

УДК 65.012.8: 332.656

DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.79-3>**Побережна З.М.**доктор економічних наук, професор,
професор кафедри економіки та бізнес-технологій*Національний авіаційний університет*ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6245-038X>**Мальнов Д.В.**

аспірант

*Національний авіаційний університет*ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-9731-885X>**Poberezhna Zarina**

Doctor of Economic Sciences, Professor,

Professor of Department of Economics and Business Technologies

*National Aviation University***Malnov Dmytro**

Postgraduate Student

National Aviation University

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ПРИ ВІДНОВЛЕННІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MAINTENANCE OF THE ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISES WITHIN THE RESTORATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

У статті розглянуто роль та функціонування транспортної інфраструктури України в контексті забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств, зокрема на національному та регіональному рівнях. Проведено аналіз статистичної інформації стосовно економічних показників регіонів та транспортно-логістичних коридорів, що їх пов'язують. Досліджено вплив на функціонування транспортної інфраструктури географічних та політичних факторів, основні зв'язки з транспортною системою Європейського Союзу та сучасні тенденції їх розвитку. Запропонована модель виокремлення складових функціонування транспортного коридору, що є критично важливими для транспортної інфраструктури, з врахуванням сучасної економічної ситуації та необхідності як її розвитку, так і відбудови. Розглянуто роль і значення додаткової супутньої інфраструктури, а також регіональні відмінності щодо фіскальних показників та зовнішньоекономічної діяльності. Запропоновані рекомендації щодо розвитку, активізації і посилення ролі економічної безпеки підприємств.

Ключові слова: економічна безпека, транспортна інфраструктура, транспортний коридор, експортно-імпорتنі операції, організаційно-економічне забезпечення, система економічної безпеки, неотехнологічне відтворення, підприємство.

The article considers the role and functioning of the transport infrastructure of Ukraine in the context of ensuring the economic security of enterprises, as well as its other levels, in particular, the national and regional ones. It also examines statistical data on economic indicators for regions and the transport-logistics corridors that connect them. Economic security is one of the key elements of the state's security in general, including such aspects as stability and sustainable development of the economy, its resilience to crises, protection of critical infrastructure and its facilities, reliability of financial institutions, protection against external threats and all other possible risks. The influence of geographical and political factors on the functioning of the infrastructure, connections with the European Union's transport system, as well as current trends in the development of the transportation market are also studied. The study proposes a model for identifying critical transport infrastructure from economic and effective public administration perspectives, taking into account the current situation and the necessity for both development and reconstruction. Transport corridors can be considered one of the most important parts of the transport infrastructure. Considering the processes of globalization and growing international competition, transport corridors ensure the country's economic development on a global scale. They contribute to the expansion of foreign trade, efficient allocation of resources, optimization of many types of costs, and play a strategic role in the development of settlements, employment, growth of fiscal revenues and development of

the surrounding area. The role and importance of additional related infrastructure, as well as regional differences in fiscal indicators and foreign economic activity are considered. Accordingly, organizational and managerial solutions are proposed and the role of priority distribution of efforts and investments in this area is revealed in order to intensify and strengthen economic development and security.

Keywords: economic security, transport infrastructure, transport corridor, export-import operations, organizational and economic support, economic security system, neo-technological reproduction, enterprise.

Постановка проблеми. Враховуючи непросте економічне та зовнішньополітичне становище України, виникає необхідність спрямовувати організаційно-управлінські зусилля та інвестиції саме в ті сектори транспортно-логістичної інфраструктури, які принесуть найбільший розвиток та посилять економічну безпеку підприємств, регіонів та всієї країни. Відповідно, потрібно проводити адаптивне управління при обмеженнях на ресурси і стратегічне планування для залучення інвестицій у відбудову або створення нової стаціонарної і супутньої транспортної інфраструктури. Також можлива переорієнтація економічної діяльності по вже існуючій інфраструктурі та запуск нових транспортних коридорів, враховуючи сучасні тенденції розвитку галузі (мультимодальні перевезення, контейнерні термінали), політичні фактори та можливості інтеграції у транспортну систему Європи. В сучасних умовах господарювання транспортна інфраструктура стикається з рядом загроз та впливів, що знижують ефективне функціонування всіх її складових. Для мінімізації негативного впливу необхідним є підвищення рівня економічної безпеки транспортної інфраструктури, що дозволить збільшити обіг товарів шляхом їх надійного пересування, об'єднуючи всі регіони країни, при цьому збільшуючи попит на перевезення та створюючи сприятливі умови для розвитку транспортних коридорів. Навіть найменший збій у роботі транспортної інфраструктури може обернутися для економіки країни величезними втратами: матеріальними, людськими, екологічними, технологічними. Тому об'єкти транспортної інфраструктури віднесені до категорії джерел підвищеної небезпеки, і потребують розробки дієвих механізмів забезпечення їх економічної безпеки, що й обумовило актуальність дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам дослідження економічної безпеки присвячені наукові праці таких вчених як: С.М. Лаптев [2], Х.М. Притула [6], Т.Л. Зубко [1], А. Гоуп [7], Дж. Кокс [7], В.Л. Дикань, Д.В. Зубік, О.В. Ареф'єва [8; 17], Т.М. Іванюта, Н.С. Іванова [16] та багато інших. Варто зазначити, що автори тісно пов'язують економічну безпеку зі стратегічним управлінням підприємством. Проте дослідження економічної безпеки було систематизовано в контексті змістовних підходів: за об'єктом дослідження, методами управління ризиками, за чинниками функціонування, зі сторони процесів, цілей, інтересів, тощо. Не розглянутими лишаються питання саме організаційно-економічного забезпечення економічної безпеки підприємств при відновленні транспортної інфраструктури.

Формулювання завдання дослідження. Метою статті є удосконалення теоретичних основ та розробка практичних рекомендацій направлених на забезпечення економічної безпеки підприємств в контексті розвитку, модернізації та відновлення транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Поняття економічної безпеки пройшло значний та тривалий шлях розвитку та трансформацій і можна стверджувати, що це універсальна категорія, яка відображає захищеність суб'єкта соціально-економічних відносин на всіх рівнях: глобальному, міжнародному, національному, регіональному та на рівні підприємства.

Економічна безпека є одним із ключових елементів безпеки держави в цілому, включаючи в себе такі аспекти як стабільність та сталий розвиток економіки, її стійкість до криз, захист критичної інфраструктури та її об'єктів, надійність фінансових інституцій, захист від зовнішніх загроз та всіх інших можливих ризиків. На рівні підприємства – це система управління всіма видами його ресурсів з метою найефективнішого їх використання, забезпечення розвитку і стабільності. До чинників, що впливають на економічну безпеку підприємства також доцільно віднести виробничі, юридичні, організаційні, а також матеріальний та інтелектуальний капітали, кадровий потенціал, ноу-хау тощо [1].

Варто зазначити, що сутність поняття економічної безпеки підприємства необхідно розглядати дуже широко, так як воно включає в себе і поточний стан, і захист інтересів, і реалізацію цілей та можливостей підприємства. Відповідно в даному контексті потрібно розглядати і всі види планування діяльності підприємства у майбутньому, вчасно і наперед адаптуючись до змін внутрішнього та зовнішнього середовища, розробляти стратегію досягнення прибуткового рівня виробництва та високих економічних показників [2]. У сучасних конкурентних умовах все більше уваги приділяється розвитку конкурентного потенціалу суб'єктів господарювання. З одного боку, це зумовлено тим, що конкурентний потенціал є основою збереження та підвищення конкурентоспроможності підприємства в довгостроковій перспективі [3].

В сучасних умовах господарювання більшість підприємств опинилось під впливом ризиків національного та міжнародного рівня, і значна частина цих ризиків пов'язана зі стабільним функціонуванням транспортної системи та інфраструктури. Якщо розглядати транспортну інфраструктуру України, яка була зруйнована, пошкоджена або не може бути використана за призначенням (закриття транспортних коридорів у східному та північному напрямках) доцільно використовувати принципи адаптивного управління для її відбудови, розвитку та модернізації. Крім базової стаціонарної інфраструктури (портів, доріг, контейнерних логістичних центрів) необхідно розвивати також додаткові її частини – стабільний мобільний та інтернет зв'язок, електромережі відповідного вольтажу для електровозів, мережі заправних станцій, складів, станцій технічного обслуговування. Також варто планувати розвиток і відбудову транспортної інфраструктури України в контексті світових та європейських тенденцій, розвитку інтермодальних та мультимодальних

перевезень, можливостей отримання міжнародних грантів, зв'язку з європейськими транспортними коридорами. Важливо при цьому забезпечити юридичну складову процесів зовнішньоекономічної діяльності, а саме: адаптувати законодавство, приймати участь в європейських інфраструктурних та цифрових проєктах, забезпечувати правовий захист та прозорість використання інвестицій.

Найважливішою частиною транспортної інфраструктури можна вважати транспортні коридори. В широкому сенсі майже будь-яку автомобільну або залізничну дорогу між двома пунктами можна розглядати як транспортний коридор, але піднімаючись на рівень підприємств, регіонів чи загальнонаціональний стає зрозуміло, що існують ключові коридори через які здійснюється основна частина всіх перевезень з багатьох підприємств, міст, регіонів і навіть країн (сюди можливо також включити товарну спеціалізацію експорту-імпорту) [4; 7]. Транспортна інфраструктура, яка пов'язана з формуванням та розвитком основних транспортних коридорів відіграє ключову роль у забезпеченні економічної безпеки як держави, регіону, так і підприємств.

Враховуючи процеси глобалізації та зростаючої міжнародної конкуренції, транспортні коридори забезпечують економічний розвиток країни в глобальному масштабі. Вони сприяють розширенню зовнішньої

торгівлі, ефективному розподілу ресурсів, оптимізації багатьох видів витрат, а також відіграють стратегічну роль в розвитку населених пунктів, працевлаштуванню населення, зростанню фіскальних зборів та розвитку прилеглої території (особливо має відношення до автомобільних доріг та 15-кілометрової зони від лінії проходження коридору – півгодинна транспортна доступність) [6].

Ефективність транспортних коридорів значною мірою визначається якістю стаціонарної та супутньої інфраструктури, а також можливістю зміни виду транспорту та наявністю сучасних логістичних центрів (контейнерних терміналів). Особливо це твердження стосується південно – західних та західних областей України, так як через них йде товарообіг із зовнішньоекономічних операцій із всієї країни, а також транзитні та внутрішні перевезення. Інфраструктура мультимодальних вантажних перевезень в Західному регіоні України вже налічує ряд подібних логістичних центрів, і це важливий внесок в економічну безпеку країни і регіону (Рис. 1).

Однак, розвиток транспортних коридорів вимагає не тільки значних капітальних вкладень у транспортну інфраструктуру, але і постійного адаптивного управління та стратегічного планування, розробку державних програм та певних інвестицій в економіку. Передумовою формування стратегічного потенціалу

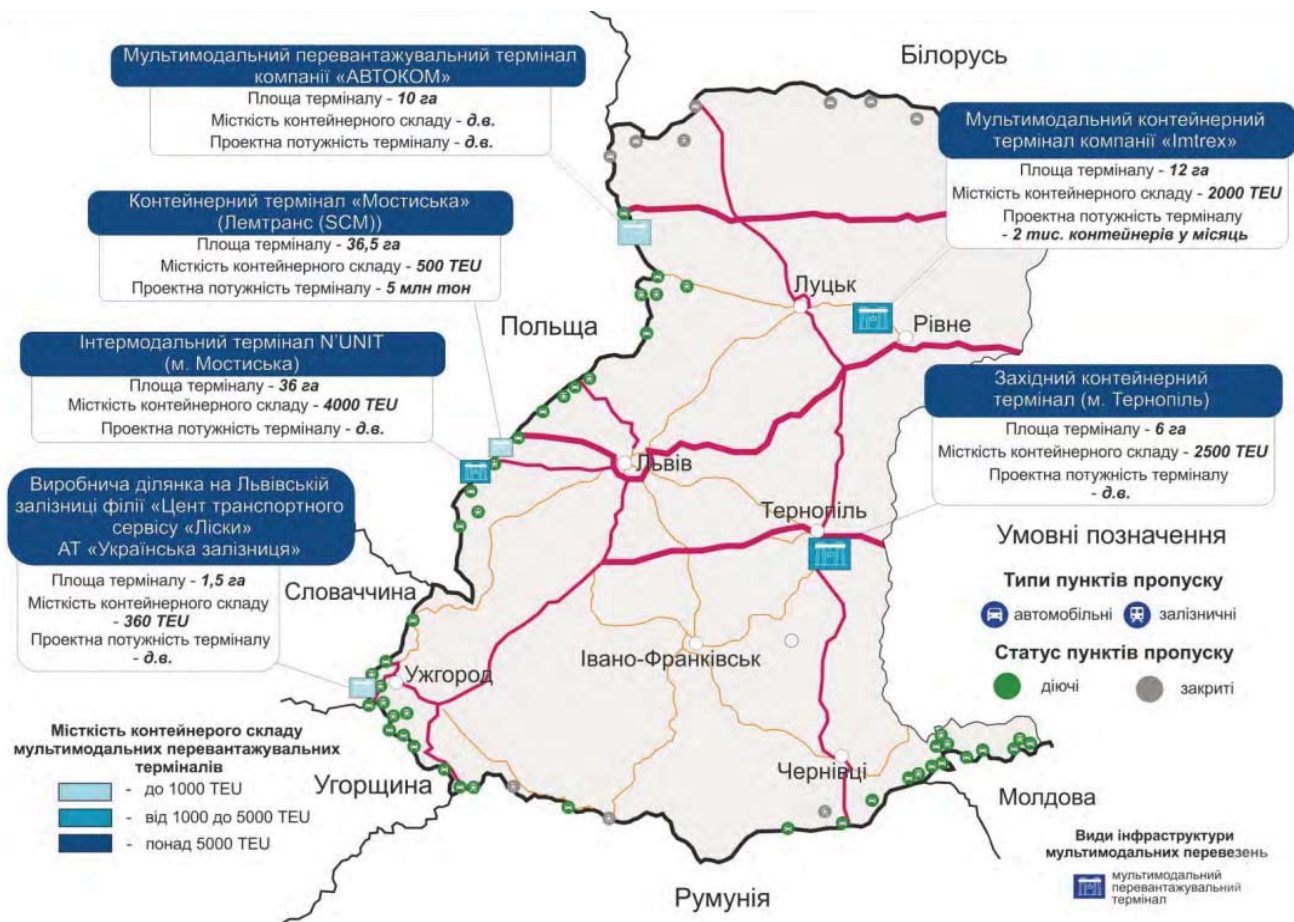


Рис. 1. Інфраструктура мультимодальних вантажних перевезень в Західному регіоні України

Джерело: сформовано на основі [11]

підприємств є пошук нових інструментів, які можуть забезпечити гармонію між економічним зростанням та екологічною стійкістю для забезпечення економічної та екологічної безпеки [8]. Значну роль також відіграють такі фактори, як: наявність спеціального законодавства, правові регуляторні механізми, фінансові інструменти та інституційна підтримка (грантові програми, пільгове кредитування, підтримка з боку Європейського союзу та Світового банку).

Існує значна кількість документів та нормативно-правових актів Європейського Союзу (ЄС), що регулюють розвиток та функціонування, встановлюють вимоги як комплексної транспортної інфраструктури, так і окремих її галузей [9; 10]. Враховуючи особливості національного законодавства та історичний розвиток країн ЄС, а також відмінності в ширині колії (з Україною) та електричній напрузі на залізничних шляхах, можна стверджувати, що інтеграція залізничної мережі України в загальноєвропейську легкою і низьковартісною не буде. В умовах зовнішньополітичних викликів та необхідності швидкого розвитку та відновлення як інфраструктури, так і всієї економіки, потрібно в першу чергу розвивати такі її типи як: автодорожна та інфраструктура мультимодальних перевезень.

Об'єм автомобільних вантажних перевезень у ЄС значно перевищує об'єм залізничних, і розвиток транспортних магістралей саме цього виду значно посилить як конкурентоздатність вітчизняних виробничих підприємств, так і допоможе зайти на великий європейський ринок українським транспортним підприємствам, здійснюючи значний вплив на зміцнення економічної безпеки обох типів вищевказаних підприємств (Рис. 2, Рис. 3).

Як видно з Рис. 2, Рис. 3 об'єм вантажних перевезень автомобільним та залізничним транспортом в

країнах ЄС у 2020 р. мав тенденцію до зменшення, що спричинено пандемією COVID-19 та закриттям кордонів. Проте починаючи з четвертого кварталу 2020 р. поступово мав тенденцію до збільшення. Тому, особливо важливого значення набуває підвищення рівня економічної безпеки транспортних підприємств, що може протистояти непередбачуваним викликам і забезпечувати стабільне функціонування підприємств.

Для визначення ефективного функціонування транспортного коридору, авторами пропонується математична модель, що визначається як базова цільова функція наступним чином:

$$\max \sum_{(u,v) \in E} f_{uv}$$

де f_{uv} – потік між вузлами транспортного коридору u та v ;

При наступних двох обмеженнях:

1. Перше обмеження: $f_{uv} \leq c_{uv}$ для всіх $(u,v) \in E$ – транспортний потік на кожному відрізку шляху між двома пунктами не може перевищувати його пропускну спроможність (c_{uv} – пропускна спроможність між вузлами транспортного коридору u та v).

2. Друге обмеження: $\sum_{(v:(u,v) \in E)} f_{uv} = \sum_{(w:(w,u) \in E)} f_{wu}$ для всіх $u \neq s, t$ – закон збереження потоку для всіх вузлів, крім початкового і кінцевого (f_{wu} – потік між вузлами транспортного коридору w та u ; s – початковий вузол, t – кінцевий, u – будь-який інший вузол, що знаходиться між s та t).

При цьому доцільно планувати створення, розвиток або модернізацію транспортного коридору з врахуванням не лише потоку, але й прогнозованого прибутку (Π) від його експлуатації. І цільову функцію з даної точки зору можна представити як різницю між загальними доходами від перевезення та витратами на функціонування транспортного коридору:

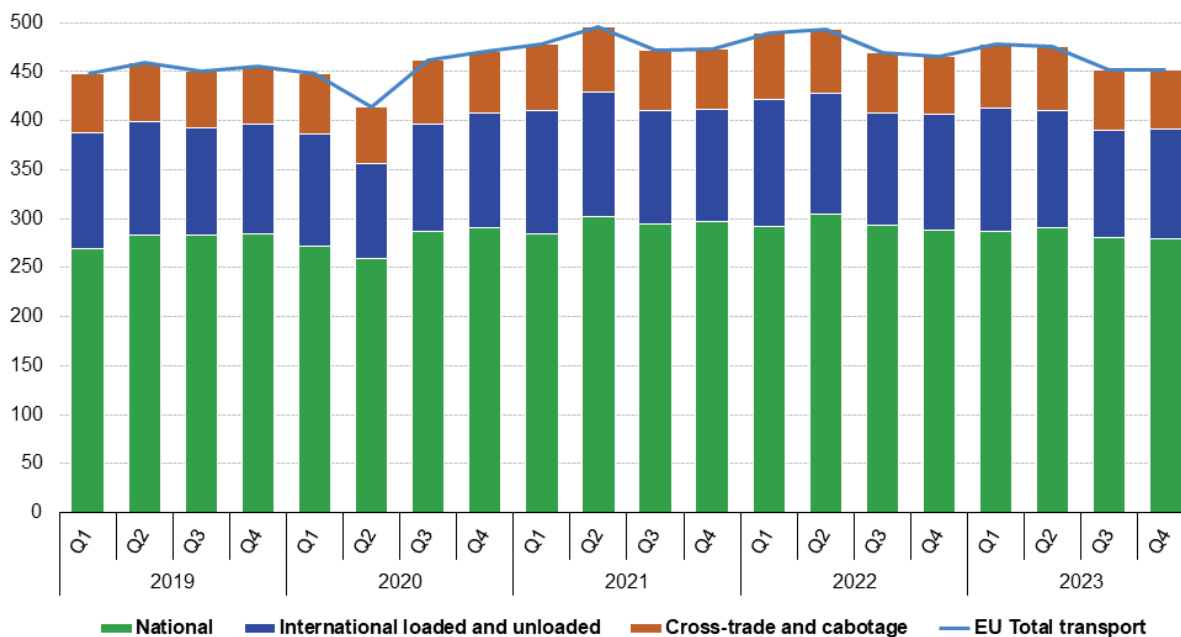


Рис. 2. Об'єм вантажних перевезень автомобільним транспортом в ЄС у 2019–2023 роках, млрд тис. км

Джерело: сформовано на основі [5]

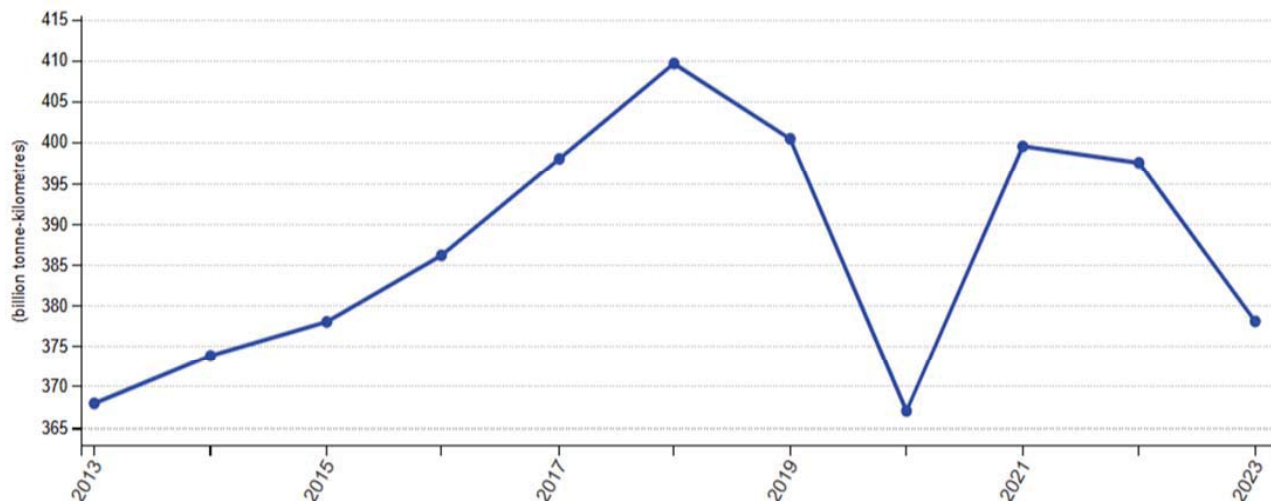


Рис. 3. Об'єм вантажних перевезень залізничним транспортом в ЄС у 2013–2023 роках, млрд тис.·км

Джерело: сформовано на основі [5]

Цільова функція з урахуванням економічної складової:

$$\max \Pi = \sum_{(u,v) \in E} (p_{uv} \cdot f_{uv} - w_{uv} \cdot f_{uv})$$

де f_{uv} – потік між вузлами u і v ;

p_{uv} – прибуток за одиницю потоку;

w_{uv} – витрати на одиницю потоку на кожному відрізку шляху (u, v) .

До обмежень базової цільової функції можна додати умову позитивності потоку $f_{uv} \geq 0$ для всіх $(u, v) \in E$. Також варто зазначити, що загальна пропускна здатність коридору визначається як мінімальна пропускна здатність серед усіх його відрізків шляху:

$$C = \min (c_1, c_2, \dots, c_n)$$

Де символи c_1, c_2, \dots, c_n – пропускна здатність відповідно кожного ребра або відрізка шляху.

Отже, потрібно звертати особливу увагу на «вузькі» місця коридору, де відбувається перевантаження контейнерів з одного виду транспорту на інший, а також пункти пропуску через митний кордон, пункти переходу з одного розміру залізничної колії на інший, пункти зміни типу тяги на залізничному транспорті тощо. Також важливо аналізувати особливості транспортного потоку – сезонність, тоннаж транспорту, товарну спеціалізацію з метою забезпечити максимальну позитивність потоку f_{uv} .

Для досягнення цієї мети дуже важливо забезпечити стійкий зв'язок транспортної мережі України з транспортною мережею ЄС, зокрема транспортних коридорів TEN-T (Trans-European Transport Network) [12; 13].

Інтеграція транспортних коридорів України в загальноєвропейську транспортну мережу TEN-T має стратегічне значення для економічного розвитку та зовнішньоекономічної європейської інтеграції. Вона забезпечує кращий доступ до міжнародних ринків, підвищує ефективність логістики та конкурентоздатність вітчизняних підприємств, сприяє росту іноземних інвестицій, а також дозволяє розвивати свій транзит-

ний потенціал [14; 15]. Це відкриває додаткові можливості для розвитку внутрішніх регіонів України, а також активізує процеси гармонізації законодавства та росту стандартів в сферах екології, безпеки та цифровізації.

З метою виокремлення ключової транспортної інфраструктури України, варто звернути увагу не тільки на карту коридорів TEN-T, але й на статистичні дані щодо об'єму експортно-імпорتنних операцій (Табл. 1).

Очевидно, що ключовою транспортною інфраструктурою є сполучення: Львів-Київ – Харків – Дніпро – Одеса – Львів та Київ-Одеса. Також в цей стратегічний маршрут входять такі великі міста, як Вінниця і Полтава, та ряд менших міст між Києвом та Одесою. Саме ці шляхи сполучення мають отримати найбільше фінансування, державну підтримку та максимальне залучення до Європейських транспортних мереж. Саме там потрібно будувати логістичні контейнерні центри та забезпечити значний розвиток інфраструктури по «лінії» Харків-Дніпро-Одеса, так як цей маршрут має велике політичне та національне значення, але в той же час слабо зв'язаний з мережею TEN-T. Також ця ділянка маршруту впливає на загальну пропускну здатність всієї транспортної системи.

За даними таблиці 1, можна помітити наскільки відрізняються обсяги зовнішньоекономічних операцій в східних та західних областях, та наскільки відрізняється співвідношення між цими двома показниками у Львівській та Харківській області (серед вищезазначених 5 найбільших транспортних вузлів). Полтавська область теж помітно виділяється своїми високими фіскальними показниками і займає вигідне стратегічне положення у транспортному коридорі Київ-Харків, перетворюючи його на Київ-Полтава-Харків. Рівень податків та об'єм зовнішньоекономічних операцій є складовими фінансової безпеки, яка також може розглядатись як частина економічної безпеки [16; 17].

Таким чином, забезпечення економічної безпеки через розвиток транспортної інфраструктури вимагає інтегрованого підходу, який враховує міжнародні, пра-

Податки та об'єм експортно-імпортних операцій по регіонах України

№	Назва області	Зібрані податки у регіоні, млрд.грн (2024 рік)	Об'єм зовнішньоекономічних операцій у регіоні, млн долл. США (січень-жовтень 2024 року)
1	Вінницька	15867,7	2356,7
2	Волинська	9218,1	2928,5
3	Дніпропетровська	48593,1	9543,2
4	Донецька	5937	137,0
5	Житомирська	10655,3	1787,0
6	Закарпатська	9114,2	2513,9
7	Запорізька	11089,8	2120,1
8	Івано-Франківська	10815,8	1024,5
9	Київська і м.Київ	113748,1	42181,3
10	Кіровоградська	9876,4	885,7
11	Львівська	31542,5	7033,9
12	Миколаївська	9692,6	1166,3
13	Одеська	25324,8	3882,3
14	Полтавська	18716,6	2519,1
15	Рівненська	9557,6	1087,4
16	Сумська	9453,5	1140,3
17	Тернопільська	8475	1210,0
18	Харківська	32829,4	2002,1
19	Херсонська	2110,3	53,2
20	Хмельницька	12005,7	1399,0
21	Черкаська	12557,7	1645,7
22	Чернівецька	6093,2	579,5
23	Чернігівська	9249,1	1092,3

Джерело: узагальнено на основі [18; 19]

вові, економічні, соціокультурні, географічні та політичні аспекти.

Висновки. При дослідженні ролі економічної безпеки для функціонування транспортної інфраструктури в цілому, так і для підприємств, стає зрозуміло, що вона значно впливає майже на всі економічні процеси, забезпечує міжрегіональну і міжнародну інтеграцію. Найголовнішою її частиною можна вважати безпеку в транспортних коридорах, розвиток та стабільне функціонування яких забезпечує не тільки зростання вантажо- та пасажиропотоку, але й активізує всю економічну діяльність, підвищуючи конкурентоспроможність регіонів, підприємств і країни в міжнародному поділі праці. Також ці процеси мають позитивний вплив на розвиток територій, прилеглих до коридору, формування еконо-

мічних центрів та сприяють диверсифікації у ланцюгах постачання і ресурсній незалежності.

Враховуючи потенціал транспортних коридорів як каталізаторів та мультиплікаторів економічного розвитку, було запропоновано здійснювати ефективне стратегічне та адаптивне управління у цій галузі. Це є важливим в контексті зовнішньополітичних викликів, обмежень по ресурсах та необхідності відбудови (або переорієнтації) частини вже збудованої транспортної інфраструктури. Таким чином, відбувається зміцнення як виробничих, так і транспортних підприємств при формуванні економічної безпеки, посилюється інтеграція в глобальні логістичні мережі, зростає окупність інвестицій, конкурентоздатність і ступінь розвитку прилеглих територій.

Список використаних джерел:

1. Зубко Т.Л. Економічна безпека підприємства: виклики XXI сторіччя: монографія. Київ : КНТЕУ, 2021. 420 с.
2. Лаптев С.М., Алькема В.Г., Сідак В.С., Копитко М.І. Комплексне забезпечення економічної безпеки підприємств: монографія. Київ : ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», 2017. 508 с.
3. Smerichevskiy S.F., Poberezhna Z.M., Kolbushkin Yu.P., Gura S.M. Formation of the security system and assessment of the competitive potential of air transport enterprises. *Intellectualization of logistics and Supply Chain Management*. 2023. Vol. 21, pp. 13–21.
4. Нагорний Є.В. Математична модель технології управління транзитними вантажопотоками Міжнародного транспортного коридору "Південь-Захід". *Автомобільний транспорт*. 2019. Вип. 45. С. 54–61.
5. Євростат. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained>
6. Притула Х.М., Калат Я.Я., Кирик І.М. Зони впливу міжнародних транспортних коридорів: аналіз функціонування та перспективи розвитку (науково-аналітична записка) Львів. 2022. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/e20220401.pdf>
7. Hope A., Cox J. Topic Guide Development Corridors. 2015. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf
8. Kuzior A., Arefieva O., Poberezhna Z., Ihumentsev O. The Mechanism of Forming the Strategic Potential of an Enterprise in a Circular Economy. *Sustainability*. 2022. Vol. 14. No. 6. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14063258>

9. Федяй Н.О. Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в транс-європейську транспортну мережу. *Ефективна економіка*. 2018. № 12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.93> (дата звернення: 16.01.2025).

10. Regulation (EU) 2024/1679 of the European parliament and of the council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No. 913/2010 and repealing Regulation (EU) No. 1315/201310.

11. Мельник М.І., Лещух І.В. Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни: наукова доповідь. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». Львів, 2023. 51 с.

12. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35067.html>

13. Європейська комісія TEN-tec. URL: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

14. Nikiforenko V., Kuryliuk Yu. (2024). Ukraine's Transit Potential Amid the Russian Invasion and European Integration. *Lex Portus*. No. 10(4). P. 7–19. DOI: <https://doi.org/10.62821/lp10401>

15. Постанова Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках» від 27.12.2024 № 1550.

16. Іванова Н.С. Економічна безпека: навч. посібник. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, 2020. 139 с.

17. Ареф'єва О.В., Пілецька С.Т., Кравчук Н.М. Адаптивне управління фінансовою стійкістю підприємства при забезпеченні його економічної безпеки. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2020. № 1 (1). С. 80–89.

18. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

19. Державна податкова служба України. URL: <https://map.tax.gov.ua/main>

References:

1. Zubko T. L. (2021) *Ekonomichna bezpeka pidpriemstva: vyklyky XXI storichchia: monohrafiia*. [Economic security of the enterprise: challenges of the XXI century: a monograph] Kyiv: KNTEU, 420 p. (in Ukrainian)

2. Laptiev S. M., Alkema V. H., Sidak V. S., Kopytko M. I. (2017) *Kompleksne zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv: monohrafiia*. [Complex provision of economic security of enterprises: a monograph]. Kyiv : VNZ "Universytet ekonomiky ta prava "KROK", 508 p. (in Ukrainian)

3. Smerichevskiy S. F., Poberezhna Z. M., Kolbushkin Yu. P., Hura S. M. (2023) Formation of the security system and assessment of the competitive potential of air transport enterprises. *Intellectualization of logistics and Supply Chain Management*. vol. 21, pp. 13–21.

4. Nahornyi Ye. V. (2019) Matematychna model tekhnologii upravlinnia tranzutnyimi vantazhopotokamy Mizhnarodnoho transportnoho koridoru "Pivden-Zakhid" [Mathematical model of the technology of transit cargo flows management of the International Transport Corridor "South-West"]. *Avtomobilnyi transport – Automobile transport*. vol. 45, pp. 54–61.

5. Yevrostat [Eurostat]. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained>

6. Prytula Kh. M., Kalat Ya. Ya., Kyryk I. M. (2022) *Zony vplyvu mizhnarodnykh transportnykh koridoriv: analiz funktsionuvannia ta perspektivy rozvytku (navkovo-analitychna zapyska)* [Zones of influence of international transport corridors: analysis of functioning and development prospects (research and analytical note)] Lviv. Available at: <https://ird.gov.ua/irdp/e20220401.pdf>

7. Hope A., Cox J. (2015) Topic Guide Development Corridors. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

8. Kuzior A., Arefieva O., Poberezhna Z., Ihumentsev O. (2022) The Mechanism of Forming the Strategic Potential of an Enterprise in a Circular Economy. *Sustainability*. vol. 14, no. 6. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14063258>

9. Fediai N. O. (2018) Osoblyvosti intehtatsii ukrainskoi transportnoi infrastruktury v trans-ievropeisku transportnu merezhu [Peculiarities of integration of Ukrainian transport infrastructure into the trans-European transport network]. *Efektivna ekonomika – Effective economy*. vol. 12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.93> (accessed January 16, 2025).

10. Regulation (EU) 2024/1679 of the European parliament and of the council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No. 913/2010 and repealing Regulation (EU) No. 1315/201310.

11. Melnyk M. I., Leshchuk I. V. (2023) *Rozvytok infrastruktury multimodalnykh perevezen v Ukraini u konteksti zminy transportno-lohistychnykh marshrutiv v umovakh viiny: naukova dopovid* [Development of Multimodal Transportation Infrastructure in Ukraine in the Context of Changes in Transport and Logistics Routes in the Context of War: A Scientific Report.]. ДУ "Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України". Lviv, 51 p.

12. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy [Ministry of Communities and Territories Development of Ukraine]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/35067.html>

13. Yevropeiska komisiia TEN-tec [The European Commission TEN-tec]. Available at: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

14. Nikiforenko V., Kuryliuk Yu. (2024). Ukraine's Transit Potential Amid the Russian Invasion and European Integration. *Lex Portus*, no. 10(4), pp. 7–19. DOI: <https://doi.org/10.62821/lp10401>

15. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2024). *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiynoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025-2027 rokakh"* [The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030 and Approval of the Operational Plan of Measures for its Implementation in 2025-2027] from 27.12.2024 No. 1550.

16. Ivanova N. S. (2020) *Ekonomichna bezpeka: navch. posibnyk* [Economic security: a study guide]. Kryvyi Rih: DonNUET, 139 p. (in Ukrainian)

17. Arefieva O. V., Piletska S. T., Kravchuk N. M. (2020) Adaptivne upravlinnia finansovoiu stiikistiu pidpriemstva pry zabezpechenni yoho ekonomichnoi bezpeky [Adaptive management of financial stability of an enterprise while ensuring its economic security]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi – Problems of the systemic approach in the economy*. vol. 1 (1). pp. 80–89.

18. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [The State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

19. Derzhavna podatкова sluzhba Ukrainy [The State Tax Service of Ukraine]. Available at: <https://map.tax.gov.ua/main>