визначення пріоритетів інвестування механізм державного регулювання інвестиційних процесів втрачає цілеспрямованість, конкретність та не забезпечує досягнення поставленої мети. Визначення пріоритетів інвестування є особливо важливим для реалізації державної інвестиційної політики, за сучасних умов дефіциту бюджету та труднощів його наповнення. При недостатності державних джерел фінансування, з'являється необхідність формування сприятливого інвестиційного середовища для приватних інвесторів та створенні інвестиційних фондів шляхом удосконалення податкової, амортизаційної, грошово-кредитної політик. При цьому держава повинна спрямовувати інвестиційні потоки як державної так і приватної власності на підтримку та розвиток пріоритетних та стратегічних галузей.

Перелік посилань:


*1. Жаліло Я. А. До формування категоріального апарату науки про економічну безпеку / Я.А. Жаліло // Стратегічна панорама. – 2004. – №3. – С. 97-105.*

*2. Барановський О. І. Фінансова безпека / О. І. Барановський. – К. : Фенікс, 1999. – 338 с.*

*3. Губський Б. В. Економічна безпека України: методологія виміру, стан і стратегія забезпечення / Б. В. Губський. – К. : ДП «Укрархбудінформ», 2001. – 121 с.*

*4. Моделювання економічної безпеки : держава, регіон, підприємство : Моногр. / За ред. В.М. Гейця. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2006. – 240 с.*

*5. Мунтіян В. І. Економічна безпека України : Моногр. / Мунтіян В. І. – К., КВІЦ, – 1999, – 464 с.*

*6. Кириленко В. І. Інвестиційна складова економічної безпеки : Моногр. / В. І. Кириленко. – К. : КНЕУ, 2005. – 232 с.*

*7. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент / И. А. Бланк– К. : МП «ИТЕМ» ЛТД, 1995. – 448 с.*

*8. Пересада А. А. Інвестиційний процес в Україні / А. А. Пересада– К. : Лібра, 1998. – 392 с.*

*9. Шумпетер Й. Теория экономического развития / Й. Шумпетер – М. : Прогресс, 1982. – 453 с.*

*10. Черваньов Д. М. Менеджмент інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств в Україні / Д. М. Черваньов, Л. І. Нейкова. – К. : Знання, 1999. – 514с.*

*11. Кондіус, І. С. Тренінг «Методичні підходи до формування та вибору стратегії стійкого розвитку регіону» : навчально-методичний посібник / І. С. Кондіус. – Севастополь : Севастопольський центр перепідготовки та підвищення кваліфікації, 2012 – 40 с.*



**Стаття надійшла:** 01.07.2015 р.

**Рецензент:** д.е.н., доц. Горовий Д.А.



**УДК 681.45**

**JEL Classification: M21**


## ОСНОВНІ ЗАГРОЗИ ДЕРЖАВНОГО І ГАЛУЗЕВОГО УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ


Кудрявцева О.В., к.е.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет



***Анотація.*** *Предметом роботи є теоретичні засади формування державного і галузевого управління економічною безпекою. Метою роботи є виявлення основних загроз державного і галузевого управління економічною безпекою.*

*З метою одержання обґрунтованих висновків у процесі роботи були використані абстрактно-логічний метод; системно-структурний аналіз, та метод порівнянь. В роботі визначено сутність порогового значення індикаторів економічної безпеки. Встановлено необхідність розглядання економічної безпеки транспортної галузі в аспекті економічної безпеки держави. Виявлено загрози економічної безпеки держави і галузі, та запропоновано набір індикаторів економічної безпеки, який враховує вплив галузі на забезпечення макроекономічної безпеки, а також дозволяє оцінити здатність виконання безпосередньо функціональних завдань галузі – здійснення перевезень. Основні методичні результати роботи можуть бути впроваджені у практичну діяльність підприємств транспорту. Отже в роботі розглянуто загрози економічної безпеки держави і транспортної галузі, а також запропоновано систему показників – індикаторів стану забезпечення економічної безпеки, яка дозволить своєчасно реагувати на вплив внутрішніх і зовнішніх загроз економічній безпеці держави і транспортної галузі, як невід'ємної її складової.*



***Ключові слова:*** *безпека, система, загрози, ефективність, індикатори.*

## MAIN THREATS OF STATE BRANCH MANAGEMENT OF ECONOMIC SECURITY IN CASE OF TRANSPORT SECTOR

Oksana Kudryavtseva, Ph.D. in Economics, Assistant
Kharkiv National Automobile and Highway University

***Summary.*** *The subject of the work is the theoretical base of public and sectorial management economic security. The aim is to identify the main threats to the state and sectorial management economic security. To obtain reasonable conclusions in the process there are used abstract logical method; system-structural analysis, and method of comparisons. The essence of threshold indicators of economic security is shown in the paper. The necessity of examining the economic security of the transport sector in terms of economic security is provided. A threat of economic security of the state and the industry is discovered, and it is proposed a set of economic security indicators that take into account the impact of industry on macroeconomic security and the ability to evaluate performance of functional tasks directly sphere – the traffic. The main methodological results can be implemented in practice transport enterprises. Therefore in this work the threat of economic security and transport sector as well as the system of indicators - indicators of economic security that will respond to the impact of internal and external threats to the economic security of the state and the transport sector as an integral part of it.*

***Keywords:*** *security, system threats, efficiency indicators.*

**Постановка проблеми.** В умовах політичної та економічної нестабільності України, загострення конкурентної боротьби, непередбачуваності багатьох факторів зовнішньоекономічного середовища, актуальним постає питання захисту економічних інтересів держави від впливу зовнішніх і внутрішніх факторів. Такий стан породжує потребу у більш глибокому дослідженні структури господарчого комплексу України, яка безпосередньо впливає на рівень економічної безпеки. Крім того, слід виділити транспортну галузь, яка є сполучною ланкою між основними елементами структури господарчого комплексу України, а також обґрунтувати теоретичні основи її впливу на забезпечення економічної безпеки держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичну та методологічну основу дослідження складають праці наступних вітчизняних науковців: Єрмошенко М., Ліпкан В., Мочерний С., Алексєєв І., Горбулін В., Кравченко Б., Косевцов В., Жаліло Я., Алексєєв І., Мунтіян В. [1-10]. Із зарубіжних вчених слід відзначити Шумперта І., Ойкена В., Корнаі Я.

**Невирішені складові загальної проблеми.** В ситуації нестабільного макроекономічного положення, в якому на сьогоднішній день опинилась Україна, вкрай необхідно удосконалення наукового обґрунтування методології оцінки економічної безпеки транспортної галузі, з позиції забезпечення економічної безпеки держави в цілому.

**Формування цілей статті.** Вдосконалення методичної бази щодо управління системою економічної безпеки за рахунок встановлення загроз економічної безпеки держави і транспортної галузі, а також формування набору індикаторів економічної безпеки, які розрізняються по ознаках, що враховують по-перше, вплив галузі на забезпечення макроекономічної безпеки, по-друге – внутрігалузеві погрози.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розгляд галузевих загроз економічній безпеці в аспекті національних загроз визначає адекватність галузевого регламенту управління економічною безпекою із загальними принципами його реалізації на макрорівні. Для реалізації цієї функції перш за все необхідно формалізувати національні інтереси у сфері економіки і виявити основні погрози економічній безпеці.

Вважаємо за потрібне виділити наступні національні інтереси України в області економіки:

- у сфері виробництва – здатність економіки функціонувати в режимі розширеного відтворення в умовах мінімальної залежності від зовнішньої дії. Це означає, що в країні повинні бути достатньо розвинені галузі виробництва, що мають життєво важливе значення для функціонування держави, зокрема оборонної галузі промисловості; а також підтримка наукового потенціалу країни і збереження провідних вітчизняних наукових шкіл, здатних забезпечити незалежність України на стратегічно важливих напрямах науково-технічного прогресу;
- у соціальній сфері – прийнятний рівень життя населення при соціально допустимому рівні бідності, майнової диференціації і безробіття, доступність для населення освіти, культури, медичного обслуговування;

– у сфері фінансів і грошового звернення – стійкість фінансової і банківської систем, удоскналення бюджетної системи, нормалізація фінансових потоків і розрахункової системи, стійкість національної валюти, зниження державного боргу;

– у сфері управління – забезпечення державного регулювання економічних процесів, здатного гарантувати нормальне функціонування ринкової економіки, а також економічні умови, що виключають криміналізацію суспільства і всіх сферах господарської і фінансової діяльності.

Формулювання національних інтересів України в такому загальному вигляді має важливе принципове значення, але воно не може служити конкретним інструментарієм здійснення державою своєї функції захисту економічної безпеки країни. Необхідні параметри, економіки, що кількісно оцінюють стан, з позицій національних інтересів. Таким кількісним інструментарієм захисту національних інтересів в області економіки є індикатори економічної безпеки і їх порогові значення (табл. 1).

**Таблиця 1 – Загрози національним інтересам у сфері економіки**

| Національні інтереси у сфері економіки | Основні загрози національній економічній безпеці |
|---|---|
| 1. Здатність економіки функціонувати в режимі розширеного відтворення, незалежність України в стратегічно важливих напрямах науково-технічного прогресу, збереження єдиного економічного простору | 1.1. Деформація виробничої структури з переважним розвитком паливно-енергетичного і сировинного сектора |
| | 1.2. Зниження технічного рівня виробничого потенціалу, його високий фізичний і моральний знос |
| | 1.3. Низька конкурентоспроможність продукції |
| | 1.4. Недостатня інвестиційна активність |
| | 1.5. Руйнування науково-технічного потенціалу |
| 2 Підвищення добробуту і якості життя населення | 2.1. Високий рівень бідності населення |
| | 2.2. Зростання безробіття |
| | 2.3. Висока диференціація доходів населення |
| 3. Єдність і стійкість фінансово-банківської системи | 3.1. Дефіцит бюджету |
| | 3.2. Низька монетизация економіки |
| | 3.3. Збільшення витрат на обслуговування державного боргу |
| | 3 4 Висока долларизація економіки |
| 4. Здатність інститутів влади створювати економічні і правові умови розвинена ефективної економіки | 4.1. Зростання інфляції |
| | 4.2. Зростання питомої ваги тіньової економіки |
| | 4.3. Втеча капіталу за межу |

Порогові значення індикаторів економічної безпеки – це кількісні параметри, що характеризують істотні риси стану і розвитку будь-якої сфери економіки, вихід за межі яких загрожує національним інтересам країни в даній сфері.

Разом з тим порогові значення не є єдиним інструментом характеристики погроз економічній безпеці. Не менш важливим є їх якісний опис, тим паче, що не всі погрози економічній безпеці можуть бути достатньо повно розкриті кількісно (наприклад, поведінка населення в тій або іншій ситуації, ризики, вирішення олігархічних груп, дії зарубіжних партнерів, міжнародних організацій і так далі).

Порогові значення безпеки можна охарактеризувати системою критерійних оцінок загальногосподарського, соціально-економічного і фінансово-економічного плану.

Очевидно, що за межами порогових значень економіка функціонує в екстремальних умовах. Спираючись на отриману з їх допомогою інформацію, можна ідентифікувати макроекономічну політику по її конкретних параметрах.

Система показників, по яких розраховуються порогові значення економічної безпеки повинна ґрунтуватися на сформульованих в Державній стратегії економічної безпеки України національних інтересах країни в області економіки і чинниках, ним загрозливих.

У системі показників повинна бути виділена група приблизно з 10-12 індикаторів, між якими існує тісний взаємозв'язок і які визначають перехід соціально-економічного положення країни в стадію суспільної кризи, загрозливої національним інтересам країни і добробуту її громадян.

Виділення граничних показників економічній безпеці стикається з численними труднощами. По-перше, при визначенні критичного порогу слід враховувати не окремі показники, а їх сукупність, оскільки відхилення від норми одного-двух параметрів далеко не завжди точно характеризує загальну ситуацію в економіці країни. По-друге, політичні і соціально-економічні особливості кожного суспільства примушують з великою обережністю використовувати уніфіковані показники економічної безпеки, розроблені і вжиті за кордоном. Критичні точки економічного стану, вихід за межі яких недопустимий в одних країнах, умовно допустимий в інших. Положення посилюється тим, що в офіційній звітності поступово зникають або спотворюються важливі показники, що характеризують реальний процес реформування економіки і динаміку кризового розвитку. До таких показників відноситься, перш за все, дані про величину інфляції, рівні спаду виробництва, показники продуктивності праці і деякі інші. Відмічені складнощі в конструюванні гранично-критичних показників економічної безпеки ускладнюють побудову надійної системи критеріїв, що дозволяє своєчасно і з достатньою точністю визначити і запобігти основним погрозам.

Позитивні зрушення в економіці країни вимагають адекватного розвитку транспортної системи. У цих умовах найважливішими завданнями галузі є забезпечення стійкої роботи транспортних підприємств, доступності, високої якості послуг, що надаються, зниження сукупних народногосподарських витрат на перевезення пасажирів і вантажів, задоволення платоспроможного попиту, що має тенденцію до зростання. Вирішення цих завдань, врешті решт, забезпечує необхідний рівень економічної безпеки транспортної галузі. Внутрігалузеві обмеження, що знижують ефективність функціонування транспорту в цих умовах виступають як галузеві погрози економічній безпеці. Для збереження загальної ідеології проблеми і структурної єдності дослідження логічно розглянути галузеві погрози в аспекті макроекономічних погроз економічній безпеці.

Стан транспорту, що відповідає вимогам економічної безпеки, повинен характеризуватися набором певних ключових ресурсних і результативних показників-індикаторів стабільності системи, за межами порогових значень яких система втрачає можливість відтворення, а витрати на підтримку її в працездатному стані зростають в геометричній прогресії. Без величезних фінансових витрат система стає нездібною до самозбереження і перетворюється на економічно неефективну.

Вибір індикаторів економічної безпеки слід розрізняти по ознаках, що враховують, по-перше, вплив галузі на забезпечення макроекономічної безпеки, по-друге – внутрігалузеві погрози.

Перша група індикаторів характеризує роль галузі у формуванні кінцевих народногосподарських результатів. До основних слід віднести наступні:

Об'ємні:

- транспортоємність валового внутрішнього продукту;
- структура транспортного ринку;
- перевезення продукції стратегічних галузей;
- показники транспортної забезпеченості.

Ресурсні:

- співвідношення частки кінцевої продукції галузі у ВВП і долі чисельності працівників відносно економічно активного населення;
- частка працівників в чисельності економічно активного населення; а співвідношення між середньою заробітною платою в галузі і середньою заробітною платою по промисловості;
- частка основних фондів в загальній вартості основних фондів;
- частка амортизаційних відрахувань в амортизаційних відрахуваннях ВВП;

Ефективності:

- рентабельність
- продуктивність праці
- рівень ресурсоспоживання

Крім того, слід виділити категорію показників, що дозволяють оцінити здатність виконання функціональних завдань галузі – здійснення перевезень. Ця категорія включає критерії, які дозволяють кількісно і якісно оцінити здатність виконання цієї функції.

Даний склад індикаторів дозволяє комплексно оцінити участь транспорту загалом у відтворювальному процесі, і зокрема відповідність галузевого економічного потенціалу (основних фондів, трудових ресурсів) кінцевим результатам господарської діяльності (таблиця 2).

Таблиця 2 – Класифікація індикаторів економічної безпеки транспорту

| Сфера діяльності | Погрози економічній безпеці | Індикатори економічної безпеки |
|---|---|---|
| 1. Перевізна діяльність | Зниження безпеки перевізного процесу | Показники безпеки, в т.ч. економічні |
| | Фізичний і моральний знос МТБ | Знос основних фондів |
| | | Рівень використання засобів сучасного технологічного устрою |
| | Технологічне відставання в організації і управлінні перевізним процесом | Рівень впровадження сучасних інформаційних технологій |
| | Потенціалу галузі | Питомі витрати на науку |
| 2. Соціальна сфера | Зниження мотивації в підвищенні ефективності роботи | Співвідношення зростання продуктивності праці і середньої зарплати |
| | Зниження соціальної захищеності | Показники галузевих соціальних програм |
| 3. Фінансова сфера | Збитковість пасажирських перевезень | Співвідношення прибуткових ставок і граничних витрат |
| | | Рівень доступності пасажирських послуг |
| | Дефіцит інвестиційних і матеріальних ресурсів | Питомі капіталовкладення на одиницю приведеної продукції |

Показники, що характеризують порушення стійкої роботи транспорту, складають другу групу індикаторів, що відображають внутрігалузеві погрози економічній безпеці.

Кількісна оцінка рівня погроз економічній безпеці припускає зіставлення фактичних або прогнозних значень індикаторів з пороговими величинами, вихід за межі яких дестабілізує стійку роботу галузі.

Перш за все до показників, що визначають стійкість роботи транспорту, слід віднести показники оцінки стану безпеки транспортної системи.

Показник безпеки транспортної системи визначається як вірогідність знаходження транспортної системи в працездатному або непрацездатному безпечному стані за розрахунковий час.

Як один з підходів до визначення оптимального в економічному сенсі значення показника безпеки руху можна використовувати той, при якому об'єм сумарних витрат (поточних і капітальних) на підвищення безпеки руху має мінімальне значення, а чистий дисконтований дохід від перевезень як функція безпеки досягає найбільшого значення.

До одних з основних показників-індикаторів економічної безпеки, що оцінюють стійкість функціонування транспорту, можна віднести ступінь зносу і старіння основних виробничих фондів. Це ключовий показник працездатності транспорту при управлінні і аналізі стану економічної безпеки.

Рівень інвестицій в розвиток транспорту, вимірюваний у відсотках від загального об'єму інвестицій на розвиток економіки країни, є показником-індикатором, що визначає розвиток інфраструктури транспорту, оновлення основних виробничих фондів, а також стійкість роботи транспортних споруд.

Рівень імпорту технічних засобів транспорту і запасних частин до них у відсотках від загальної кількості що поставляються транспорту технічних засобів впливає на забезпечення стійкої роботи транспорту, найбільш важливе в особливий період (мобілізація і військовий час). Цей показник повинен мати нормальні і порогові значення в цілому по транспорту і по його окремих службах. Включення цього показника в перелік найважливіших індикаторів безпеки функціонування транспорту дає можливість визначити настання моменту критичної залежності від імпорту транспортних засобів і найважливіших видів споживаної ним продукції (максимально допустимого рівня задоволення попиту підприємств транспорту за рахунок імпортних постачань).

Нарівні з цим слід оцінювати потужності українських заводів-постачальників устаткування для транспорту, їх здатність задовольнити попит в постачаннях ОВФ.

Рівень засобів, що виділяються, на розвиток наукового потенціалу транспорту визначається у відсотках від доходів транспорту. При оцінці науково-технічного потенціалу слід оцінювати частку інноваційної продукції в загальній сумі інвестицій.

Основою стійкої роботи складного великого технологічного комплексу, такого як транспорт, є кадровий потенціал галузі. В рамках моніторингу економічної безпеки в частині кадрового потенціалу пропонується оцінювати такі показники як: укомплектованість по спеціальностях; текучість кадрів; рівень оплати праці щодо середнього по економіці і по промисловості; розмір оплати 1-го розряду галузевої єдиної тарифної сітки, щодо прожиткового мінімуму працездатного населення.

Рівень доступності транспортних послуг. Даний нормативний показник, що характеризує доступність послуг транспорту для населення, може одночасно служити мірою оцінки розміру і періоду субсидування транспорту з державного бюджету: порядок його збільшення, зменшення, або припинення.

При підборі індикаторів, що відповідають економічній безпеці транспорту, окрім основних показників його функціонування, треба звернути увагу на необхідність державного регулювання діяльності транспорту, здатного забезпечити його нормальне функціонування в звичайних і екстремальних умовах, створення умов для розширеного відтворення, стабільність фінансових показників роботи транспорту і нарешті, повне задоволення потреб населення і народного господарства в транспортних послугах при мінімізації транспортних витрат.

Висновок. Отже, основне значення класифікації загроз економічної безпеки на державному і галузевому рівні полягає у необхідності, перш за все, чіткої оцінки ситуації, в якій функціонує об’єкт дослідження, надання характеристики негативним моментам і на цій основі розроблення обґрунтованих рекомендацій і заходів щодо усунення їх впливу. Крім того, для побудови ефективної системи забезпечення економічної безпеки необхідна розробка системи індикаторів, яка сприяє своєчасному реагуванню на вплив зовнішніх і внутрішніх загроз економічній безпеці держави і транспортної галузі, як невід’ємної її складової.

Перелік посилань:


1. *Єрмошенко М. М. Фінансова безпека держави : національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення / М. М. Єрмошенко. – К. : Київ. нац. торг.-ек. ун-т, 2001. – 309 с.*
2. *Ліпкан В. А. Національна безпека України : навч. посіб. / В. А. Ліпкан. – 2-ге вид. – К. : КНТ, 2009. – 576 с.*
3. *Мочерний С. В. Економічний суверенітет України та шляхи його досягнення / С. В. Мочерний. – К. : Видавничий центр «Академія», 2003. – 656 с.*
4. *Алексєєв І. В. Стратегії розвитку підприємств і державне регулювання економіки : Моногр. / І.В. Алексєєв. – К. : УАДУ, 1998. – 204с.*
5. *Горбулін В. П. Системно-концептуальні засади стратегії національної безпеки України : Моногр. / В. П. Горбулін, А. Б. Качинський. – К. : ДП «НВЦ Євроатлантінформ», 2007. – 592 с.*
6. *Економічна безпека держави : підруч. / за ред. проф. Б. Кравченко. – К., 1994. – 140 с.*
7. *Косевцов В. Національна безпека України : проблеми та шляхи реалізації пріоритетних національних інтересів : Моногр. / В. Косевцов, І. Бінько. – К. : НІСД, 1996. – 53 с.*
8. *Жаліло Я. А. Економічна стратегія держави у нестабільних ринкових економічних системах : Моногр. / Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 1998. – 144 с.*
9. *Алексєєв І. В. Стратегії розвитку підприємств і державне регулювання економіки : Моногр. / І.В. Алексєєв. – К. : УАДУ, 1998. – 204с.*
10. *Мунтіян В. І. Економічна безпека України : Моногр. / В. І. Мунтіян– К., КВІЦ, – 1999. – 464 с.*



**Стаття надійшла:** 02.07.2015 р.
**Рецензент:** д.е.н., доц. Горовий Д.А.