

УДК 330.131:656

С. А. Лебедко,  
здобувач кафедри управління та економіки водного транспорту,  
Державний університет інфраструктури та технологій, м. Київ

# АНАЛІЗ АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ ЯК ДЖЕРЕЛА ЗОВНІШНІХ ЗАГРОЗ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

S. Lebedko,  
Applicant of Water Transport Management and Economics department,  
State University of Infrastructure and Technology, Kyiv

ANALYSIS OF TRANSPORT ACCIDENT RATE AS A SOURCE OF EXTERNAL THREATS  
TO TRANSPORTATION ENTERPRISES ECONOMIC SECURITY OF UKRAINE

**За сучасних умов господарювання в Україні діяльність транспортних підприємств є складною і ризиковою.**

**Одним з факторів забезпечення прибутковості діяльності транспортних підприємств є економічна безпека. Рівень економічної безпеки транспортних підприємств залежить від технічної безпеки, стану основних засобів, дотримання правил дорожнього руху, належного виконання регламентів ремонту та технічного обслуговування тощо.**

**Одним з показників результативності цих дій є стан аварійності на транспорті.**

**У статті охарактеризовано результати діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті. Проаналізовано динаміку чистого прибутку (збитку) транспортних підприємств. Досліджено інформацію про стан аварійності на різних видах транспорту України. Підтверджено, що зовнішні загрози суттєво впливають на рівень економічної безпеки. Це породжує необхідність розробки інструментів адаптації до зовнішніх загроз у системі економічної безпеки транспортного підприємства.**

**The activity of transportation enterprises is quite complex and risky in today's economic conditions in Ukraine. Economic security is one of the factors for ensuring the receipt of net profit for transportation enterprises. The level of transportation enterprises economic security depends on technical safety, the level of fixed assets, adherence to traffic rules, repair and maintenance regulations, etc. The transport accident rate is defined as the main indicator of the effectiveness of these actions. The results of the activity of State Service Of Ukraine For Transport Safety are described. The dynamics of net profit (loss) of transportation enterprises is analyzed. The information on the state of accidents on various types of transport in Ukraine is investigated. External threats significantly affect the level of economic security are confirmed. Development tools for adaptation to external threats in the system of transportation enterprise economic security is needed.**

*Ключові слова: економічна безпека, джерела зовнішніх загроз економічній безпеці транспортних підприємств України, аналіз аварійності.*

*Key words: economic security, sources of external threats to transportation enterprises economic security of Ukraine, analysis of transport accident rate.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Однією з найважливіших умов життєдіяльності людини, підприємств, держави і міжнародної спільноти є створення умов для безпечного функціонування та розвитку. Безпека є гарантом стабільності, порядку, роз-

витку і перспектив існування людства. Провідне місце в системі безпеки займає економічна безпека, яка є фундаментом усіх форм господарської діяльності [1].

Невід'ємним складником національної безпеки є стабільна робота транспортного комплексу держави,

тобто забезпечення економічної безпеки на транспорті. Сучасний етап розвитку українського суспільства характеризується зростанням ролі транспортної сфери. Постаючи його системоутворюючим фактором, ця сфера активно впливає на стан економічної, зовнішньополітичної, військової та інших складників безпеки України [2].

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню проблем безпосередньо економічної безпеки на транспортних підприємствах присвячені праці таких науковців та практиків, як: Аверічев І.М. [3], Голіков І.В. [4], Гурнак В.М. [5], Міщенко С.П. [6], Нікітіна А.В. [7], Панченко О.І. [8], Пилипенко С.І. [9], Платонов О.І. [10], Рекун І.І. [1], Сапронов О.В. [11], Шелухін М.Л. [2], Штангрет А.М. [12] та інші.

Найбільша кількість робіт у сфері економічної безпеки на транспорті присвячена залізничним підприємствам. Так, визначенню напрямів забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту присвячене дослідження Міщенко С.П. [6], де автором, з урахуванням специфіки забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, визначається сукупність напрямів забезпечення економічної безпеки: необхідність забезпечення відповідності місії і стратегії своєї діяльності системі власних пріоритетних інтересів; визначення і оперативного корегування пріоритетів у діяльності підприємства і створення умов для їх реалізації; забезпечення відповідності обсягу перевезень цього підприємства його ресурсному потенціалу і ємності ринку; зниження ризиків в діяльності транспортного підприємства. При цьому гарантування економічної безпеки підприємств залізничного транспорту вимагає активізації зусиль керівництва галузі в напрямках розвитку міжнародних перевезень, впровадження сучасних технологій транспортування, прискорення швидкості руху тощо.

Визначенню та розкриттю складових економічної безпеки залізничного транспорту присвячене дослідження Пилипенко С.І. [9], де за результатами аналізу визначені складові економічної безпеки залізничного транспорту: соціальну, транспортно-технічну, юридичну та кримінологічну.

Питанням класифікації ризиків суб'єктів господарювання в залізничній галузі як важливої основи забезпечення економічної безпеки функціонування присвячене дослідження Панченко О.І. [8]. Автор вбачає, що гарантування належної економічної безпеки на залізниці спиратиметься на обґрунтування сучасної системи управління ризиками. Передбачається запровадження під час організації та здійснення перевезень залізничним транспортом концепції ризик-менеджменту та впровадження страхового захисту від можливих ризиків, що дозволить удосконалити систему економічної безпеки.

У дослідженні Аверічева І.М. запропоновано об'єктивний підхід до визначення сутності та видів економічної безпеки підприємств водного транспорту; досліджуючи наукові підходи до формування механізмів економічної безпеки автором обґрунтовано напрями удосконалення їх складових. У цілому механізм гарантування економічної безпеки підприємств водного транспорту характеризується сукупністю методів, інструментів та інститутів ефективного використання виробничих ре-

сурсів для підвищення результативності господарської діяльності через утворення безпечних умов її здійснення [3].

Роботу А.В. Нікітіної [7] присвячено управлінню економічною безпекою автотранспортних підприємств, що особливо актуально, в умовах загострення конкурентної боротьби на міжнародному ринку транспортних послуг. При цьому основні функції управління економічною безпекою згруповані за трьома основними блоками: вирішальним (охоплює функції аналізу і планування), перетворювальним (складається з функцій організації, мотивації і регулювання), а також інформаційно-контрольним (включає збирання, обробку інформації та забезпечення ефективного управлінського контролю).

У роботі Штангрета А.М. [12] досліджено поточний стан, визначено та здійснено моделювання ключових загроз для економічної безпеки підприємств авіаційної галузі України.

Дослідженню особливостей управління безпекою міжнародних транспортних коридорів присвячена робота Сапронова О.В. [11]. На основі проведеного аналізу визначено, що питання безпеки міжнародних транспортних коридорів на знаходять належного відображення в нормативних документах, системі організаційно-правових заходів та наукових дослідженнях.

У роботі Платонова О.І. запропоновано поняття економічної безпеки підприємств у системі мультимодальних перевезень вантажів, яке визначено як стан економічних відносин і організаційних зв'язків, при якому гарантується зростання економічного ефекту підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів і підвищується рівень їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг [10].

Крім того, доцільно зазначити, що здебільшого дослідники пов'язують свої рекомендації та пропозиції щодо гарантування економічної безпеки із загальними заходами економічного оздоровлення транспортних підприємств, процесами реструктуризації та трансформації економічних відносин, зокрема, як зазначає Рекун І.І. [1] ефективне реформування підприємств транспорту здатне посилити їх власну економічну безпеку, а також сприяти економічній безпеці суб'єктів їх економічних відносин, оскільки підприємства галузі формують чисельні економічні відносини та організаційні зв'язки.

## НЕ ВИРІШЕНА РАНІШЕ ЧАСТИНА ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Більшість вітчизняних та зарубіжних праць у галузі забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств присвячена удосконаленню понятійно-категоріального апарату, розробці методик щодо оцінювання рівня економічної безпеки промислових підприємств, а питанням забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств приділяється значно менше уваги. Завдяки оцінці рівня економічної безпеки транспортного підприємства можна проаналізувати ефективність його діяльності, виявити проблемні ділянки та попередити можливі загрози для функціонування. Виявлення та ліквідація загроз економічній безпеці транспортних підприємств як ззовні, так і зсередини є

**Таблиця 1. Формування чистого прибутку (збитку) підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність"<sup>1</sup>**

Показники (млн грн.)	Роки					Абсолютне відхилення (2016-2015)
	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2016 <sup>2</sup>	
1	2	3	4	5	6	7
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції	127625,7	121856,3	199327,3	293568,0	366405,3	72837,3
Інші операційні доходи	11085,9	7373,4	18413,1	40344,1	30550,8	-9793,3
Інші доходи	3111,7	4307,9	5443,1	13179,1	21853,1	8674
Разом чисті доходи	141823,3	133537,6	223183,6	347091,7	418810,1	71718,4
Операційні витрати	127987,7	123156,9	225677,8	330153,5	377685,0	47531,5
Інші витрати	5904,8	8508,1	21719,7	30859,5	28885,2	-1974,3
Витрати усього	137421,1	132450,9	249490,9	364939,5	411802,8	46863,3
Чистий прибуток (збиток)	4402,2	1086,7	-26307,3	-17847,8	7007,3	24855,1

Примітки: <sup>1</sup> Без урахування результатів діяльності банків, тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> Дані попередні.

\* Джерело: складено за даними [13].

важливим аспектом діяльності в сучасних умовах, що обумовлює актуальність дослідження і дозволяє сформулювати мету наукової статті.

### МЕТА СТАТТІ

Метою статті є аналіз аварійності на транспорті як джерела зовнішніх загроз економічній безпеці транспортних підприємств України.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

За сучасних умов господарювання в Україні діяльність транспортних підприємств є достатньо складною і ризиковою, що пов'язано не тільки з загальним станом національної економіки та макроекономічними деформаціями, а й з низкою специфічних факторів, що негативно впливають на економічну безпеку транспортних підприємств [5, с. 420]. Загрози економічній безпеці транспортних підприємств можна класифікувати за низкою ознак: джерела загроз — внутрішнього та зовнішнього характеру; періодичність дій — тимчасові та постійні; сфера виникнення загроз — у політичній, соціальній, науково-технічній, інформаційній, правовій, природній сферах; можливість управління — керовані, некеровані; ймовірність виникнення ризиків; характер

спрямованості — прямі, непрямі (опосередковані); поширення — національні, галузеві, індивідуальні; характер джерел загрози — соціогенні, техногенні, природні [2].

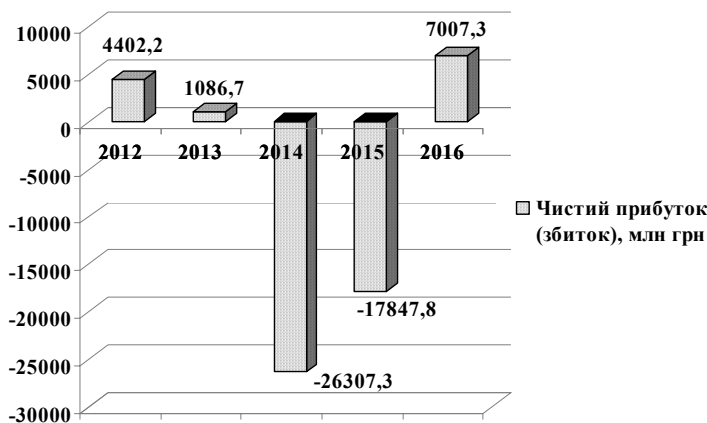
Гарантування належної економічної безпеки вважається особливостями функціонування транспортних підприємств та завдань галузі, специфікою транспортної інфраструктури. Так, економічна безпека транспортної галузі України формується під впливом факторів чотирьох рівнів: на мікрорівні здійснюється діяльність підприємств транспортної галузі, які забезпечують розвиток регіонів і створення безпечного економічного середовища мезорівня; на макрорівні держава забезпечує управління економічною безпекою транспортної галузі; мегарівень характеризує взаємовигідне економічне співробітництво між державами, у тому числі завдяки роботі транспортних галузей різних країн [4, с. 123].

В якості критерію оцінки рівня економічної безпеки підприємств можна використовувати отриманий підприємством чистий прибуток (збиток). У цій статті досліджуються підприємства, діяльність яких відповідає виду економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" (табл. 1).

Динаміка чистого прибутку (збитку) підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" за 2012—2016 роки наведена на рисунку 1.

У 2016 році чисті доходи підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" збільшилися на 72837,3 млн грн. (24,81%), витрати також зросли на 46863,3 млн грн. (12,84%), що призвело до загального чистого прибутку в розмірі 7007,3 млн грн. У 2016 році 71% підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" працювали прибутково [13].

Одним з факторів забезпечення прибутковості діяльності транспортних підприємств є економічна безпека, рівень якої залежить від технічної безпеки, стану основних засобів, дотримання правил дорожнього руху, дотримання регламентів ремонту та технічного обслуговування тощо.



**Рис. 1. Динаміка чистого прибутку (збитку) підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" за 2012—2016 роки**

Джерело: складено за даними [13].

Забезпечення економічної безпеки на транспорті досягається за умови здійснення єдиної державної політики в цій сфері, системою заходів економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, адекватних загрозі щодо життєво важливих інтересів особи, суспільства й держави в транспортній сфері.

З метою забезпечення реалізації державної політики з питань безпеки на транспорті загального користування утворено Державну службу України з безпеки на транспорті через злиття Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті (далі — Укртрансбезпека), відповідно до якого на Укртрансбезпеку покладено завдання щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті, забезпечення надання адміністративних послуг, проведення розслідувань аварій та катастроф на транспорті, нормативно-правове забезпечення безпеки на транспорті тощо. За 2016 рік було надано 725 613 адміністративних послуг та перераховано до державного бюджету коштів на суму 57 072 286,01 грн., з яких:

— на автомобільному транспорті — 708 048 адміністративних послуг, перераховано до державного бюджету — 45 282 500,52 грн.;

— на водному транспорті — 17 526 адміністративних послуг, перераховано до державного бюджету — 11 764 457,49 грн.;

— на залізничному транспорті — 39 адміністративних послуг, перераховано до державного бюджету — 25 328,00 грн. [14].

Одним із завдань, покладених на Укртрансбезпеку, є здійснення обліку і аналізу причин скоєння дорожньо-транспортних пригод, проведення технічних розслідувань, визначення всіх відхилень транспортного процесу та, відповідно, розробка заходів профілактики аварійності.

Інформація про стан аварійності на транспорті України за 2012—2016 роки наведена у таблиці 2.

Упродовж 2016 року на авіаційному транспорті сталося 55 інцидентів, у тому числі 4 серйозних, проти 51 інцидентів, із яких 5 серйозних, які сталися у 2015 році. Загальна кількість транспортних подій збільшилася на 1 випадок, а кількість серйозних інцидентів зменшилась на 1 випадок. Надзвичайних ситуацій, які могли б спричинити техногенні чи природні катастрофи, за звітний період не зафіксовано. За 2016 рік у транспортних подіях на авіаційному транспорті 3 особи травмовано, загиблих немає. У порівнянні з 2015 роком кількість транспортних подій збільшилась на 1,6%, а загиблих осіб зменшилась на 100%, а кількість травмованих у транспортних подіях осіб збільшилась на 3 особи.

**Таблиця 2. Інформація про стан аварійності на різних видах транспорту України за 2012—2016 роки**

Роки	2012	2013	2014	2015	2016	Абсолютне відхилення (2016-2015)
<b>Авіаційний транспорт</b>						
Катастрофи	2	1	1	3	-	-3
Аварії	4	7	2	3	4	1
Серйозні інциденти	6	4	6	5	4	-1
Інциденти	116	103	60	51	55	4
Загинуло	8	5	7	12	-	-12
Травмовано	17	13	-	-	3	3
<b>Водний транспорт</b>						
Дуже серйозні аварії (катастрофи)	3	8	6	8	4	-4
Серйозні аварії	12	4	1	6	3	-3
Серйозні інциденти	4	3	1	3	1	-2
Інциденти	7	6	-	8	-	-8
Загинуло	9	8	7	31	4	-27
Травмовано	4	1	1	26	-	-26
<b>Залізничний транспорт</b>						
Аварії	1	-	-	1	1	0
Серйозні інциденти	27	20	19	27	15	-12
Інциденти	721	698	654	587	541	-46
Травмовано	10	-	-	3	2	-1
<b>Міський електричний транспорт</b>						
Кількість ДТП	393	320	267	289	258	-31
Загинуло	2	2	9	3	1	-2
Травмовано	86	29	93	85	39	-46
<b>Автомобільний транспорт загального користування</b>						
Кількість ДТП	1989	2016	1877	1185	1134	-51
Загинуло	75	55	60	71	44	-27
Травмовано	781	916	887	784	849	65

Джерело: складено за даними [15].

Основні зусилля щодо забезпечення реалізації заходів цивільного захисту, що здійснювались Державі-аслужбою та підприємствами цивільної авіації протягом 2016 року, спрямовувались на впровадження вимог загальнодержавних та відомчих нормативно-правових актів з пожежної безпеки, розроблення і затвердження положень, інструкцій, інших нормативних актів, що діють у сфері транспорту; інспектування та перевірки суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України з питань організації протипожежного забезпечення; забезпечення навчання з питань пожежної безпеки; утримання у справному стані засобів протипожежного захисту і зв'язку, пожежної техніки, обладнання та інвентарю; створення на кожному аеродромі цивільної авіації підрозділів пожежної охорони та необхідної для їх функціонування матеріально-технічної бази; здійснення заходів щодо впровадження автоматичних засобів виявлення та гасіння пожеж.

Упродовж 2016 року на залізничному транспорті стався 541 інцидент, у тому числі 15 серйозних, проти 587 інцидентів, із яких 27 серйозних, які сталися у 2015 році. Загальна кількість транспортних подій зменшилась на 46 випадків, а кількість серйозних інцидентів зменшилась на 12 випадків. За 2016 рік у транспортних подіях на залізничному транспорті 2 особи отримали травми, загиблих немає. У порівнянні з 2015 роком кількість транспортних подій зменшилась на 7,84%, загиблих осіб не було, а кількість травмованих у транспортних подіях осіб зменшилась на 1 особу.

Протягом 2016 року сталося 8 аварійних подій на водному транспорті, у яких загинуло 4 особи, а протя-

гом 2015 року — 25 аварійних подій, у яких загинуло 31 особа та 26 отримали травми різної важкості (у тому числі і переохолодження). У 2016 році в порівнянні з 2015 роком кількість аварійних подій зменшилась на 68%.

За 2016 рік з вини водіїв міського електричного транспорту за вказаний період сталося 258 дорожньо-транспортних пригод, в яких 1 особа загинула та 39 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості.

У порівнянні з аналогічним періодом минулого року рівень аварійності з вини водіїв міського електричного транспорту знизився на 10,7 %, кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) осіб зменшилась на 66,7 % і показник травмованих у ДТП осіб зменшився на 54,1 %.

На автошляхах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за 2016 рік сталося 1134 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 44 особи загинули та 849 — отримали травми різного ступеня тяжкості.

У порівнянні з аналогічним періодом минулого року рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту знизився на 4,3 %, кількість загиблих у ДТП осіб зменшилася на 38 %, показник травмованих у ДТП осіб збільшився на 8,3 %. Основні причини настання цих дорожньо-транспортних пригод наведено на рисунку 2.

Основними заходами зниження аварійності на транспорті є такі:

- розроблення та запровадження системи збору й обробки даних щодо транспортних пригод для проведення системного наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;
- запровадження перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації;
- впровадження використання нових технологій для покращення безпечності транспортних засобів;
- реформування системи контролю за технічним станом транспортних засобів згідно з Директивою 2009/40/ЄС;
- гармонізація нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС тощо.

Їх реалізація дозволить суттєво зменшити рівень аварійності та, як наслідок, зменшити рівень зовнішніх загроз економічній безпеці транспортних підприємств.

## ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Загрози суттєво впливають на рівень економічної безпеки підприємства, що породжує необхідність розробки як ефективного механізму управління внутрішніми загрозами, так і інструментів адаптації до зовнішніх загроз у системі економічної безпеки транспортного підприємства.

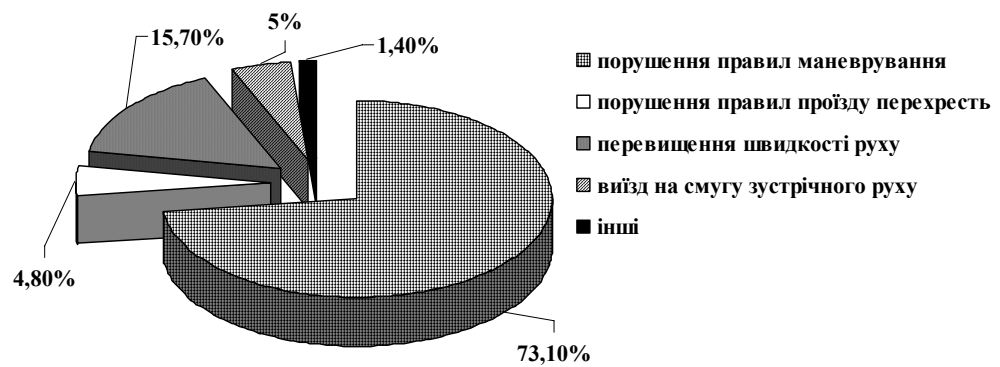


Рис. 2. Основні причини настання дорожньо-транспортних пригод

Джерело: складено за даними [14].

На основі проведеного дослідження виявлено, що між чистим прибутком і економічною безпекою існує взаємозв'язок: при зниженні кількості інцидентів на транспортних підприємствах зростає чистий прибуток, при цьому для отримання чистого прибутку необхідно забезпечити цільовий рівень економічної безпеки підприємства. Таким чином, на рівень економічної безпеки транспортних підприємств вагомий вплив мають зовнішні загрози.

Держава має намагатися зменшувати вплив зовнішніх загроз на діяльність транспортних підприємств шляхом реалізації відповідних стратегій і програм згідно з чинним законодавством. Державна політика транспортної безпеки України має забезпечувати функціонування й розвитку систем забезпечення безпеки на транспортних підприємствах; формувати єдині принципи і підходи до професійного добору, підготовки й перепідготовки працівників транспортних підприємств; сприяти вдосконаленню системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог до висококваліфікованих фахівців транспорту.

Подальші дослідження будуть присвячені розробці комплексу заходів, спрямованих на протидію загрозам і підвищенню рівня економічної безпеки транспортних підприємств, передусім, ефективного механізму управління внутрішніми загрозами економічної безпеки транспортного підприємства.

### Література:

1. Рекун І.І. Методологічні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: 08.00.04 / І.І. Рекун. — Дніпропетровськ, 2016. — 42 с.
2. Шелухін М.Л. Загрози економічної безпеки в транспортній сфері: визначення та класифікація / М.Л. Шелухін // Часопис Академії адвокатури України (Електронне наукове фахове видання. — Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/Chaau/2011-3/11smlvtk.pdf>). — 2011. — № 12 (3) — С. 01—06.
3. Аверічев І.М. Механізм економічної безпеки підприємств водного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04 / І.М. Аверічев. — К., 2016. — 20 с.
4. Голіков І.В. Теоретичні засади економічної безпеки транспортної галузі [Електронний ресурс] /

I.B. Golikov // *Biznes Inform.* — 2014. — № 7. — С. 123—129. — Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf\\_2014\\_7\\_24.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf_2014_7_24.pdf)

5. Гурнак В.М. Важливість економічної безпеки підприємств галузей транспорту і зв'язку / В.М. Гурнак, В.Є. Ананченко // *Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Сер. "Економіка і управління"*. — Вип. 21—22. Ч. 1. — 2012. — С. 13—32.

6. Мищенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / С.П. Мищенко // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. — 2011. — № 34 — С. 206—209.

7. Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04 / А.В. Нікітіна. — Харків, 2015. — 20 с.

8. Панченко О.І. Класифікація ризиків на залізничному транспорті як основа формування системи економічної безпеки його функціонування / О.І. Панченко // *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Сер. "Економіка і управління"*. — 2012. — Вип. 19. — С. 84—92.

9. Пилипенко С.І. Про зміст складових економічної безпеки на залізничному транспорті / С.І. Пилипенко // *Часопис Академії адвокатури України (Електронне наукове фахове видання)*. — Режим доступу: [www.nbuv.gov.ua/e-journals/Chaaui/index.html](http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/Chaaui/index.html). — 2011. — № 12 (3) — С. 01—06.

10. Платонов О.І. Економічна безпека транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04 / О.І. Платонов. — К., 2016. — 20 с.

11. Сапронов О.В. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України / О.В. Сапронов // *Вісник Національної академії державного управління при Президенті України*. — 2009. — Вип. 4. — С. 87—95.

12. Штангрет А.М. Моделювання загроз для економічної безпеки підприємств авіаційної галузі [Електронний ресурс] / А.М. Штангрет. // *Ефективна економіка*. — 2011. — № 5. — Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2011\\_5\\_28](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_5_28)

13. Державна служба статистики України: Формування чистого прибутку (збитку) підприємств за видами економічної діяльності [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

14. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка по основних показниках діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті за 2016 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://dsbt.gov.ua/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-nonyaka>

15. Інформація про стан аварійності на транспорті в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://data.gov.ua/passport/3841c094-8a05-4d74-96c6-9d3fd3af378e>

References:

1. Rekun, I.I. (2016), "Methodological principles of development of the system of economic safety of enterprises of railway transport", Ph.D. Thesis, Economy, Dnipropetrovsk, Ukraine.

2. Shelukhin, M.L. (2011), "Threats to economic security in the transport sector: identification and classification", *Chasopys Akademii advokatury Ukrainy*, vol. 12 (3), pp. 01—06, available at: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/Chaaui/2011-3/11smlvtk.pdf> (Accessed 30 July 2017).

3. Averichev, I.M. (2016), "Mechanism of economic safety of enterprises of water transport", Ph.D. Thesis, Economy, Kyiv, Ukraine.

4. Holikov, I.V. (2014), "Theoretical principles of economic safety of the transport industry", *Biznes Inform*, vol. 7, pp. 123-129, available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf\\_2014\\_7\\_24.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf_2014_7_24.pdf) (Accessed 30 July 2017).

5. Hurnak, V.M. (2012), "Importance of economic security of the enterprises of transport and communication sectors", *Zb. nauk. pr. DETUT: Seriya "Ekonomika i upravlinnia"*, vol. 21—22, no. 1, pp. 13—32.

6. Mischenko, S.P. (2011), "Directions of ensuring economic safety of rail transport", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 34, pp. 206—209.

7. Nikitina, A.V. (2015), "Management of economic safety of motor transport enterprises", Ph.D. Thesis, Economy, Kharkiv, Ukraine.

8. Panchenko, O.I. (2012), "Classification of risks in railway transport as a basis for the formation of the system of economic security of its functioning", *Zbirnyk naukovykh prats' DETUT. Seriya "Ekonomika i upravlinnia"*, vol. 19, pp. 84—92.

9. Pylypenko, S.I. (2011), "On the content of the components of economic security in the railway transport", *Chasopys Akademii advokatury Ukrainy*, vol. 12 (3), pp. 01-06, available at: [www.nbuv.gov.ua/e-journals/Chaaui/index.html](http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/Chaaui/index.html) (Accessed 30 July 2017).

10. Platonov, O.I. (2016), "Economic security of transport enterprises in multimodal transportation of cargoes", Ph.D. Thesis, Economy, Kyiv, Ukraine.

11. Sapronov, O.V. (2009), "Main directions of transport security of Ukraine", *Visnyk Natsional'noi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy*, vol. 4, pp. 87—95.

12. Shtanhret, A.M. (2011), "Simulation of threats to the economic safety of aviation industry enterprises", *Efektivna ekonomika*, vol. 5, available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2011\\_5\\_28](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_5_28) (Accessed 30 July 2017).

13. State Statistics Service of Ukraine (2017), "Formation of net profit (loss) of enterprises by types of economic activity", available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 July 2017).

14. State Service of Ukraine for Transport Safety (2016), "Public report of the Head of the State Service of Ukraine on Transport Safety Mikhail Noniak on the main indicators of the activities of the State Service of Ukraine for Transport Safety for 2016", available at: <http://dsbt.gov.ua/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-nonyaka> (Accessed 30 July 2017).

15. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2017), "Information on the state of accidents on transport in Ukraine", available at: <http://data.gov.ua/passport/3841c094-8a05-4d74-96c6-9d3fd3af378e> (Accessed 30 July 2017).

*Стаття надійшла до редакції 03.08.2017 р.*