



УДК 332.1:656.13:

**Пушкар Т.А.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки  
підприємств міського господарства  
Харківського національного університету  
міського господарства імені О.М. Бекетова

**Козін О.Є.**

аспірант кафедри економіки  
підприємств міського господарства  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О.М. Бекетова

## ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ РЕГІОНІВ В УМОВАХ РОЗВИТКУ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

У статті розглянуто принципи формування системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. Обґрунтовано підхід до формування системи економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону в умовах розвитку процесів європейської інтеграції України. Визначено ієрархічні рівні забезпечення економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів.

**Ключові слова:** регіон, автотранспортний комплекс регіону, економічна безпека, система економічної безпеки, рівні економічної безпеки.

### Пушкар Т.А., Козін А.Е. ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ РЕГИОНОВ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЭВРОИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

В статье рассмотрены принципы формирования системы экономической безопасности автотранспортных комплексов регионов. Обоснован подход к формированию системы экономической безопасности региона в условиях развития процессов европейской интеграции Украины. Определены иерархические уровни обеспечения экономической безопасности региональных автотранспортных комплексов.

**Ключевые слова:** регион, автотранспортный комплекс региона, экономическая безопасность, система экономической безопасности, уровни экономической безопасности.

### Pushkar T.A., Kozin O.Ie. ESTABLISHING THE SYSTEM OF ECONOMIC SAFETY OF MOTOR TRANSPORT COMPLEXES OF THE REGIONS IN THE FRAMEWORK OF EUROINTEGRATION PROCESSES

In the present paper we view the principles of establishing the system of economic safety of motor transport complexes of regions in the conditions of development of European integration. The hierarchy levels of ensuring economic safety of regional motor transport complexes are determined.

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

**Постановка проблеми.** Курс на активну інтеграцію в європейський економічний простір, напружена соціально-політична ситуація у країні, розрив господарських зв'язків між певними частинами окремих регіонів країни, висуваючи нові вимоги до функціонування автотранспортних комплексів на регіональному рівні, лише підвищують актуальність питань формування і забезпечення їх економічної безпеки.

Транспортна Стратегія України на період до 2020 р. визначає транспорт як одну із базових галузей національної економіки, без якої неможливе забезпечення національних економічних інтересів, підвищення обороноздатності держави, підвищення якості життя населення [1]. Основними пріоритетними напрямками розвитку транспортного комплексу держави, які задекларовано у Стратегії, є розвиток транспортної інфраструктури, оновлення рухомого складу, поліпшення інвестиційного клімату. Концептуальні положення, які визначені у Транспортній Стратегії України до 2020 р., отримали чітке визначення у прийнятих пріоритетних напрямках розвитку окремих видів транспорту. Зокрема, на автомобільному транспорті такими напрямками є :

1) розвиток ринку автотранспортних послуг;

2) підвищення безпеки дорожнього руху та його енергоефективності, що передбачає:

– розподіл повноважень з управління дорожнім

рухом між центральними та місцевими органами влади;

– створення системи управління, яка буде гармонізована з загальноєвропейською;

– посилення вимог до автоперевізників стосовно питань безпеки та якості послуг;

– упровадження вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які працюють на міжнародних перевезеннях, і Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті, що спрямовано на поліпшення якості умов праці;

– удосконалення системи допуску транспортних засобів до перевезень;

– упровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-3» і «ЄВРО-6»;

– створення єдиної системи навчання і сертифікації працівників на автомобільному транспорті згідно європейськими стандартами;

3) забезпечення ефективності діяльності автомобільного транспорту шляхом:

– удосконалення технології автомобільних перевезень, упровадження комбінованих перевезень;

– оновлення рухомого складу [1].

Транспортна Стратегія України містить низку концептуальних положень, які виступають підґрунтям інтеграції автотранспортного комплексу в Єдину

європейську транспортну систему. Але наявність задекларованих намірів пот-ребує обґрунтованого комплексу заходів із реалізації цих положень, пид час здійснення яких необхідне чітке визначення регіонального рівня.

Отже, незважаючи на значну увагу до питань розвитку транспортного комплексу, функціонування транспортної системи держави, виділення в окремих блоках питання функціонування автодорожнього комплексу (як синонім транспортно-дорожній комплекс, автотранспортний комплекс, дорожньо-транспортна система регіону тощо), значне коло питань залишається недостатньо дослідженими. Зокрема, питання визначення сутності, принципів забезпечення економічної безпеки АТК регіону, а також підходів до оцінки її стану, розроблення стратегічних напрямів її забезпечення на регіональному рівні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам функціонування транспортно-дорожнього комплексу, використання його транспортного потенціалу, формування заходів на макроекономічному, мезоекономічному та мікро-економічному рівні присвячені праці багатьох провідних учених-економістів України і фахівців у галузі функціонування автомобільного транспорту. Зокрема, питання розвитку транспортного потенціалу, транзитного потенціалу, дорожньо-транспортної інфраструктури розглянуто у наукових доробках Т. Блу-дової, Ж. Дерія, Г. Жовтяк, О. Котлубая, Н. Кудрицької, Ю. Пащенко, Д. Прейгера, Т. Пушкар, І. Садловської, О. Собкевича [2–10].

Питання економічної безпеки протягом років незалежності України залишаються одними із пріоритетних у сфері економічних відносин. Значний внесок у розвиток теоретичних і методичних засад формування і забезпечення ЕБ соціально-економічних систем різних рівнів зробили В. Геєць [11], О. Власюк [12], І. Дмитрієв [13], Н. Дулеба [14], Т. Клебанова [11], О. Макара [15], Т. Пушкар [16], А. Штангрет [17].

**Мета статті** – обґрунтування підходу до формування системи економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону АТКР в умовах розвитку процесів європейської інтеграції України.

**Виклад основного матеріалу.** Формування і забезпечення функціонування системи економічної безпеки АТКР (ЕБ АТКР) повинне відбуватися із дотриманням певних принципів. Принципи формування системи ЕБ АТКР включають як загальні принципи системи (системності, цілеспрямованості, на-уковості, обґрунтованості, ієрархічності, адекватності), так і специфічні (законності, узгодженості інтересів, рівності, екологічності, соціальності, ефективності) (рис. 1). Акцентуємо увагу на наявності принципу соціальності, оскільки функціонування АТКР, задовольняючи потреби підприємств і населення регіону в автотранспортних перевезеннях, повинне забезпечити доступ до цих послуг усіх верств населення регіону.

Запобігання соціальної напруги у регіоні, створення соціальної інфра-структури, забезпечення соціально захищених верств населення є однією із базових цілей регіональних політик і, відповідно, повинне враховуватися під час розроблення програм розвитку регіональних комплексів.

Узгодженість інтересів передбачає, з одного боку, пошук компромісів між інтересами усіх суб'єктів системи ЕБ АТКР, з іншого – наявність їх певної ієрархії, яка визначає пріоритет національних інтересів і підпорядкованість економічних інтересів

суб'єктів регіонального і підприємницького рівнів національним.

Новим принципом формування і забезпечення системи ЕБ є принцип соціальної відповідальності. Цей принцип визначає необхідність створення соціально відповідального бізнесу, підвищення ділової і соціальної репутації автопе-ревізників як необхідної умови їхнього успішного функціонування в новітньому конкурентному середовищі.

Необхідною умовою підвищення соціальної відповідальності є підвищення відповідальності влади перед сферою бізнесу і споживачами автотранспортних послуг.

Обов'язковим принципом формування і забезпечення ЕБ АТКР є підвищення екологічності функціонування автотранспорту. Врахування екологічним норм і стандартів, упровадження міжнародних екологічних норм автоперевезень, вимог до автотранспортних засобів, підвищення безпеки перевезень небезпечних вантажів є обов'язковим складником ЕБ АТКР.

Багатомірність підходів до визначення економічної безпеки зумовлюється не тільки об'єктами, стосовно яких розглядається її стан, формування і забезпечення, але і цілями, які постають при проведенні дослідження.

Визначення й оцінка економічної безпеки транспортних комплексів регіонів і, зокрема, автотранспортного базуються на трьох основних підходах:

- 1) підходи, який визначає економічну безпеку як певний стан соціально-економічної системи;
- 2) підходи, який визначає економічну безпеку транспортного комплексу (у тому числі автотранспортного) як здатність протидіяти впливу загроз будь-якого виду і рівня;
- 3) підходи, який визначає економічну безпеку як певну здатність до стало-го розвитку.

Прикладом першого підходу є визначення ЕБ, яке надають І. Александров, В. Полонин. Автори визначають ЕБ як «стан системи, за якого економічні параметри дозволяють зберегти головні властивості соціально-економічної системи: рівновагу і стійкість» [20, с. 80].

Основні сутнісні ознаки другого підходу яскраво відображено у визначеності ЕБ як спроможності вітчизняного транспорту якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення; конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати транзитний потенціал [21, С. 92]. Превалюючим підходом до визначення ЕБ є нівелювання та протидія зовнішніх і внутрішніх загроз. Цей підхід набув найбільшого поширення у працях вітчизняних авторів і значну кількість інтерпретацій.

Прикладом такого підходу може слугувати визначення ЕБ, яке надає

Н. Дулеба. ЕБ автор визначає як «захищеність підприємства від впливу визначальних факторів зовнішнього середовища шляхом оптимізації впливу на його господарську діяльність визначальних факторів внутрішнього середовища» [14, с. 289].

Особливістю дослідження формування системи економічної безпеки є чітке виділення рівнів, на яких вона створюється. Базуючись на розробках

І. Голікова, який виділяє мегарівень, макро-рівень, мезорівень і мікрорівень ЕБ [18, с. 124], О. Чердиченко, яка виділяє глобальний, національний, регіональний рівень ЕБ, ділове і внутрішнє середовище [22, с. 77], В. Пономаренка і Т. Клебанової, які пропонують розподіл на міжнародну, дер-

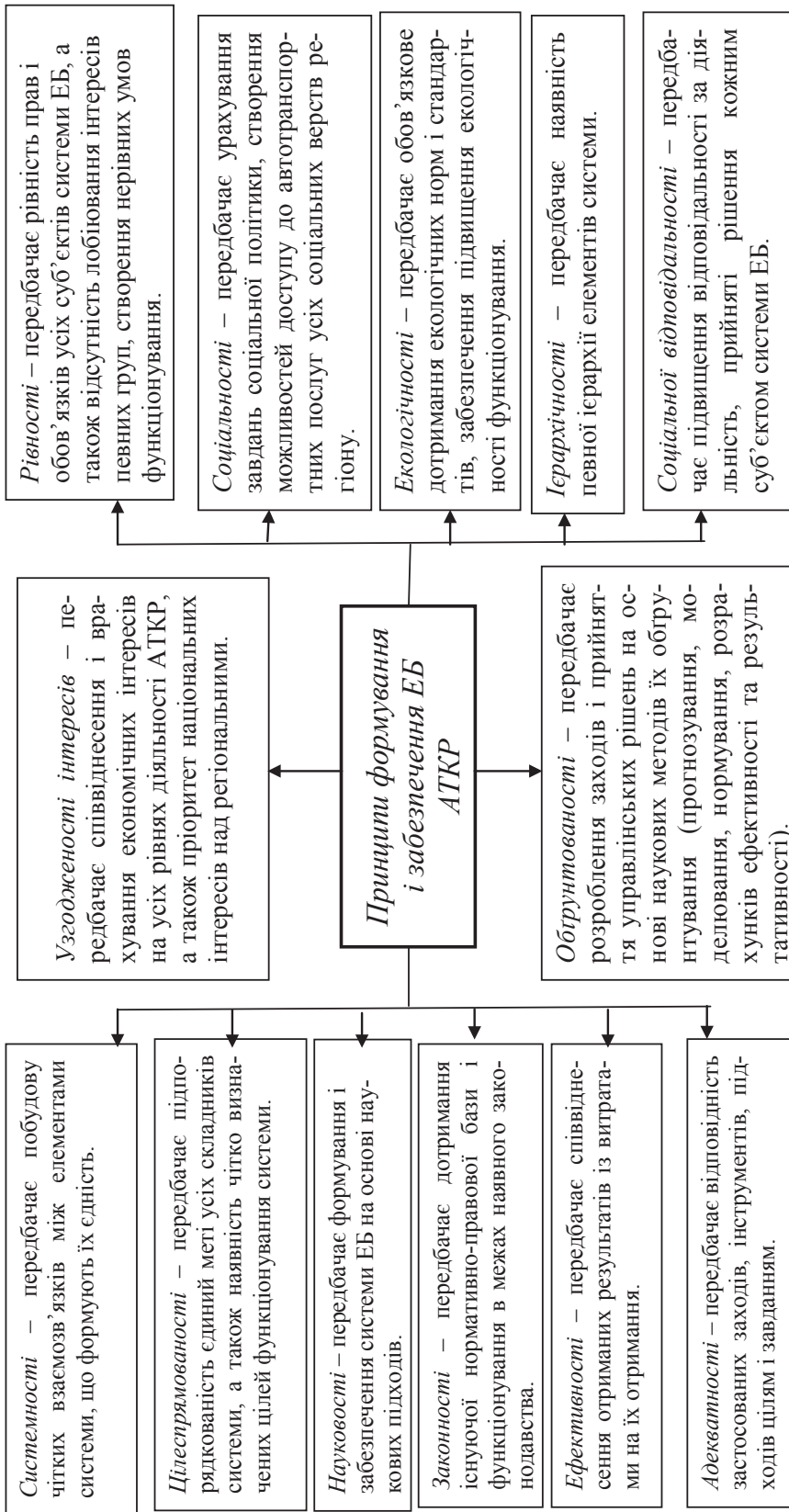


Рис. 1. Принципи формування і забезпечення економічної безпеки АТКР регіонів

Джерело: узагальнено автором за матеріалами [18, с. 126; 15, с. 135; 19, с. 42; 11, с. 15]

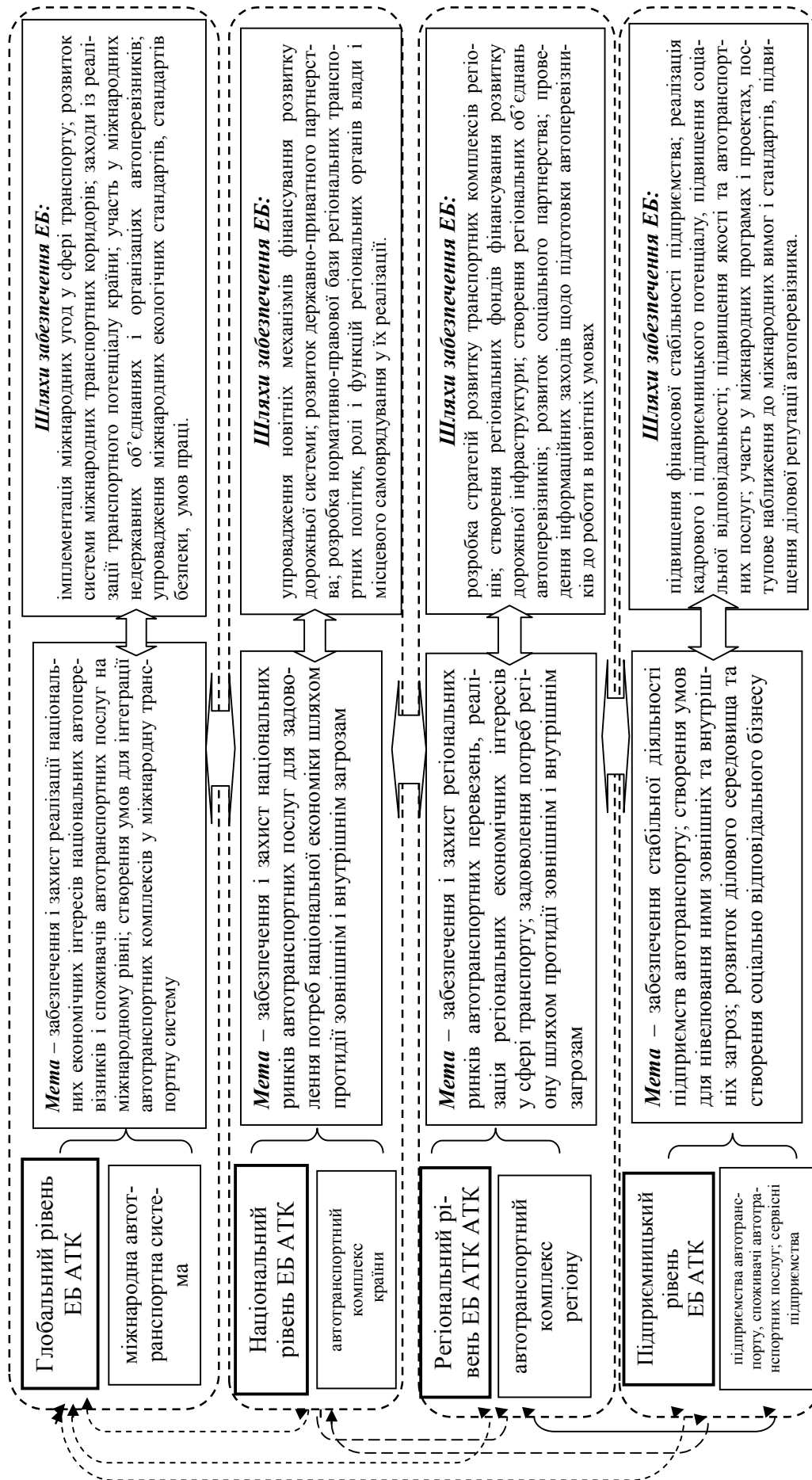


Рис. 2. Ієрархічні рівні забезпечення ЕБ АТК

Джерело: розроблено автором



жавну ЕБ, ЕБ регіону та ЕБ фірми [19, с. 14–16], автори пропонують ієрархічну схему рівнів ЕБ автотранспортного комплексу (рис. 2).

Зауважимо, що під час розгляду ЕБ АТКР слід розмежувати поняття безпосередньо економічної безпеки та поняття «система ЕБ» і «забезпечення ЕБ».

Під системою ЕБ АТКР пропонується розуміти комплекс суб'єктів, об'єктів ЕБ, механізмів та інструментів їх взаємодії. Забезпечення ЕБ АТКР передбачає комплекс заходів, які спрямовані на підтримання її належного стану та формування максимально результативної системи ЕБ.

Кожен із підходів, маючи як певні переваги, так і недоліки, відображає не тільки погляди науковців на це питання, але і цілі та завдання, що постають під час розроблення системи забезпечення ЕБ.

На нашу думку, під час визначення сутності ЕБ в умовах розвитку інтеграційних процесів у країні необхідно застосовувати комплексний підхід, який поєднує усі три вищезазначені, залежно від рівня і складників ЕБ АТКР:

- стосовно автотранспортних підприємств ЕБ виступає як певний запас міцності, який дає можливість зберігати тенденції до сталого розвитку, і дозволяє нівелювати внутрішні та зовнішні загрози їх діяльності; мета – забезпечити стабільну діяльність, зростання та збереження конкурентних позицій на ринку автотранспортних послуг;

- стосовно кожної із компонент АТКР (інфраструктурної та виробничої) ЕБ виступає як певна властивість, яка дає можливість, використовуючи внутрішні та зовнішні резерви розвитку, запобігти погіршенню ситуації у АТКР загалом; мета – забезпечення якісних умов функціонування автотранспорту і дорожньої інфраструктури у регіоні;

- стосовно АТКР ЕБ виступає як певний його стан, який дає змогу, використовуючи наявну інфраструктуру та виробничий потенціал регіону, у стратегічному плані забезпечити інтеграцію АТКР у єдину європейську транспортну систему з мінімальними втратами.

При цьому слід враховувати взаємовплив усіх ієрархічних рівнів ЕБ АТК. Особливої уваги заслуговує той факт, що з погляду прийняття управлінських рішень з метою реалізації стратегії розвитку автомобільного транспорту, а також враховуючи цілі функціонування, система формування економічної безпеки АТКР повинна розглядатися на двох основних рівнях: рівні держави і рівні регіону. Відповідно, забезпечення ЕБ АТКР є системою дій, заходів, інструментів державного і регіонального управління (рис. 2).

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

Отже, основними загрозами АТКР в умовах поглиблення євроінтеграції виступають:

у виробничій сфері:

- зміна умов до допуску до роботи та ліцензування діяльності автотранспортних підприємств;

- введення підвищених умов до безпеки й екологічності перевезень;

- підвищення вимог до підготовки, кваліфікації і рівня професійної підготовки керівних кадрів;

- підвищення вимог до фінансової стабільності підприємств;

- підвищення вимог до соціальної відповідальності автоперевізників, закріплення цієї вимоги на законодавчому рівні;

- зміна підходів до взаємодії «перевізник – споживач», зростання впливу споживача на діяльність автоперевізника;

- упровадження квот, які застосовуються у країнах ЄС, до обсягів автоперевезень;

- зростання конкуренції на ринках автоперевезень; вихід на українські ринки більшої кількості автоперевізників;

- зростання вимог до технічного стану, зберігання, обслуговування рухомого стану;

- зміни в умовах оподаткування, зростання податкового навантаження на автоперевізників;

- зміни у допуску і квотуванні автотранспортних міжнародних перевезень, більш жорстка конкуренція на ринках міжнародних перевезень;

в інфраструктурній сфері:

- невідповідність стану дорожньої інфраструктури стандартам ЄС, необхідність у значних інвестиційних ресурсах;

- зростання навантаження на дорожню мережу певних напрямків (наприклад, вплив отримання безвізового режиму на зростання автотуризму у країні ЄС);

- модернізація пунктів пропуску на державному кордоні відповідно до змін;

- підвищення самостійності та відповідальності регіональних органів влади за стан і функціонування дорожньої інфраструктури.

Але наявність певної дорожньої інфраструктури і певний рівень виробництва автотранспортних послуг у регіоні не визначають стан економічної безпеки АТКР. Наявність певного запасу міцності за виробничою і інфраструктурною компонентами є лише основою її забезпечення. Безпосередньо стан економічної безпеки АТКР в умовах євроінтеграційних процесів визначає готовність їх працювати у більш жорстких умовах, наявність комплексу заходів на регіональному рівні, які спрямовані на поступовий перехід до нових умов функціонування.

Економічна безпека АТКР в умовах поглиблення інтеграційних процесів є певним його станом, який визначає можливість і готовність працювати під час подальшої імплементації угод про євроінтеграцію країни без значних втрат у зв'язку із їх невиконанням і дає змогу надавати автотранспортні послуги в регіоні у повному обсязі та належної якості, сприяти розвитку автотранспортної інфраструктури і створювати умови для становлення соціально відповідального автоперевізника, який може повноцінно функціонувати в умовах розвитку інтеграційних процесів.

**Висновки.** Отже, економічна безпека АТКР за подальшого розвитку інтеграційних процесів, базуючись на принципах системності, цілеспрямованості, науковості, законності, соціальності, обґрунтованості, узгодженості інтересів, ієрархічності, знаходить свій прояв на чотирьох основних рівнях: підприємницькому, регіональному, національному, глобальному. Комплекс заходів із забезпечення ЕБ АТКР повинен охоплювати усі чотири рівні, виконуючи певні функції. Основна функція із формування нормативного підґрунтя, опрацювання стратегічних пріоритетів і розроблення організаційної структури

ЕБ АТКР при-падає на національний рівень, але практична реалізація цих положень орієнтована на регіональний рівень.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. URL: [http://mtu.gov.ua/files/transport\\_strategy\\_ua.pdf](http://mtu.gov.ua/files/transport_strategy_ua.pdf), вільний. (дата звернення: 11.07.2017). Назва з екрана.
2. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування і розвиток: монографія / Т.В. Блудова. – Київ: НІПМБ, 2006. 274 с.
3. Дерій Ж. В. Економічний розвиток транспортно-підприємницького комплексу прикордонних територій : дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Жанна Володимирівна Дерій; Чернігівський держ. технологічний ун-т. Чернігів, 2006. 215 с. – укр.
4. Кудрицька Н.В. Проблеми модернізації автомобільного транспорту України / Н.В. Кудрицька // Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 7(134). С. 88–93.
5. Кудрицька Н.В. Методологічні засади сценарного прогнозування розвитку транспортно-дорожнього комплексу України / Н.В. Кудрицька // Економіст. 2014. № 3. С. 46–50.
6. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах / Ю.Є. Пащенко, Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2012. № 39. С. 93–100.
7. Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / [Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. ; за заг. ред. Я. А. Жаліла] ; Нац. ін-т стратег. дослідж. К.: НІСД, 2012. 106 с.
8. Пушкар Т.А. Світовий досвід розвитку транспортної інфраструктури / Т.А. Пушкар, С.М. Шматько // Збірник наукових праць ЧДТУ. Серія економічні науки. Черкаси: ЧДТУ. 2011. Випуск 29. Ч.ІІ. С. 111–123.
9. Садловська І.П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури / І. П. Садловська // Ефективна економіка. – Вип. 10, 2013. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1495>, вільний (дата звернення: 18.05.2016).
10. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України : аналіт. доп. / [О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова] ; Нац. ін-т стратег. до-слідж. Київ : НІСД, 2014. 87 с. : табл. (Серія «Економіка» ; вип. 21).
11. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство [монографія] / В.М. Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О. Черняк. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2006. 240 с.
12. Власюк О.С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : наук. доп. / О.С. Власюк; Нац. ін-т пробл. міжн. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. Київ, 2008. 48 с.
13. Дмитрієв І. А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: [монографія] / І.А. Дмитрієв, А.О. Близнюк, В.Ю. Онісіфорова. Харків: ХНАДУ, 2014. 237 с.
14. Дулеба Н.В. Визначальні фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств / Н.В. Дулеба // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. 2011. Вип. 8. С. 289–291.
15. Макара О.В. Економічна безпека як фактор розвитку підприємницької діяльності у системі формування соціальних орієнтирів національної економіки / О. В. Макара // Науковий вісник НЛТУ. 2013. Вип. 23.18. С. 131–137.
16. Пушкар Т.А. Особливості економічної безпеки підприємств будівельної галузі / Т.А. Пушкар, К.С. Дяченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: 36. наук. праць ХНАДУ. № 2(5). 2013. Х.: ХНАДУ, 2013. С. 134–139.
17. Штангрет А.М. Безпека соціально-економічної системи: теоретичні аспекти / А.М. Штангрет // Наукові записки [Української академії друкарства]. № 3. 2012. С. 24–29.
18. Голіков І. В. Теоритичні засади економічної безпеки транспортної галузі / І. В. Голіков // Бізнесінформ. 2014. № 7. С. 123–125.
19. Пономаренко В.С. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование : [монографія] / Пономаренко В.С., Клебанова Т.С., Чернова Н.Л. Харьков: ИД «ИНЖЕК», 2005. 176 с.
20. Александров І.О. Економічна безпека: трактування, поняття, класифікація / І.О. Александров, О.В. Половин // Теоретичні та прикладні питання економіки. Вип. 4. Київ: КНУ імені Тараса Шевченка, 2004. С. 77–84.
21. Васильєв О.Л. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / О.Л. Васильєв, О. М. Лук'янова / Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: Укр ДАЗТ, 2013. № 41. С. 92–95.
22. Чередниченко О.Ю. Систематизація факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту / О.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: Укр ДАЗТ, 2014. № 48. С. 73–78.