. В., [за ред. Т.Г. Васильціва]. – Львів: Видавництво, 2012. –386 с.
10. Дулеба Н.В. Методичні основи визначення рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.В. Дулеба ; Нац. трансп. ун –т. – К., 2010. – 20 с.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУМГ імені О.М.Бекетова Кондратенко Н.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 656 (477)

ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Степанова Л.Б., аспірант (УкрДАЗТ)

На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. До транспортної системи пред'являються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба у транспортній системі, що чітко функціонує, дедалі посилюється, стає базисом сталого розвитку продуктивних сил регіонів, а також запорукою інтеграції нашої країни до світових ринків. В цьому дослідженні запропоновано заходи удосконалення транспортної системи країни.

Ключові слова: транспортна система, вантажоперевезення, транзит, міжнародні перевезення, транспортні технології, логістична система, кластери, транспортні коридори.

ИССЛЕДОВАНИЕ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Степанова Л.Б., аспірант (УкрГАЗТ)

На сегодняшний день транспортный сектор Украины - это значительный и важный сегмент для экономики страны, ведь эффективная и согласованная работа целой транспортной системы является подвижной силой для общего развития страны. К транспортной системе пред'являются высокие требования относительно качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранения грузов, безопасности перевозки пассажиров, скорости и качества доставки. Потребность в транспортной системе, которая четко функционирует, все усиливается, становится базисом устойчивого развития производительных сил регионов, а также залогом интеграции нашей страны к мировым рынкам. В этом исследовании предложены мероприятия усовершенствования транспортной системы страны.

Ключевые слова: транспортная система, грузоперевозки, транзит, международные перевозки, транспортные технологии, логистическая система, кластеры, транспортные коридоры.

RESEARCH AND IMPROVEMENT OF A TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

Stepanova L.B., post-graduate student (USA of RT)

Transport sector of Ukraine is a considerable and important segment for the economy of country, in fact effective and concerted work of a whole transport system is movable force for general development of country. However, existent competition at the market of transport services, all requires the new going near development of transport relations, creation of NT and upgrading of services. Conducting the global analysis of