

KEY WORDS: PROBLEMS OF ENTERPRISE DEVELOPMENT, FACTORS AFFECTING ENTERPRISE, EFFICIENCY MANAGEMENT CONSULTING.

#### РЕФЕРАТ

Козак Л.С., Левищенко Е.С. Идентификация современных проблем развития предприятий дорожно-транспортного комплекса Украины / Людмила Степановна Козак, Елена Степановна Левищенко // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье рассматриваются основные подходы идентификации проблемных ситуаций предприятия и проведен анализ основных факторов, влияющих на развитие отечественных предприятий дорожно-транспортного комплекса.

Объект исследования – факторы влияния на развитие предприятий дорожно-транспортного комплекса Украины.

Цель работы – идентификация проблем развития предприятий дорожно-транспортного комплекса Украины для оценки эффективности управленческого влияния на деятельность и развитие предприятий.

Выявление проблем предприятия является базовой составляющей процесса управленческого консультирования, направленный на проведение независимой диагностики проблем предприятия с целью выработки путей преодоления имеющихся проблем, предоставления экспертной помощи клиентам в решении управленческих бизнес-проблем, повышении эффективности функционирования и обеспечение развития клиентской организации.

Идентификация проблем отечественных предприятий дорожно-транспортного комплекса показала, что самыми влиятельными факторами для работы предприятий, на сегодня, является нестабильная политическая ситуация, высокая конкуренция на рынке ресурсов, неудовлетворительное нормативно-правовое регулирование деятельности и система налогообложения, поэтому в целевых установках развития отечественных предприятий преобладают оперативные задачи, а стратегические перспективы оцениваются как второстепенные, или вообще не рассматриваются.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ, ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО КОНСУЛЬТИРОВАНИЯ.

УДК 338.47

#### ІНВЕСТИВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЗА УЧАСТЮ МІЖНАРОДНИХ ФІНАНСОВИХ УСТАНОВ

Козак Л.С., кандидат економічних наук

Пересада Т.М.

Гайдай Г.Г.

Постановка проблеми. В сучасних умовах господарювання транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки країни, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та зростання її ролі в міжнародному поділі праці. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійним системоутворюючим чинником економічного піднесення України, що потребує значних обсягів інвестицій. Проблема підвищення інвестиційної активності й реконструкції економіки в тому числі і транспортної інфраструктури не може бути вирішена тільки за рахунок державного інвестування. Важливого значення сьогодні набувають питання інвестування підприємств міжнародними фінансовими установами. Співробітництво України з міжнародними фінансовими установами є важливим фактором успішного проведення курсу економічних реформ в країні, розвитку інфраструктури ринкової економіки країни. Створення ринкової економіки – запорука залучення до країни капіталів закордонних інвесторів.

Стан наукової розробки проблеми. Проблеми, пов'язані з дослідженням інвестування транспортної інфраструктури та її впливу на економічний стан і розвиток країни, досліджують багато зарубіжних вчених, а саме: Л. Бойер, К. Еванс, Б. Гібсон, Д. Ламберт, Р. Морган, М. Стоун та інші. Серед вітчизняних науковців у дослідження транспортної інфраструктури значний внесок зробили Є. Сич, В. Коба, О. Гаврилюк, Б. Карпінський, А. Новікова, Ю. Пашенко та інші. В своїх наукових працях вони розглядають стан інвестування транспортної галузі України, її значення для національної економіки та перспективи подальшого розвитку в умовах євроінтеграції. Проте, недостатньо вивченими на да-

ному етапі залишаються питання щодо інвестування автомобільного транспорту міжнародними фінансовими установами, що і є пріоритетним напрямом наукових досліджень.

Мета і завдання статті. Метою даної статті є дослідження інвестування автомобільного транспорту України міжнародними фінансовими установами. Завданням даного дослідження є формування організаційно – економічних шляхів оптимізації інвестиційних ресурсів, зважаючи на існуючі умови надання кредитів вітчизняними й зарубіжними банками, а також залучення кредитних коштів міжнародних фінансових організацій для України, які є вигідними для фінансування під державні гарантії підприємств транспортної галузі.

Основний матеріал. Для кожної країни, яка прагне розвиватися інтегральною складовою глобальної економічної системи, без чого неможливо існувати в сучасних умовах, співпраця з міжнародними фінансовими організаціями є неминучою. Але форми, механізми та наслідки такої співпраці є різними, незважаючи на те, що кожна з таких країн прагне максимізувати корисність від неї.

Для України ця проблема є особливо актуальна, тому що діяльність глобальних фінансових інституцій є чинником, який суттєво впливає не лише на розвиток її економіки через реалізацію програм, спрямованих на ринкове реформування, структурну перебудову економіки країни та стабілізацію національної валюти, але й соціальної сфери. Водночас ця діяльність є і чинником нестабільності української економіки: фінансова заборгованість перед цими організаціями робить економічну систему вразливою, залежною від їх подальших кредитів. [2]

Відповідно до прогнозу розвитку економіки України з точки зору транспортного забезпечення пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу визначено: розвиток міждержавних транспортних зв'язків; упровадження нової техніки й сучасних технологій організації перевезень; забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі; приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність із міжнародними вимогами; розширення обсягів будівництва автомобільних доріг передусім за напрямками міжнародних транспортних коридорів.

З метою реалізації в нашій країні проектів економічного й соціального розвитку економіки Україна співпрацює зі Світовим банком (Міжнародний банк реконструкції та розвитку — МБРР), Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), Чорноморським банком торгівлі та розвитку, а також відповідно до підписаних двосторонніх рамкових угод — з Північним інвестиційним банком та Європейським інвестиційним банком. Зі вступом до зазначених організацій держава отримала доступ до порівняно дешевих кредитних ресурсів, які надаються на пільгових умовах.

Відповідно до Указу Президента України "Про членство України в Європейському банку реконструкції та розвитку" від 14.07.1992 № 379/92 у серпні 1992 року [1] Україна підписала статутні документи Європейського банку реконструкції та розвитку і прийняла відповідні умови й обов'язки члена цієї міжнародної фінансової інституції, завдяки чому набула статусу країни — члена ЄБРР.

Враховуючи Стратегію співробітництва України з міжнародними фінансовими організаціями і Стратегію Європейського банку реконструкції та розвитку, співпраця України з ЄБРР здійснюється за такими пріоритетними напрямками, як муніципальна й транспортна інфраструктура, машинобудування та ін. Це, у свою чергу, передбачає збільшення рівня підтримки банком проектів у галузі інфраструктури державного сектору в Україні та допомоги у реформуванні її транспортного сектору.

Для залучення додаткових кредитних ресурсів в економіку країни, здійснення практичних заходів щодо зміцнення фінансового стану держави, створення умов для збільшення інвестицій у пріоритетні галузі економіки український уряд здійснив кроки щодо започаткування співробітництва з Європейським інвестиційним банком — одним із найбільших міжнародних фінансових інститутів та головною фінансовою установою Євросоюзу.

7 лютого 2006 року Верховна Рада України прийняла Закон України "Про ратифікацію Рамкової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком". Згідно з офіційним повідомленням керівництва Банку Рамкова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком набрала чинності 8 квітня 2006 року.

Для реалізації проектів в Україні Європейський інвестиційний банк визначив такі напрями, як транспорт, енергетика, інфраструктура та ін. Основним критерієм отримання позик Банку є частка кредиту Європейського інвестиційного банку, яка не перевищує 50 % від вартості проекту. При цьому очікується, що частина витрат покриватиметься організацією (бенефіціаром), яка представляє проект, за рахунок власних коштів.

Європейський інвестиційний банк, залежно від специфіки проекту, встановлює різні терміни реалізації проекту й визначає розмір плати за користування кредитними ресурсами. Для промислових проектів це термін від 7 до 12 років, для проектів із розвитку інфраструктури — до 20 років із пільго-

вим періодом від 2 до 6 років за фіксованою або плаваючою ставкою, що складається із базової ставки (LIBOR/EURIBOR) та адміністративних витрат (+0,55 %), не включаючи елементів політичного й економічного ризику конкретної країни. Додатково на суму невикористаного кредиту нараховуються стимулююча комісія за зобов'язаннями в розмірі 0,1%.

Діяльність Чорноморського банку торгівлі та розвитку спрямована на сприяння стійкому економічному розвитку країн-членів і розвиток співпраці між ними. В Україні діяльність Банку спрямовано на підтримку таких секторів економіки, як енергетика, транспорт, порти, суднобудування, машинобудування, банки, а також експортно орієнтовані підприємства.

На шляху до розширення співпраці України з міжнародними фінансовими установами українська сторона приділяє значну увагу співробітництву з Північним інвестиційним банком. Важливим етапом на цьому шляху стало підписання Міністром фінансів України 23 грудня 2005 року в м. Києві Рамкової угоди між Україною та Північним інвестиційним банком. Верховна Рада України 14 вересня 2006 року прийняла Закон України "Про ратифікацію Рамкової угоди між Україною та Північним інвестиційним банком". Згідно з офіційним повідомленням керівництва банку Рамкова угода між Україною та Північним інвестиційним банком набрала чинності 14 грудня 2006 року.

Принципи функціонування Північного інвестиційного банку є подібними до принципів діяльності Міжнародного банку реконструкції та розвитку, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку. Банк надає середньо та довгострокові інвестиційні кредити на термін до 20 років, із 5-річним пільговим періодом, для фінансування як приватних, так і державних проєктів. Кредити надаються за фіксованою або плаваючою процентною ставкою (LIBOR + 1 % за послуги банку). Ставка залежить від вибраної позичальником валюти позики та оцінки банком ризиків за проєктом. Кредити, як правило, надаються під державні гарантії, але можуть бути надані й без державних гарантії, зокрема на інвестування інфраструктури приватного сектору. Обсяги коштів, які виділяє банк, не перевищують 50% від загальної вартості проєкту. Політика Північного інвестиційного банку полягає у тому, що банк, з одного боку, самостійно здійснює пошук додаткових зовнішніх джерел фінансування проєктів. З цією метою Північний інвестиційний банк тісно співпрацює в Європі з такими установами, як ЄБРР, Європейський інвестиційний банк, Північна фінансова корпорація з питань захисту навколишнього середовища та Північний фонд розвитку. Крім цього, банк може залучати кошти агентств із гарантування експортних кредитів та комерційних банків. З другого боку, при підготовці, наприклад, проєкту Європейського банку реконструкції та розвитку кошти Північного інвестиційного банку можуть виступати джерелом фінансування, якого не вистачає для реалізації проєкту.

Розглянемо проєкти розвитку транспортної інфраструктури в державному секторі України, що реалізуються спільно зі згаданими міжнародними фінансовими організаціями. Серед таких проєктів можна відзначити ті, кошти за якими залучено для будівництва автомобільних магістралей України. Бенефіціаром кредитних коштів за такими проєктами є Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор).

На сьогодні Укравтодором на зазначені цілі залучено кошти трьох кредитів ЄБРР на загальну суму 375 млн. євро (перший проєкт — "Відновлення автомагістралі М-06 (Київ — Чоп) та реформа фінансування сектору автодоріг", другий — "Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп", третій — "Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп"). У рамках співробітництва з Європейським інвестиційним банком Укравтодор реалізує проєкт "Ремонт автомобільної дороги М-06 Київ — Чоп на ділянці від м. Київ (км 14) до м. Броди, Львівської обл. (км 441)", що є частиною спільного з ЄБРР третього проєкту "Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп" та першим значним кроком у відносинах між Україною і Європейським інвестиційним банком.

Крім того, у рамках підготовки спільних з МБРР проєктів у транспортній галузі Україна передбачає залучити кредит Світового банку для реалізації проєкту "Ремонт автомобільної дороги М-03 Київ — Харків — Довжанський на ділянці від м. Бориспіль до м. Лубни та вдосконалення дорожніх умов на аварійно небезпечних ділянках і місцях концентрації ДТП". Загальний обсяг кредитних ресурсів МБРР за цим проєктом становитиме 400 млн. дол. США. Залучення позики МБРР, відповідно до Угоди про позику між Україною та МБРР, передбачається здійснити за ставкою LIBOR для валюти позики плюс змінний спред у доларах США на 30 років з пільговим періодом п'ять років. Одноразова комісія становитиме 0,25 % від суми позики. Передбачається, що із загальної суми позики 10 млн. дол. буде виділено на здійснення технічного нагляду за будівництвом.

Всі закупівлі в рамках кредиту здійснювались на тендерній основі. Процедури при проведенні тендерів узгоджувались з ЄБРР (погодження тендерної документації, попередня зустріч з учасниками тендера, відкриття й оцінка тендерних заявок, присудження контракту переможцю тендера). Процес закупівлі відбувався згідно з Принципами та правилами закупівлі товарів та послуг ЄБРР, після пуб-

лікації оголошення про закупівлю на веб-сайті ЄБРР та в Україні, в інформаційно-аналітичному журналі "Вісник державних закупівель"[3].

У результаті реалізації Проекту досягнуто такі цілі:

— за рахунок кредиту відремонтовано 224 км дороги М06 на загальну суму 67,39 млн. євро. У результаті ремонту користувачі дороги одержали покращений стан покриття, що привело до зменшення тривалості перевезення вантажів і пасажирів;

— зменшився ризик ДТП;

— зменшилися транспортно-експлуатаційні витрати на автомобільному транспорті та ін.

Прямий та опосередкований економічний ефект від реалізації Проекту становить 92,92 млн. грн. на рік, що забезпечує термін окупності капітальних вкладень у відновлення автомобільної дороги в 5,5 року при нормативах окупності 8,2 року.

Управління Проектом загалом було оперативним і результативним. Проект успішно завершено, досягнуто основні поставлені цілі.

Реалізація в Україні інвестиційних проектів міжнародних фінансових установ регулюється як загальними законодавчими актами (наприклад, Конституцією України, Бюджетним кодексом України, законами України "Про міжнародні договори України", "Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти", Порядком ведення Міністерством фінансів України обліку державного боргу та операцій, пов'язаних з ним, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 22.01.2001 № 42), так і нормативно-правовими актами, спеціально призначеними для регулювання відносин, які виникають у зв'язку з підготовкою й реалізацією інвестиційних проектів міжнародними фінансовими в Україні. Для активнішого залучення інвестицій міжнародних фінансових організацій в розвиток транспортної інфраструктури необхідні серйозні зміни в інвестиційному кліматі. Необхідно прийняти ряд кардинальних заходів, спрямованих на формування у країні умов розвитку цивілізованих ринкових відносин, які мають безпосереднє відношення до вирішення завдання залучення іноземних інвестицій, а саме:

- досягнення національної згоди між різними владними структурами, соціальними групами, політичними партіями, організаціями з приводу пріоритетності вирішення загальнонаціональної проблеми виходу України з економічної кризи;

- радикалізацію боротьби зі злочинністю;

- гальмування інфляції усіма відомими у світовій практиці заходами;

- перегляд податкового законодавства у бік його спрощення і стимулювання виробництва;

- мобілізацію вільних коштів підприємств і населення на інвестиційні нестатки шляхом підвищення процентних ставок за депозитами і внесками;

- надання податкових пільг банкам, вітчизняним і іноземним інвесторам, що йдуть на довгострокові інвестиції, з тим щоб цілком компенсувати їм збитки від уповільненого обігу капіталу в порівнянні з іншими напрямками їх діяльності.

Висновки: Враховуючи викладене, в умовах поточної світової фінансової та економічної кризи, співробітництво України з міжнародними фінансовими організаціями має важливе значення, оскільки надає можливості для залучення на вигідних умовах довгострокових фінансових ресурсів для реалізації глобальних проектів розвитку транспортної інфраструктури.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА РОЗВИТКУ (інформаційна довідка); [http://www.minfin.gov.ua/control/publish/article/main?art\\_id=293461&cat\\_id=54627](http://www.minfin.gov.ua/control/publish/article/main?art_id=293461&cat_id=54627)

2. Пересада А.А, Майорова Т.В. Проектное финансирование: Учебник/Под. общей редакцией А.А Пересады.- К.: КНЕУ, 2007. с.670-683.

3. СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ СТАНОВИЩЕ КРАЇНИ ТА ОСНОВНІ ПРОГНОЗНІ МАКРОПОКАЗНИКИ ЕКОНОМІЧНОГО І СОЦІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ НА 2012 РІК; [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GF6Y000A.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GF6Y000A.html)

#### РЕФЕРАТ

Козак Л.С., Пересада Т.М., Гайдай Г.Г. Інвестування автомобільного транспорту України за участю міжнародних фінансових установ./ Людмила Степанівна Козак, Тетяна Миколаївна Пересада, Ганна Григорівна Гайдай //Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статті висвітлено результати співробітництва України з міжнародними фінансовими установами, а також проблеми, пов'язані з дослідженням стану фінансування транспортної інфраструктури та її впливу на економічний стан і розвиток країни.

Об'єкт дослідження – інвестування міжнародними фінансовими установами у автомобільний транспорт України.

Мета роботи – формування наукового визначення рекомендацій організаційно – економічних шляхів оптимізації інвестиційних ресурсів, а також залучення кредитних коштів міжнародних фінансових установ для транспортних підприємств України.

Метод дослідження – аналіз виконаних проектів фінансованих міжнародними фінансовими установами.

З метою реалізації в нашій країні проектів економічного й соціального розвитку економіки Україна співпрацює зі Світовим банком (Міжнародний банк реконструкції та розвитку — МБРР), Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), Чорноморським банком торгівлі та розвитку, а також відповідно до підписаних двосторонніх рамкових угод — з Північним інвестиційним банком та Європейським інвестиційним банком. Зі вступом до зазначених організацій держава отримала доступ до порівняно дешевих кредитних ресурсів, які надаються на пільгових умовах.

Результати статті показують, що співробітництво України з міжнародними фінансовими організаціями має важливе значення для розвитку автомобільного транспорту та залучення до країни капіталів закордонних інвесторів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – подальше залучення капіталів закордонних партнерів для інвестування в проекти автомобільного транспорту на більш вигідних для держави умовах.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ІНВЕСТУВАННЯ, МІЖНАРОДНІ ФІНАНСОВІ УСТАНОВИ, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ, КРЕДИТ, РИНКОВА ЕКОНОМІКА.

#### ABSTRACT

Kozak L.S., Peresada T.M., Gaidai G.G. Investing Motor Transport of Ukraine with participation of international financial institutions. / Luidmila Stepanovna Kozak, Tatiana Nikolaebna Peresada, Ganna Griroryvna Gaidai // Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

The article highlights the results of Ukraine's cooperation with international financial institutions, as well as problems associated with the study of the financing of transport infrastructure and its impact on the economic situation and development of the country.

The article shows the results of Ukraine's cooperation with international financial institutions, and also problems connected with studying of the financing of transport infrastructure and its impact on the economic situation and development of the country.

The object of the research – is the investment of international financial institutions in road transport of Ukraine.

Objective – building scientific definitions recommendations organizational and economic ways of optimizing investment resources, and also attraction of credit funds of international financial organizations for transport enterprises of Ukraine.

Method of research – is analysis of projects financed by international financial institutions.

In order to implement the projects of economic and social development of the economy of Ukraine the government works with the World Bank (International Bank for reconstruction and development-IBRD), with the European Bank for reconstruction and development, with the black sea trade and Development Bank, as well as in accordance of the signed bilateral framework agreements – with the Nordic Investment Bank and with the European Investment Bank. With the entry into the Unions Ukraine had got the access to relatively cheap credit resources, which are provided on concessional terms.

The article shows that Ukraine's cooperation with international financial organizations is crucial for the development of motor transport and to attract capital to the country for foreign investors.

The forecast assumptions about the development of a research – further capital's raising of foreign partners to invest in motor transport projects on more favorable terms for the country.

**KEY WORDS:** INVESTING, INTERNATIONAL FINANCIAL INSTITUTIONS, MOTOR TRANSPORT OF UKRAINE, CREDIT, MARKET ECONOMY

#### РЕФЕРАТ

Козак Л.С., Пересада Т.М., Гайдай А.Г. Инвестирование автомобильного транспорта Украины при участии международных финансовых учреждений. / Людмила Степановна Козак, Татьяна Николаевна Пересада, Анна Григорьевна Гайдай // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье освещены результаты сотрудничества Украины с международными финансовыми учреждениями, а также проблемы, связанные с исследованием состояния финансирования транспортной инфраструктуры и ее влияния на экономическое состояние и развитие страны.

Объект исследования – инвестирование международными финансовыми учреждениями в автомобильный транспорт Украины.

Цель работы – формирование научного определения рекомендаций организационно-экономических путей оптимизации инвестиционных ресурсов, а также привлечение кредитных средств международных финансовых организаций для транспортных предприятий Украины.

Метод исследования – анализ выполненных проектов, финансируемых международными финансовыми учреждениями.

С целью реализации в нашей стране проектов экономического и социального развития экономики Украина сотрудничает с Всемирным банком (Международный банк реконструкции и развития – МБРР), Европейским банком реконструкции и развития, Черноморским банком торговли и развития, а также согласно подписанных двусторонних рамочных соглашений – с Северным инвестиционным банком и Европейским инвестиционным банком. С вступлением в указанные организации государство получило доступ к сравнительно дешевым кредитным ресурсам, которые предоставляются на льготных условиях.

Результаты статьи показывают, что сотрудничество Украины с международными финансовыми организациями имеет важное значение для развития автомобильного транспорта и привлечения в страну капиталов иностранных инвесторов.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – дальнейшее привлечение капиталов иностранных партнеров для инвестирования в проекты автомобильного транспорта на более выгодных для государства условиях.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ИНВЕСТИРОВАНИЯ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ, КРЕДИТ, РЫНОЧНАЯ ЭКОНОМИКА.

УДК 65.012.8:339.9

## КОНЦЕПЦІЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА СИСТЕМИ ЇЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Козак Л.С., кандидат економічних наук

Федорук О.В., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. Розвиток країн світового співтовариства сьогодні характеризується високим динамізмом глобальної інтегрованості, розширенням їх господарських зв'язків, що вимагає осмислення нових підходів щодо побудови міжнародних економічних відносин, спільного пошуку міжнародною спільнотою шляхів і засобів розв'язання наявних протиріч, без чого неможливо розраховувати на стабільний і гармонійний розвиток світової економіки. Невід'ємною складовою концепції всезагальної безпеки є необхідність забезпечення міжнародної економічної безпеки шляхом створення сприятливих умов як для стійкого розвитку світового господарства в цілому, так і економічного прогресу кожної держави зокрема при збереженні повного права держав вільно вирішувати завдання свого соціально-економічного розвитку.

Концепція міжнародної економічної безпеки є виявом нового мислення в процесі побудови сучасних економічних відносин. У зв'язку з цим особливої актуальності набуває розкриття сутності концепції міжнародної економічної безпеки, її взаємозв'язку з іншими складовими системи безпеки, характеру економічних загроз у світі, пояснення причин несприйняття концепції міжнародної економічної безпеки окремими країнами, виявлення шляхів нормалізації міжнародних економічних відносин та перетворення їх у конструктивний чинник міжнародного співробітництва, спрямованого на створення дієвої всеохоплюючої міжнародної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання міжнародної економічної безпеки, пов'язані насамперед з формуванням механізму її забезпечення в умовах глобалізації економіки, висвітлено у працях вітчизняних і зарубіжних вчених, а саме: Абалкіна Л.І., Бжезинського Зб., Бистрякова І.К., Білоруса О.Г., Варналія З.С., Геєця В.М., Глазьєва С.Ю., Гражевської Н.І., Гудбі Дж., Дація О.І., Дойча К., Жаліла Я.А., Жарової Л.В., Кеннана Дж., Купера Р., Куценко В.І., Лук'яненка Д.Г., Мунтіяна В.І., Осипова Ю.М., Пахомова Ю.М., Сенчагова В.К., Сиджанські Д., Сороса Дж., Сухорукова А.І., Фукуями Ф., Хвесика М.А., Хлобистова Є.В., Холбука Р. та ін.

Разом з тим, міжнародні аспекти гарантування економічної безпеки залишаються не в повній мірі дослідженими, вони потребують подальшого теоретичного та прикладного розгляду. Все ще