

підприємства до внутрішніх і зовнішніх умов, що безперервно змінюються, проявляються, на нашу думку, в наступному:

– зростає швидкість матеріальних, фінансових та інформаційних потоків;

– ускладнюються фінансові взаємовідносини між логістичними ланками системи ФЕБ підприємства;

– зменшується кількість взаємозв'язків у рамках організаційно-економічних відносин в логістичній складовій системи фінансово-економічної безпеки підприємства;

– зменшується надійність логістичного ланцюга внаслідок нестійкої економічної і політичної ситуації у країні.

Слід зазначити, що логістична складова системи фінансово-економічної безпеки ще не впроваджена повною мірою в діяльність підприємств, а лише використовуються її певні концептуальні засади. Хоча очевидним є те, що застосування її інтеграційних можливостей допоможе підприємствам раціоналізувати свою діяльність та підтримувати конкурентоспроможність на ринку. Зазначене обумовлює необхідність розробки науково обґрунтованих заходів щодо впровадження логістичної складової у процесі підвищення рівня фінансово-економічної безпеки та розвитку логістичних систем.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бокій В. І. Економічна безпека підприємства найважливіша складова фінансової стійкості / В. І. Бокій, Н. П. Фокіна // Актуальність проблеми економіки № 8 (26), 2008 – С. 110–115

2. Вівчар О. І. Моделювання логістичних стратегій як визначальний фактор успішного розвитку ремонтно-будівельних підприємств / О. І. Вівчар // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – Випуск III (47). – Чернівці, 2012 – С. 211–214

3. Вівчар О. І. Комперативний аналіз сутності логістичної стратегії в системі фінансово-економічної безпеки / О. І. Вівчар // Кримський економічний вісник – № 4 (05) серпень 2013 – С. 31-34.

4. Bowerson D. J. "The Strategic Benefits of Logistics Alliances" / Bowerson D. J. // Harvard Business rev., July – August 2009. – P. 235–245.

УДК 352.656

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТА ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Волик В.В.

кандидат юридических наук

Анотація. *Стаття присвячена дослідженню шляхів забезпечення економічної безпеки суб'єкта господарювання у сфері міського транспорту. Виявлено, що удосконалення правового забезпечення економічної безпеки такого суб'єкта може сприяти забезпеченню економічної безпеки міста на території якого він здійснює свою діяльність. Також досліджено основні напрямки удосконалення забезпечення економічної безпеки суб'єкта господарювання у сфері міського транспорту.*

Ключові слова: правове забезпечення, послуги, міський транспорт, суб'єкт господарювання, економічна безпека.

Аннотация. *Статья посвящена исследованию путей обеспечения экономической безопасности субъекта хозяйствования в сфере городского транспорта. Выведено, что усовершенствование правового обеспечения предоставления экономической безопасности такого субъекта может способствовать обеспечению экономической безопасности города, на территории которого он осуществляет свою деятельность. Также исследовано основные направления усовершенствования обеспечения экономической безопасности субъекта хозяйствования в сфере городского транспорта.*

Ключевые слова: правовое обеспечение, услуги, городской транспорт, субъект хозяйствования, экономическая безопасность.

Annotation. *The article investigates the ways to ensure the economic security of a business entity in the field of urban transport. Revealed that the improvement of the legal provision ensuring economic security of the subject can contribute to the economic security of the city, the territory of which it operates. Also investigated the main directions of improving the economic security of a business entity in the field of urban transport.*

Keywords: legal providing, services, public transport, management subject, economic security.

Постановка проблемы. Деятельность субъекта хозяйствования в сфере транспорта, как и в любой другой сфере, ведется им на собственный риск. Угрозы для такого субъекта носят внешний и внутренний характер. Наибольшую опасность для деятельности субъектов в сфере городского транспорта представляют экономические угрозы. Учитывая большое значение для города транспорта, обеспечивающего его функционирование, регулирование со стороны государства этой сферы должно отвечать потребностям общества и успевать за изменениями экономической среды, в которой функционируют соответствующие субъекты хозяйствования. В свою очередь, эффективная организация работы транспорта требует взвешенной экономической и правовой политики не только со стороны государства, но и со стороны территориальной общины, организующей работу транспорта на своей территории. Таким образом, решение этих вопросов требует симбиоза государства, отдельных населенных пунктов и субъектов хозяйствования.

Что касается обеспечения экономической безопасности субъектов хозяйствования, то это требование времени выдвигается не только к таким субъектам, но и к государству в целом. Вопросами экономической безопасности субъектов хозяйствования занимались в разное время следующие ученые Горячева К.С., Геец В.М., Зубок М. И., Забродский В.Н., Бендиков М., Мунтиян В.И., Сухоруков А.И., Арефьева О.В., Арефьев В. О., как с экономической, так и правовой точки зрения [1-9].

В то же время, проведенные ими исследования касаются или отдельных вопросов обеспечения экономической безопасности предприятий [1, с. 65-69; 3 – 4; 5, с. 7 – 13] или касаются проблем обеспечения экономической безопасности государства в целом и не дают ответа на вопросы обеспечения экономической безопасности субъектов хозяйствования в сфере городского транспорта [2; 6 – 7]. Или же проводят анализ экономической безопасности без связи с правовым обеспечением этого процесса [8; 9, с. 167 – 170].

Целью данной статьи является изучение путей усовершенствования правового обеспечения экономической безопасности субъекта хозяйствования, действующего в сфере городского транспорта.

Под экономической безопасностью субъекта хозяйствования по аналогии с определением, содержащимся в Методике расчета уровня экономической безопасности Украины следует понимать такое состояние, которое позволит ему сохранять стойкость к внешним и внутренним угрозам и способность удовлетворять потребности общества и государства [10].

Обеспечить экономическую безопасность субъекта хозяйствования в сфере городского транспорта представляется возможным следующим образом. Совершенствование должно начинаться с формирования надлежащей государственной политики в сфере транспорта. Государственная политика в этой сфере должна быть направлена или непосредственно на работу транспорта или на потребителей транспортных услуг таким образом, чтобы не причинять ущерба экономической безопасности субъектам хозяйствования в этой сфере. Как отмечает С.Ю. Гуржей, действующая система «натуральных» льгот, когда на перевозчиков возлагается обязанность перевозить часть пассажиров бесплатно без оформления договоров перевозки или иных способов подтверждения расходов перевозчика, противоречит Конституции Российской Федерации, Гражданскому кодексу Российской Федерации, а также Бюджетному кодексу Российской Федерации и Федеральному закону «О бухгалтерском учете»; нарушает право собственности перевозчика, право на осуществление предпринимательской деятельности [11, с. 189]. Кроме проблем такого же характера в силу схожести этой части национального законодательства с российским, следует отметить еще одну проблему. Проблема заключается в несвоевременности и неполноте возмещения сумм перевозчикам со стороны государства и органов местного самоуправления за перевозку льготных категорий граждан.

Таким образом, перевозка льготных категорий граждан освобожденных полностью или частично от оплаты стоимости проезда в городском транспорте несет в себе определенные угрозы для перевозчика в виде недополученных денежных средств. Пути решения этой проблемы выглядят следующим образом. Для сохранения (не

говоря о развитии) транспорта, должна произойти отмена всех льгот по пользованию городским транспортом общего назначения. Когда произойдет увеличение пассажиров, оплачивающих проезд, не будет так остро стоять вопрос постоянного повышения тарифов на перевозку, будет более сбалансирован, прогнозируем и ритмичен пассажиропоток, что в свою очередь, позволит более качественно осуществлять финансирование предприятий городского транспорта всех форм собственности. Как мы уже отмечали, отмена льгот должна повлечь за собой внесение изменений в законодательство в сфере городского транспорта. Кроме того, это законодательство должно быть объединено в отдельный нормативно-правовой акт, в котором должны быть устранены существующие в настоящий момент недостатки [12, с. 86].

Кроме соответствующего законодательства должно происходить эффективное внедрение государственной политики органами местного самоуправления на местах, а также самостоятельная организация деятельности сферы транспорта с учетом делегированных этим органам полномочий, специфики городов и потребностей отдельно взятой общины.

Закон Украины «О местном самоуправлении в Украине» наделяет местные органы самоуправления полномочиями по утверждению тарифов на транспортные и другие услуги, управлению объектами транспорта и связи, находящимися в коммунальной собственности соответствующих территориальных громад, обеспечению их надлежащего содержания и эффективной эксплуатации, необходимого уровня и качества услуг населению, осуществление контроля за их деятельностью в соответствии с законом; утверждение маршрутов и графиков движения местного пассажирского транспорта независимо от форм собственности, согласования этих вопросов относительно транзитного пассажирского транспорта в случаях, предусмотренных законодательством, привлечение на договорных основах предприятий, учреждений и организаций, которые не принадлежат к коммунальной собственности соответствующих территориальных общин, к участию в обслуживании населения средствами транспорта [13].

Следует отметить, что в сфере привлечения к участию сторонних субъектов хозяйствования, не принадлежащих к коммунальной собственности, существуют определенные злоупотребления. Выдвигая

определенные требования к количественному и качественному парку обслуживающих организаций, орган местного самоуправления может отдать победу в тендере субъекту, который не будет осуществлять на нем работу. После победы такой субъект в дальнейшем сдает свой маршрут в аренду субъекту хозяйствования, ранее осуществлявшему на данном маршруте перевозку, а суть выигрыша заключается в захвате доли рынка и взимании завышенной арендной платы с проигравших за допуск к работе на маршруте. Как отмечают частные перевозчики, законодательных ограничений, которые запрещали бы пользоваться проверенной схемой фальсификации тендерных заявок, не существует: конкурсные комиссии не обязаны проверять госномера представленного на тендер подвижного состава, а местные администрации подобной информацией тем более не обмениваются [14]. Поэтому необходимо ужесточение контроля за победителями в этой сфере, запрещение на сдачу маршрутов в аренду, постоянный мониторинг транспорта, обслуживающего маршруты и т.д. Это возможно осуществить, оборудовав транспортные средства такого перевозчика системами спутникового наблюдения, что позволит контролировать соблюдение расписания движения пассажирского транспорта и маршрутов его следования. Также такому перевозчику необходимо координировать свою деятельность с единым диспетчерским центром управления пассажирским городским транспортом.

Что касается участка ответственности за обеспечение экономической безопасности со стороны хозяйствующего субъекта, то учитывая агрессивность среды и высокую конкуренцию в сфере перевозок ему необходимо иметь службу безопасности, которая будет проводить анализ внешних и внутренних угроз его деятельности, предупреждать негативные последствия или минимизировать их влияние на его деятельность в случае наступления таких последствий.

Кроме службы безопасности необходимо соответствующее правовое сопровождение деятельности субъекта хозяйствования. Такое сопровождение может обеспечиваться собственными силами такого субъекта или с привлечением сторонних организаций и должно быть направлено на обеспечение защиты его интересов при участии в тендерах, а также спорах с другими субъектами хозяйствования. Кроме споров с субъектами хозяйствования могут возникать споры с

государственными органами при реализации ими своей компетенции. Претензии к субъекту хозяйствования могут возникнуть со стороны органов Антимонопольного комитета Украины по причине антиконкурентных согласованных действий. Так, например, отделение Антимонопольного комитета Украины, усмотрев совершение субъектом хозяйствования схожих действий на рынке перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования в режиме маршрутного такси, которые привели к ограничению конкуренции, наложило штраф на субъектов хозяйствования. Субъектам хозяйствования, в свою очередь, пришлось обосновывать в судах различных инстанций, что анализ ситуации на рынке опровергает наличие объективных причин для совершения таких действий и нет основания для применения штрафных санкций [15]. Таким образом, обеспечение экономической безопасности субъекта хозяйствования зависит и от надлежащего правового обеспечения его деятельности.

Выводы. Таким образом, обеспечение экономической безопасности субъекта хозяйствования в сфере перевозки городским транспортом невозможно только силами самого субъекта. Необходим соответствующий симбиоз субъектов хозяйствования с государством и органами местного самоуправления. Государственная политика должна быть направлена на организацию надлежащего правового обеспечения деятельности транспорта, создание соответствующих условий для привлечения инвестиций и организации государственно-частных партнерств, поддержку городского коммунального транспорта. Приоритетной задачей государства является принятие Закона Украины «О городском транспорте» в котором будут закреплены основные направления государственной политики в области транспорта, определены субъекты транспорта, их правовой статус и взаимодействие с государством и органами местного самоуправления. В свою очередь, органы местного самоуправления должны реализовывать предоставленные им полномочия с учетом интересов громады, которую они представляют. Так, местные органы самоуправления могут развивать коммунальный транспорт или привлекать для осуществления перевозок предприятия других форм собственности. Кроме того, с учетом потребностей каждого отдельного города должны быть созданы единые диспетчерские центры управления городским транспортом. Для

этого каждая отдельная община должна определиться, каким образом следует развивать собственный городской транспорт и в зависимости от этого осуществлять дальнейшее нормативное обеспечение той или иной модели развития.

Субъекты хозяйствования, осуществляющие свою деятельность в сфере перевозок городским транспортом должны соответствовать определенным требованиям государства и органов местного самоуправления с целью предоставления эффективных и качественных услуг, а также взаимодействовать с органами местного самоуправления и соблюдать правила предоставления услуг. Следует отметить, что своевременное обновление подвижного парка, качественное правовое обеспечение деятельности субъекта хозяйствования обеспечивающее защиту его интересов при участии в тендерах, спорах с другими субъектами хозяйствования, субъектами властных полномочий и эффективная служба экономической безопасности также являются неотъемлемыми условиями обеспечения экономической безопасности и защищенности такого субъекта.

Правила функционирования субъектов хозяйствования в сфере транспорта постоянно меняются, а значит динамическим должно быть и законодательство, касающееся этой сферы, и это в свою очередь, предопределяет дальнейшие научные разработки в этом направлении.

ЛИТЕРАТУРА

1. Горячева К.С. Фінансова безпека підприємства. Сутність та місце в системі економічної безпеки / К.С. Горячева // Економіст. – 08/2003. – №8. – С.65 – 69.
2. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство/ Гещь В.М., Кизим М.О., Клебанова Т.С., Черняк О.І. та ін.; За ред. Гейця В.М.: Монографія. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 240 с.
3. Економічна безпека суб'єктів підприємництва / [Зубок М. І., Рубцов В.С., Яременко С. М., Гусаров В.Г.]. – К., 2012. – 226 с.
4. Забродский В.Н. Экономическая безопасность предприятия / В.Н. Забродский. – К.: Рута, 2003. – 268 с.
5. Бендиков М. Экономическая безопасность промышленного предприятия (организационно-методический аспект) / М.Бендиков // Консультант директора. – 2000. – № 2. – С. 7 – 13.

6. Мунтян В.І. Економічна безпека України. – К.: Квіц, 2009. – 464 с.
7. Система економічної безпеки держави / Під заг. ред. д.е.н. проф. Сухорукова А.І. / Національний інститут проблем міжнародної безпеки при РНБО України. – К.: ВД «Стилос», 2010. – С. 366-394.
8. Арєф'єва О.В., Кузенко Т.Б. Планування економічної безпеки підприємств. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2004. – 170 с.
9. Арєф'єв В. О. Сутність та особливості фінансової безпеки підприємства як економічної категорії. /Вісник економіки транспорту і промисловості № 32, 2010. С. 167 – 170.
10. Про затвердження Методики розрахунку рівня економічної безпеки України: Наказ Міністерства економіки України від 02.03.2007 р. № 60 [Електронний ресурс]: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1022.4251.0>
11. Гуржей Сергей Юрьевич. Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом: диссертация ... кандидата юридических наук : 12.00.03 Челябинск, 2007. – 220 с.
12. Волик В.В. Щодо розвитку правового забезпечення діяльності міського транспорту. С 86-88. // Сучасні правові системи світу: тенденції та фактори розвитку: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 27-28 вересня 2013 року. – Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2013. – 120 с.
13. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1997. — № 24. — Ст. 170.
14. Отработанную в Днепропетровске схему фальсификации тендерных заявок бизнес-партнер Вилкула опробовал в Киеве. [Електронний ресурс]: <http://dnepr.comments.ua/digest/2013/03/05/181608.html>
15. Постанова Дніпропетровського апеляційного господарського суду України по справі № 5013/332/12 від 25.09.2012р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nmainard.com/index.php?option=com_hekimablog&article=73:DN-PROPETROVSKIY-APELYATS-YNIY-GOSPODARSKIY-SUD-POSTANOVA&view=article&Itemid=18

УДК 346.2

АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО ЯК ОБ'ЄКТ РЕЙДЕРСТВА: ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ

Гарагонич О.В.

кандидат юридичних наук, доцент

Анотація. У статті досліджуються проблеми, пов'язані з рейдерським захопленням акціонерних товариств. Основну увагу приділено аналізу правової конструкції акціонерного товариства як об'єкта рейдерства, а також технологій, які застосовуються на різних етапах рейдерського захоплення акціонерних товариств.

Ключові слова: рейдерство, рейдерське захоплення акціонерних товариств, акціонери, акціонерні товариства, етапи рейдерського захоплення

Анотация. В статье исследуются проблемы, связанные с рейдерским захватом акционерных обществ. Основное внимание уделено анализу правовой конструкции акционерного общества как объекта рейдерства, а также технологий, применяемых на разных этапах рейдерского захвата акционерных обществ.

Ключевые слова: рейдерство, рейдерский захват акционерных обществ, акционеры, акционерные общества, этапы рейдерского захвата.

Annotation. The article is dedicated to the problems with corporate raid of Joint-Stock Companies. The main attention is paid to the analysis of the legal structure of the Joint-Stock Company as the object of raiding and technologies which used at various stages of the corporate raid of Joint Stock Companies.

Keywords: raiding, corporate raid of Joint Stock Companies, shareholders, Joint Stock Companies, stages of corporate raid.

Останніми роками в Україні почастишали суспільно небезпечні дії, пов'язані з силовим протиправним захопленням підприємств різної організаційно-правової форми, які у науковій літературі та засобах масової інформації йменуються як «рейдерство». З цього приводу Перший віце-прем'єр-міністр Сергій Арбузов під час зустрічі з послами держав-членів ЄС, а також іншими представниками дипломатичного

УДК 346.1.33.658
ББК 67 99 (2)3
Э 40

*Рекомендован к печати Ученым советом
Донецкого юридического института МВД Украины
Протокол № 5 от 27.11.2013 года*

Редакционная коллегия:

Главный редактор:

Н.Л. Шелухин, доктор юридических наук, профессор

Научные редакторы:

*Г.В. Гребеньков, доктор философских наук, профессор;
Д.В. Примаченко, доктор юридических наук, профессор;
А.А. Собакарь, доктор юридических наук, доцент;
А.Е. Шевченко, доктор юридических наук, профессор;
В.В. Кадала, кандидат юридических наук;
Б.В. Деревянко, кандидат юридических наук, доцент.*

Редакционная коллегия может не разделять точку зрения, аргументы и выводы отдельных авторов и не несет ответственности за правильность и достоверность данных, напечатанных в сборнике. Замечания и претензии к тексту статей должны предъявляться к их авторам.

Э 40 Экономическая безопасность субъектов хозяйствования: теория и практика: сборник научных трудов. – Донецк: Изд-во «Ноулидж» (донецкое отделение), 2014. – 412 с.

ISBN 978-617-579-829-4

В сборнике представлены статьи участников круглого стола, посвященного проблемам экономической безопасности. Рассмотрены общие аспекты экономической безопасности отдельных субъектов хозяйствования, формирование законодательного обеспечения экономической безопасности со стороны государства, вопросы, возникающие в процессе хозяйственных отношений между субъектами хозяйствования, а также вопросы ответственности и защиты прав участников хозяйственных отношений.

Материалы рассчитаны на преподавателей, аспирантов, студентов юридических вузов и факультетов, юристов-практиков.

УДК 346.1.33.658
ББК 67 99 (2)3

© Кафедра ХиЭП, ДЮИ 2014
© Коллектив авторов, 2014
© Изд-во «Ноулидж», 2014

ISBN 978-617-579-829-4

Содержание

КАФЕДРЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО И ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ПРАВА 10 ЛЕТ	7
Шелухин Н.Л.	17
УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ КАК ИНСТИТУТ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРАВА	
Клеандров М.И.	24
О ПРОБЛЕМНЫХ АСПЕКТАХ ИНСТИТУТА ЗАЩИТЫ ПРАВ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В СИСТЕМЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО (ХОЗЯЙСТВЕННОГО) ПРАВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
Шишкин С.Н.	39
ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКИ	
Салиева Р.Н.	49
ГАРАНТИИ ЗАЩИТЫ ПРАВ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА)	
Каменков В.С.	54
О ПРИНЦИПЕ ДОБРОСОВЕСТНОСТИ В ДОГОВОРНОМ ПРАВЕ	74
Астапова Г.В.	
МЕТОДИКА ФОРМИРОВАНИЯ СОБСТВЕННОСТИ РАБОТНИКОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ КОРПОРАТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	86
Белоус В.Т., Брыгинцев А.А.	
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ	94
Бородин И.Л., Рушак И.Я.	
ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ УЧАСТИЯ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В РЕГУЛИРОВАНИИ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	100
Валигов С.С.	
АДАПТАЦИЯ КОНКУРЕНТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА УКРАИНЫ К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ	118
Вихров А.П.	
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ ПРИ ИХ ОБРАЗОВАНИИ	

Джумагельдиева Г.Д. ЗАЩИТА ПРАВ СУБЪЕКТОВ ПУБЛИЧНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД	125
Драчук Ю.З. К ВОПРОСУ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УГОЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА	134
Корыстин А.Е. АКТУАЛИЗАЦИЯ ОТДЕЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ПРОТИВОДЕЙСТВИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПРЕСТУПНОСТИ	153
Краснова В.В., Суюсанова Е.Л. ВЛИЯНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ	163
Курило В.И., Мачусский В.В. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТКРЫТЫХ ИННОВАЦИЙ. ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ	171
Лихачов С.В. РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В КОНТЕКСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ	173
Монаенко А.А. ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В СФЕРЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	182
Резникова В.В. ПРОБЛЕМЫ ПОДВЕДОМСТВЕННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СПОРОВ С УЧАСТИЕМ СУБЪЕКТОВ ВЛАСТНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ КАК ПРЕГРАДА К ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	188
Устименко В.А., Джабраилов Р.А. ПУБЛИЧНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ГОСУДАРСТВА	207
Филипенко Т.В. ПУТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВАЛЮТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА В УСЛОВИЯХ МИРОВОЙ ГЛОБАЛИЗАЦИИ	217

Хараберюш И.Ф. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	227
Лещенко С.К. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЛЬГОТНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ В АСПЕКТЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ: ОПЫТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА	234
Кадала В.В. ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В МОРСКИХ ПОРТАХ	264
Былинин Я.В. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЪЕКТА И ПРЕДМЕТА ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ	273
Вивчар О.И. ИНТЕГРИРОВАННЫЕ ПРОЦЕССЫ ЛОГИСТИКИ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВО- ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	280
Волик В.В. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТА ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА	287
Гарагонич А.В. АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО КАК ОБЪЕКТ РЕЙДЕРСТВА: ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ	295
Герасименко Л.В. СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРЕСТУПНИКА В СФЕРЕ БАНКОВСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ	312
Громенко Ю.А. ЗАЩИТА ОТ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ РЕКЛАМЫ	319
Деревянко Б.В. О МЕСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В СИСТЕМЕ ПРАВОВЫХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ	329