

## РОЗДІЛ 5

# РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 332.1:656.13:351.862.6

Козін О. Є.

Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова

### КЛЮЧОВІ ПАРАМЕТРИ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ РЕГІОНІВ

У статті визначено ключові елементи і рівні економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів (АТКР). Проаналізовано основні загрози економічній безпеці автотранспортних комплексів. Основними рівнями системи економічної безпеки АТКР визначено базовий і стратегічний. Розглянуто складові елементи стратегічного рівня системи ЕБ АТКР. Запропоновано комплекс заходів щодо забезпечення економічної безпеки як складної динамічної системи.

**Ключові слова:** транспорт, автомобільний транспорт, автотранспортний комплекс, регіон, економічна безпека, система економічної безпеки.

**Постановка проблеми.** Розвиток автомобільного транспорту у країні протягом останніх років демонструє значне зростання його значення у забезпеченні потреб національної економіки у перевезеннях. Більшість показників його діяльності, незважаючи на кризову економічну та соціально-політичну ситуацію у країні, зростають або залишаються на досить високому рівню. Зміни у здійсненні перевезень цим видом транспорту, що зумовлюються втратою частини інфраструктури залізничного транспорту, повітряного транспорту, складнощами у повноцінній діяльності морського транспорту, висунули на перший план автомобільний транспорт, який завдяки своїй мобільності взяв на себе значне навантаження у забезпеченні перевезень вантажів і пасажирів.

Підвищення уваги до питань децентралізації, перенесення акцентів соціально-економічного розвитку на регіональний рівень, вимоги, що висуває сьогодні до створення більш мобільних регіональних організаційних структур, на фоні підвищення ролі автомобільного транспорту у забезпеченні потреб у перевезенні вантажів і пасажирів потребує значних змін у формуванні системи економічної безпеки автотранспортних комплексів на регіональному рівні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Важливим елементом дослідження функціонування транспортно-логістичного комплексу країни, становлення сучасного автотранспортного комплексу на сучасному етапі розвитку національної економіки є питання інтеграції транспортної системи та її складової, тобто автотранспортних комплексів, у транспортну систему ЄС на засадах повноцінного партнерства і відповідності європейським стандартам. Цьому питанню присвячені праці таких провідних науковців, як О. Мних, Ю. Пащенко, Д. Прейгер, О. Шарова [1; 2; 3; 4].

У регіональному розрізі функціонування транспорту й автомобільного транспорту як частини регіональної транспортної системи визначення та підходи до оцінки діяльності автотранспортних комплексів представлені в працях провідних науковців з різних точок зору. К. Андрюченко розглядає розвиток дорожньо-транспортної системи як елементу виробничої інфраструктури регіону [5]. В. Бондаренко визначає формування оптимальних транспортно-економічних зв'язків транспортно-логістичного комплексу регіону [6]. М. Бутко, Н. Іванова розглядають науково-методичні основи та регіональні особливості формування сукупного потенціалу

транспортної системи та організаційно-економічного механізму його розвитку [7]. С. Вдовенко, М. Скочук приділяють увагу методологічній засаді розвитку регіональних ринків автотранспортних послуг на основі формування і розвитку конкурентного середовища на транспорті в регіоні в процесі ринкових перетворень [8; 9]. Г. Жовтяк свої наукові доробки присвятила визначенню місця і значення транспортної інфраструктури у забезпеченні інтеграційних зав'язків у регіоні, особливо зазначаючи, що їх формування відбувається під впливом поглиблення регіональної асиметрії розвитку [10]. Н. Кудрицька приділяє значну увагу теоретичним та прикладним складовим розвитку як транспортно-дорожнього комплексу України загалом, так і регіонів країни, акцентуючи увагу на застосуванні системного підходу і впровадженні новітніх підходів до моделювання його розвитку і визначення стратегічних напрямів [11]. Формуванню економічних, організаційних та комплексних механізмів забезпечення транспортно-логістичного комплексу регіону присвячені доробки І. Дмитрієва, В. Кучменка, Т. Пушкар, Л. Рудневої, І. Садловської, І. Сидоренко, О. Черноус [12–16].

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Серед значної кількості питань, які присвячені функціонуванню автомобільного транспорту, більшість стосується формування системи економічної безпеки лише в розрізі окремого підприємства. Питання формування і визначення системи економічної безпеки автотранспортних комплексів на регіональному рівні лишаються відкритими.

**Мета статті** полягає в обґрунтуванні підходу до визначення економічної безпеки автотранспортного комплексу як складної відкритої системи, а також розробці пріоритетних заходів щодо забезпечення її стабільності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Протягом останніх десяти років зростає частка автомобільного транспорту у перевезенні вантажів: у 2011–2016 рр. питома вага автомобільного транспорту майже у 2,3 рази перевищувала частку усього іншого транспорту у перевезенні вантажів (рис. 1).

Визначаючи пріоритетним напрямом забезпечення ЕБ АТКР стратегію євроінтеграції в межах державної інтеграційної політики, вважаємо, що особливої уваги заслуговують загрози, які пов'язані з інтеграцією транспортно-логістичного комплексу країни у світову транспортну систему. Неготов-

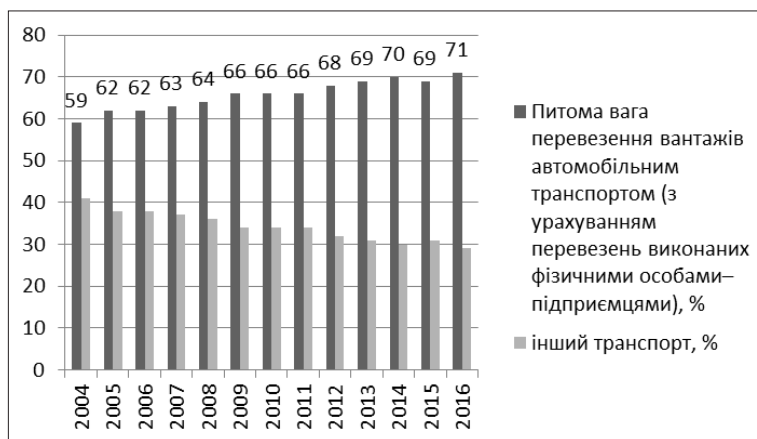


Рис. 1. Частка автомобільного транспорту у структурі перевезення вантажів у країни, %

ність автотранспортних підприємств до роботи у більш жорстких вимогах конкуренції, якості автотранспортних послуг, зростання вимог до безпеки автоперевезень, їх екологічності, розширення повноважень і підвищення регіональних органів влади у вирішенні питань функціонування АТКР, стратегії ЄС на скорочення автотранспортних перевезень з метою забезпечення екологічності транспортних перевезень висувують на перший план питання готовності діяльності в новітніх умовах.

Отже, основними загрозами АТКР в умовах поглиблення євроінтеграції у виробничій сфері виступають зміна умов допуску до роботи та ліцензування діяльності автотранспортних підприємств; введення більш жорстких умов до безпеки та екологічності перевезень; підвищення вимог до підготовки, кваліфікації та рівня професійної підготовки керівних кадрів; введення вимог щодо забезпечення фінансової стабільності підприємств; підвищення вимог до соціальної відповідальності автоперевізників, закріплення цієї вимоги на законодавчому рівні.

Інфраструктурну сферу АТКР характеризує зростання таких загроз, як невідповідність стану дорожньої інфраструктури стандартам ЄС, необхідність значних інвестиційних ресурсів, зростання навантаження на дорожню мережу певних напрямків (наприклад, можливий вплив отримання безвізового режиму на зростання автотуризму у країні ЄС), підвищення самостійності та відповідальності регіональних органів влади за стан і функціонування дорожньої інфраструктури.

Під час аналізу етапів уніфікації та гармонізації умов діяльності АТКР регіонів, їх спрямованості та цілей виділяють низку нових загроз економічній безпеці АТКР регіонів в умовах поглиблення інтеграції:

- спрямованість європейської транспортної політики на скорочення автомобільних перевезень на середні відстані і заміни їх залізничними перевезеннями;
- упровадження більш жорстких екологічних умов з метою обмеження негативного впливу на навколишнє середовище;
- формування прозорих принципів фінансування ремонту і будівництва доріг з обов'язковим включенням екологічної складової і забезпеченням фінансових гарантій;
- упровадження технічних вимог на рівні країн ЄС;
- формування вимог до автоперевізників з огляду на наявні у країнах ЄС умови допуску до професії.

Незважаючи на те, що визначені умови спрямовані на підвищення якості транспортних послуг, створення ефективних умов фінансування, формування новітньої автотранспортної інфраструктури, підвищення соціальної відповідальності автоперевізників, неготовність до їх упровадження і роботи з урахуванням більш відповідальних і жорстких вимог, інертність регіональних органів самоврядування у питаннях транспортної політики лише підвищують вплив загроз у діяльності АТКР регіонів.

Економічна безпека АТКР регіону повинна комплексно забезпечуватися за двома складовими, а саме виробничою та інфраструктурною. Розглядати розвиток АТКР регіону лише у сфері виробництва неможливо, оскільки саме відсутність розвинутої дорожньої інфраструктури є значним стримуючим фактором у всіх регіонах країни. Відсутність достатнього фінансування розвитку дорожньої інфраструктури протягом усіх років становлення національної економіки виступала і в подальшому буде виступати найбільш суттєвою загрозою економічній безпеці АТКР регіонів.

Розмаїття підходів до визначення економічної безпеки потребує формування нової парадигми розуміння цієї дефініції в сучасній економічній науці. Спроби привести це поняття до визначення певного рівня, який обумовлюється значеннями певних показників, значно спрощує це складне поняття. Економічна безпека, базуючись на реальних процесах, діях, заходах, прояв яких знаходить своє відображення в конкретних показниках діяльності, передбачає створення певного соціально-психологічного клімату та організаційних передумов, що спрямовані на довгострокові стратегічні перспективи розвитку. Тобто економічна безпека АТКР в умовах подальшого розвитку інтеграційних процесів у країні є певним його станом, який передбачає можливість, насамперед готовність працювати за подальшої імплементації угод про євроінтеграцію країни без значних втрат у зв'язку з їх невиконанням і не тільки створювати умови для становлення соціально відповідального автоперевізника, який може повноцінно функціонувати в умовах розвитку інтеграційних процесів, але й підвищувати соціальну відповідальність влади, споживачів автотранспортних послуг і розвиток приватно-державного партнерства у транспортній сфері.

Система ЕБ АТКР в умовах поглиблення інтеграційних процесів включає два рівні:

– базовий, який містить виробничу та інфраструктурну компоненти і характеризує наявність виробничої бази для надання автотранспортних послуг, наявність достатньої кількості автоперевізників, обсяги виробництва автотранспортних послуг, наявність сформованої дорожньої інфраструктури, її розвиненості і структуру, тобто наявні базові умови забезпечення потреби регіону у цьому виді автоперевезень [15];

– стратегічний, який включає управлінську, організаційну, інформаційну і психологічну компоненти і характеризує ступінь готовності та наявності довгострокових умов діяльності АТКР у нових більш жорстких умовах функціонування (рис. 2).

Два рівні, що виділяються у системі ЕБ АТКР, є проявом закону достатньої та необхідної умови результативної діяльності: якщо базовий рівень визначає достатні умови для формування системи ЕБ, а саме наявність виробничих потужностей, ринку автотранспортних послуг, достатньої

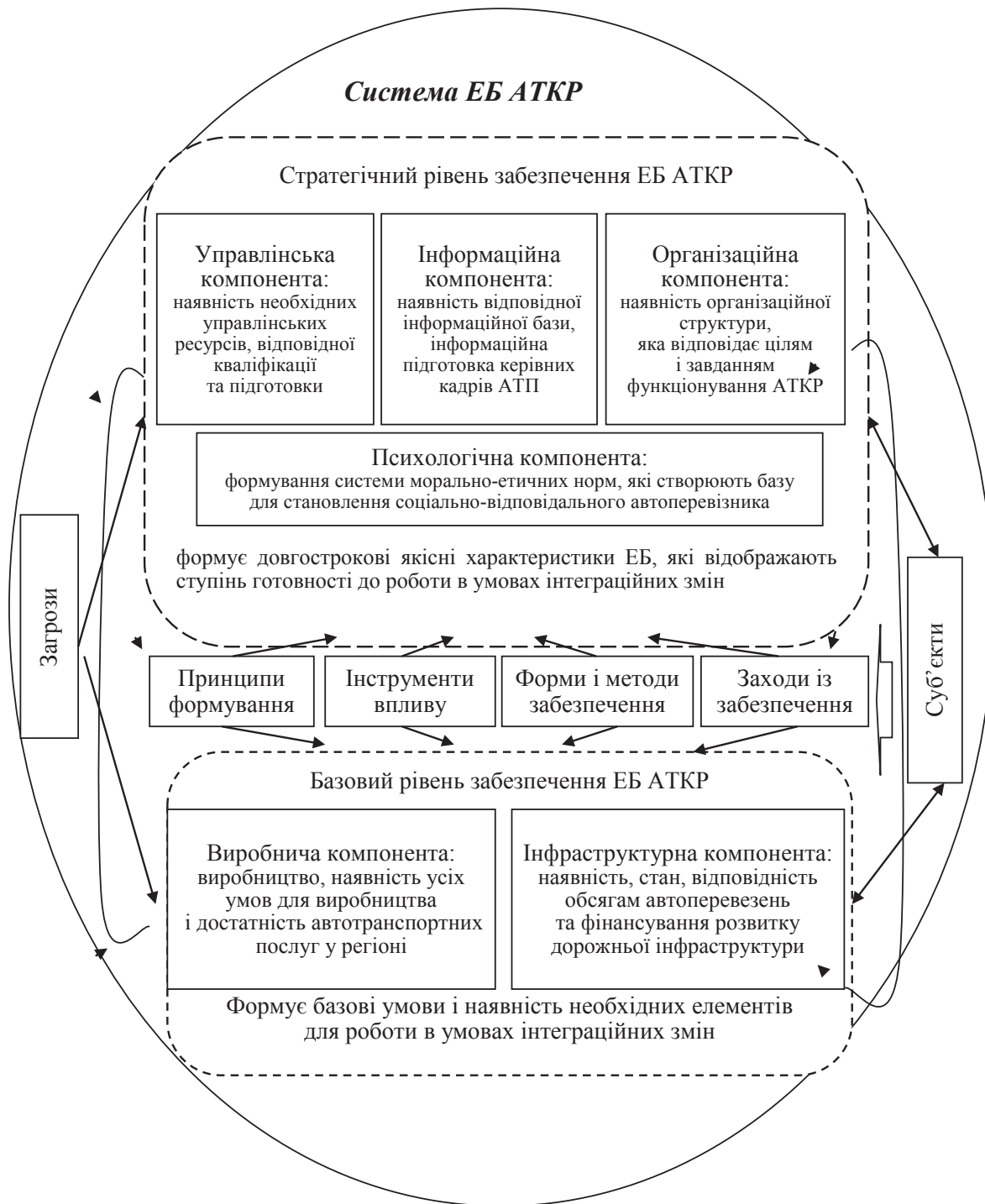


Рис. 2. Система ЕБ АТКР

кількості автоперевізників, створеної дорожньої інфраструктури, то стратегічний рівень є необхідною вимогою до системи ЕБ АТКР, характеристикою, яка створює цю систему на основі виробничих та інфраструктурних компонентів.

Стратегічний рівень визначає якісні умови забезпечення системи ЕБ АТКР, її довгострокові перспективи і поступову інтеграцію АТКР у світову транспортну систему. На стратегічному рівні створюється комплекс превентивних заходів, які спрямовані на нівелювання загроз ЕБ, які пов'язані з поглибленням інтеграційних процесів.

Управлінська компонента включає наявність кваліфікованих управлінських кадрів в органах місцевого самоврядування та регіональної влади,

які пройшли відповідну підготовку та мають змогу постійно підвищувати свій професійний рівень. Управлінська компонента базується на розробленні програм розвитку співпраці з органами місцевого самоврядування у провідних країнах ЄС, а також упровадженні новітнього світового досвіду підготовки кадрів для автотранспортних комплексів.

Інформаційна компонента включає наявність доступу до інформації щодо нормативно-правової бази здійснення автотранспортних перевезень підприємствами АТКР, створення бази автоперевізників регіону, наявність вільного доступу до інформації щодо їх фінансової спроможності, соціальної відповідальності, правопорушень, що впливають на бездоганну репутацію автоперевізника.

Інформаційна компонента обов'язково передбачає наявність регіональних програм взаємодії автоперевізників, споживачів автотранспортних послуг і місцевої влади, які спрямовані на підвищення їх інформованості щодо змін в умовах автоперевезень, ситуаціях на ринках автоперевезень, новітнього світового досвіду функціонування ринків автоперевезень та розвитку автотранспортної інфраструктури.

Організаційна компонента включає наявність організаційної структури, яка б відповідала вимогам розвитку взаємодії автоперевізників і підприємств дорожньо-транспортної інфраструктури з органами місцевої влади, розвиток структури недержавних організацій, об'єднань підприємств, а також недержавних фінансових та інвестиційних фондів, які, окрім інформаційних, представницьких та аналітичних функцій, мають змогу взяти на себе функції контролю за виконанням умов автоперевезень, гарантування фінансової спроможності та соціальної відповідальності автоперевізників, забезпечення взаємодії між автоперевізниками та підприємствами дорожньо-транспортної інфраструктури.

Психологічна компонента передбачає готовність автоперевізників працювати в новітніх умовах, які характеризуються підвищенням вимог до соціальної відповідальності, наявності фінансових гарантій, забезпечення ділової репутації автоперевізників і бездоганної репутації управлінських кадрів та власників підприємств. У межах психологічної компоненти необхідно передбачити низку превентивних заходів щодо впровадження нових умов, вжиття ознайомчих заходів, надання консультативної та аналітичної підтримки.

Тобто стратегічний рівень передбачає створення певних організаційних умов, розвиток приватно-державного партнерства, становлення соціально відповідального бізнесу і впровадження новітньої парадигми розвитку автотранспортних перевезень, яка передбачає відкритість до прийняття і готовність діяти у нових більш жорстких умовах.

Забезпечення ЕБ АТКР на стратегічному рівні неможливе без узгоджених дій на усіх рівнях, а саме державному, регіональному, мікроекономічному. Залишаючи поза увагою мікроекономічний рівень, якому приділена значна увага у працях вітчизняних вчених, визначимо пріоритетні заходи із формування і забезпечення економічної безпеки на національному та регіональних рівнях (табл. 1).

Отже, стратегічний рівень ЕБ АТКР передбачає формування нового бачення ролі та значення АТК регіонів у процесах поступової інтеграції країни до світового економічного простору та європейського співтовариства. Комплекс заходів включає формування нормативної правової бази, становлення відповідних організаційних структур, розвиток інформаційної бази та підвищення інформованості усіх суб'єктів АТК, визначення місця і повноважень регіональних органів влади у створенні соціально відповідального автоперевізника, розробці та впровадженні програм розвитку діяльності АТК, підвищення якості і безпеки автоперевезень, забезпечення сучасної дорожньо-транспортної інфраструктури.

**Висновки.** Отже, економічна безпека АТКР передбачає створення певного соціально-економічного клімату, організаційних умов, проведення психологічної підготовки підприємців, що працюють на ринках автоперевезень у регіоні, задля поступової їх підготовки до впровадження новітніх умов діяльності, які базуються на провідному світовому досвіді, з метою протидії зовнішнім загрозам і запобігання непередбачених втрат. Основою забезпечення ЕБ АТКР виступає базовий рівень, який характеризується виробництвом автотранспортних послуг в регіоні та наявністю відповідної дорожньо-транспортної інфраструктури, але лише розуміння необхідності розвитку інформованості щодо нових вимог діяльності, створення психологічних передумов, становлення організаційних структур, залучення усіх суб'єктів АТКР до формування системи ЕБ забезпечує її належний стан.

Таблиця 1

Заходи із забезпечення ЕБ АТКР на стратегічному рівні

№	Складова	Заходи	
		Національний рівень	Регіональний рівень
1	Управлінська компонента	Формування державних програм підготовки управлінських кадрів; визначення новітніх підходів та ефективності управління АТК; створення відповідних управлінських структур на державному рівні із застосуванням провідного світового досвіду; проведення поступової децентралізації і розподіл управлінських повноважень.	Формування управлінської системи на регіональному рівні з урахуванням потреб євроінтеграційних процесів, підвищення рівня та якості управлінських кадрів, впровадження програм професійної підготовки з урахуванням фахової специфіки.
2	Інформаційна компонента	Розробка та впровадження бази автоперевізників на національному рівні, прийняття нормативних актів, що дають змогу оприлюднювати інформацію про автоперевізника; впровадження національних програм доступу навчання та підготовки підприємців, що працюють на ринках автотранспортних послуг, з метою впровадження й обміну провідним досвідом.	Створення регіональних програм підготовки та підвищення професійного досвіду автоперевізників, проведення аналітичних досліджень, надання консультацій; створення програм постійного інформування, зокрема електронних ресурсів, проведення на рівні регіонів симпозиумів, конференцій, семінарів з метою розвитку співпраці та вирішення питань функціонування АТКР.
3	Організаційна компонента	Розробка й впровадження нормативно-правової бази для забезпечення поступового впровадження вимог допуску до професії країн ЄС, розвиток недержавних організаційних структур, які повинні забезпечувати виконання вимог та їх впровадження, зокрема фондів гарантування фінансової спроможності, центрів сертифікації транспортних менеджерів.	Розробка й впровадження на регіональному рівні новітніх регіональних структур, які спрямовані на гарантування виконання новітніх вимог діяльності; створення регіональних центрів сертифікації та підготовки фахівців, що працюють у сфері автотранспортних перевезень, розробка організаційних структур контролю виконання вимог здійснення діяльності на ринках автоперевезень, якості та безпеки автоперевезень.
4	Психологічна компонента	Організація та проведення громадських обговорень щодо впровадження новітніх умов діяльності з метою створення певного психологічного клімату для поступової імплементації вимог допуску до професії країн ЄС у практичну діяльність автоперевізників.	Підвищення рівня участі автоперевізників у формуванні організаційних структур, обговоренні етапів впровадження нових вимог, розробці нормативно-правової бази, проведенні аналітичних досліджень, соціологічних опитувань з метою формування сприйняття нових умов функціонування.

**Список використаних джерел:**

1. Мних О., Гречина Б. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». 2012. № 749: Логістика. С. 434–440.
2. Пашченко Ю., Никифоров О. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: монографія. Ніжин: Аспект – Поліграф, 2008. 192 с.
3. Прейгер Д., Собкевич О., Ємельянова О. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / за заг. ред. Я. Жаліла. Київ: НІСД, 2012. 106 с.
4. Шарова О. Щодо результатів імплементації Угоди про асоціацію з ЄС у 2015 році та завдань для державних органів України: аналіт. доп. Київ: НІСД, 2015. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/2142>.
5. Андрущенко К. Теоретичні аспекти розвитку дорожньо-транспортної системи як складової виробничої інфраструктури регіону. Державне управління: удосконалення і розвиток. 2012. № 1. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?iid=379&operation=1>.
6. Бондаренко В. Функціонування транспортного комплексу регіону та формування його оптимальних транспортно-економічних зв'язків. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2016. № 6. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=915>.
7. Бутко М., Іванова Н. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону: монографія. Ніжин: Аспект – Поліграф, 2010. 312 с.
8. Вдовенко С., Вдовенко Ю. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг. Науковий вісник ЧДІЕУ. 2013. № 3(19). С. 30–36.
9. Скочук М. Автомобільний транспорт у процесі ринкових перетворень: теоретико-методологічні та правові аспекти. Економіст. 2014. № 3. С. 11–13.
10. Жовтяк Г., Пушкар Т. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України. Економіка та держава. 2013. № 8. С. 56–59.
11. Кудрицька Н. Проблеми модернізації автомобільного транспорту України. Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 7(134). С. 88–93.
12. Дмитрієв І., Близнюк А., Онісіфорова В. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: монографія. Харків: ХНАДУ, 2014. 237 с.
13. Кучменко В. Економічний механізм функціонування та ефективного забезпечення транспортного комплексу регіону. Вісник ЖДТУ. 2016. № 1(51). URL: [http://library.ztu.edu.ua/e-copies/VISNUK/51\\_1/182.pdf](http://library.ztu.edu.ua/e-copies/VISNUK/51_1/182.pdf).
14. Руднева Л., Кудрявцева А. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования. Российское предпринимательство. 2013. № 24(246). С. 139–144. URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/31011>.
15. Пушкар Т., Козін О. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: зб. наук. праць. № 2(5). Харків: ХНАДУ, 2016. С. 139–143.
16. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка і управління. 2014. Вип. 30. С. 21–31. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2014\\_30\\_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2014_30_4). – 03.02.16.
17. Черноус О. Логіко-теоретичний аналіз методів забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону. Вісник Хмельницького національного університету. 2010. № 4. Т. 3. С. 101–106.

**Козін А. Е.**

Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова

## КЛЮЧЕВЫЕ ПАРАМЕТРЫ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ РЕГИОНОВ

### Резюме

В статье определены ключевые элементы и уровни экономической безопасности автотранспортных комплексов регионов (АТКР). Проанализированы основные угрозы экономической безопасности автотранспортных комплексов. Основными уровнями системы экономической безопасности АТКР определены базовый и стратегический. Рассмотрены составляющие элементы стратегического уровня ЭБ АТКР. Предложен комплекс мер по обеспечению экономической безопасности как сложной динамической системы. **Ключевые слова:** транспорт, автомобильный транспорт, автотранспортный комплекс, регион, экономическая безопасность, система экономической безопасности.

**Kozin O. Ye.**

O. Beketov Kharkiv National University of Urban Economy

## MAJOR PARAMETERS OF THE SYSTEM OF ECONOMIC SAFETY FOR REGIONAL MOTOR TRANSPORT COMPLEXES

### Summary

In the paper we define the major elements and levels of economic safety of motor transport complexes of regions. The main threats for economic safety of motor transport complexes are analyzed. The main levels of economic safety of regional motor transport complexes include the basic and strategic ones. The elements of the strategic level of system of economic safety of regional motor transport complexes are viewed. The system of measures for ensuring economic safety as a complex dynamic system is proposed.

**Key words:** transport, automobile transport, motor transport complex, region, economic safety, system of economic safety.