

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

©2020 ПАПП В. В., БОШОТА Н. В.

УДК 338.47:656
JEL: R41

Папп В. В., Бошота Н. В. Економічна безпека транспортного комплексу регіону

У статті обґрунтовано актуальність проблематики розвитку транспортної сфери регіону як важливої складової підвищення економічної безпеки країни, окреслено значення транспортної галузі в забезпеченні ефективного функціонування економічної системи країни. Підвищення економічної безпеки транспортної галузі є основою гарантії безпеки регіонів, країни, умовою сталого соціально-економічного розвитку. Актуальність теми дослідження обумовлена роллю транспортної сфери в регіональній економіці, а також у нестабільній фінансовій ситуації в галузі та національній економіці в цілому. Мета статті полягає в дослідженні організаційних аспектів економічної безпеки транспортної сфери в регіоні. Проаналізовано основні тенденції розвитку транспортного комплексу, а також проблеми, що існують в галузі. Досліджено сучасні особливості розвитку системи економічної безпеки транспортної сфери регіонів та визначено місце і значення транспортних систем у регіональній економіці. Запропоновано показники підвищення економічної безпеки регіонального транспортного комплексу; окреслено можливі ризики розвитку та функціонування транспортної сфери регіонів. Виявлено основні чинники, що забезпечують інтегрований ефект функціонування транспортної інфраструктури в регіоні, та її вплив на економічну безпеку. Обґрунтовано концептуальні положення та інституційні передумови підвищення економічної безпеки транспортного комплексу, критерії їх взаємодії з іншими сферами економіки регіону. Розглянуто сучасні проблеми управління економічною безпекою транспортного комплексу регіону у взаємозв'язку із забезпеченням економічної безпеки країни. Запропоновано напрями стратегічного планування розвитку регіонального транспортного комплексу та підвищення його економічної стабільності.

Ключові слова: економічна безпека, регіон, транспорт, інфраструктура, розвиток, система, економіка, ринок.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-69-75>

Рис.: 2. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 9.

Папп Василь Васильович – доктор економічних наук, професор, професор кафедри туризму і географії, Мукачівський державний університет (вул. Ужгородська, 26, Мукачево, 89600, Україна)

E-mail: pappww@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3749-7623>

Бошота Неля Василівна – кандидат економічних наук, старший викладач кафедри фінансів, Мукачівський державний університет (вул. Ужгородська, 26, Мукачево, 89600, Україна)

E-mail: papnw@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2239-830X>

UDC 338.47:656
JEL: R41

Papp V. V., Boshota N. V. Economic Security of the Region's Transport Complex

The article substantiates the urgency of the development of the transport sector of the region as an important component of improving the economic security of the country, outlines the importance of the transport sector in ensuring the effective functioning of the economic system of the country. Improving the economic security of the transport sector is the basis for guaranteeing the security of regions, countries, a condition for sustainable socio-economic development. The relevance of the research topic is due to the role of the transport sector in the regional economy, as well as the unstable financial situation in the industry and the national economy as a whole. The purpose of the article is to study the organizational aspects of economic security of transport in the region. The article analyzes the main trends in the development of the transport sector, as well as the problems that exist in the industry. The modern features of the development of the system of economic security of the transport sphere of the regions are studied and the place and significance of the transport systems in the regional economy are determined. Indicators of increasing the economic security of the regional transport complex are proposed, possible risks of development and functioning of the transport sphere of the regions are outlined. The main factors that ensure the integrated effect of the functioning of transport infrastructure in the region and its impact on economic security have been identified. Conceptual provisions and institutional preconditions of increase of economic security of the transport complex, and criteria of their interaction with other spheres of economy of region are substantiated. The modern problems of economic security management of the transport complex of the region in connection with ensuring the economic security of the country are considered. The directions of strategic planning of development of the regional transport complex and increase of its economic stability are proposed.

Keywords: economic security, region, transport, infrastructure, development, system, economy, market.

Fig.: 2. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 9.

Papp Vasyil V. – D. Sc. (Economics), Professor, Professor of the Department of Tourism and Geography, Mukachevo State University (26 Uzhhorodska Str., Mukachevo, 89600, Ukraine)

E-mail: pappww@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3749-7623>

Boshota Nelja V. – PhD (Economics), Senior Lecturer of the Department of Finance, Mukachevo State University (26 Uzhhorodska Str., Mukachevo, 89600, Ukraine)

E-mail: papnw@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2239-830X>

Транспорт є важливим елементом інфраструктури розвиненої країни. Найчастіше його називають «кровоносною системою країни». Транспорт, поряд з іншими інфраструктурними галузями, забезпечує основні умови життєдіяльності суспільства, виступаючи як найважливіший інструмент досягнення економічних, соціальних і зовнішньополітичних цілей будь-якої держави. Слід зауважити, що зовнішньополітичний аспект транспортної галузі є особливо важливим в умовах сучасного процесу глобалізації, при якому сильно загострюється міждержавна конкуренція в економічній сфері, у тому числі в галузі транспорту.

Розвиток ринкових відносин, виникнення нових умов мотивації праці, зміна організаційно-правових форм суб'єктів ринку вимагають впровадження нових методів регулювання економічних процесів. На сьогоднішній день все більше значення надається проблематиці економічної безпеки на макро- і мікрорівні як невід'ємної умови надійного функціонування, постійного зростання та розвитку національної економіки господарюючих суб'єктів. Ця проблема зберігає свою актуальність для однієї з найбільших базових галузей економіки, що забезпечує життєво необхідну потребу суспільства в перевезенні вантажів і пасажирів, – транспорту.

На даний час у зв'язку зі зростанням економічних ризиків і загроз об'єкти транспортної інфраструктури повинні бути максимально економічно безпечними. Це обумовлено тим, що в економічній теорії транспортна інфраструктура розглядається як один із найважливіших чинників формування сучасної національної економіки.

Необхідно зауважити, що різноманітність визначень категорії «економічна безпека» свідчить про її складність і багатогранність. Усі дефініції збігаються в одному – забезпечення економічної безпеки є гарантією державної незалежності, умовою сталого розвитку та основою підвищення якості життя населення. Основою економічної безпеки як складової національної безпеки є визначення національних економічних інтересів і ефективних засобів їх реалізації та захисту. Таким чином, економічна безпека – це необхідний елемент національної безпеки, який гарантує відстоювання економічних інтересів держави в умовах глобальної конкуренції.

Економічна наука нараховує значну кількість наукових розробок, в яких оцінюється рівень економічної безпеки у транспортній галузі. У цьому контексті необхідно відзначити роботу Близнюк А. О., де проведено аналіз стану системи управління економічною безпекою підприємств автотранспортної галузі [1]. Критерії оцінки економічної безпеки вантажних автотранспортних підприємств визначено в дослідженні Васильєва О. В. і Чупікова А. А. [2]. Голіковим І. В. досліджено теоретичні аспекти економічної безпеки транспортної галузі [3]. На важливості економічної

безпеки підприємств галузей транспорту та зв'язку наголошено у праці Гурнак В. М. та Ананченко В. Є. [4]. Дулеба Н. В. визначає ключові фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств [5]. Транспортну безпеку держави як складову національної транспортної політики досліджує Матвеева А. В. [6]. Платоновим О. І. визначено фактори економічної безпеки підприємств у системі мультимодальних перевезень [7]. Трансформацію системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту досліджено Рекуном І. І. [8].

Водночас проблеми забезпечення економічної безпеки транспортної галузі на регіональному рівні розглянуті недостатньо повно.

Мета статті полягає в дослідженні організаційних аспектів економічної безпеки транспортної сфери в регіоні.

Забезпечення безпеки транспортного комплексу регіону є важливим елементом національної безпеки, що відображає стан захищеності потреб громадян і країни в цілому від зовнішніх і внутрішніх загроз у транспортному комплексі. Навіть найменший збій у роботі транспортного комплексу може обернутися для держави колосальними втратами: матеріальними, людськими, екологічними, технологічними. Тому транспортні засоби віднесені до категорії джерел підвищеної небезпеки, а вся транспортна система визначається як система високоризикових об'єктів.

Забезпечення економічної безпеки транспортної системи регіону обумовлюється не тільки захищеністю від внутрішніх і зовнішніх загроз транспортній системі, але також залежить від обсягів виробництва продукції суб'єктами господарювання регіону, від розміщення цих суб'єктів та їх розвитку на даній території. Залучення в господарський оборот переважно економічних природних ресурсів, раціональне використання трудових ресурсів і основних виробничих фондів, спеціалізація виконуваних робіт, інтегральний розвиток господарства території та, як наслідок, забезпечення економічної безпеки, досягаються в результаті своєчасного поліпшення територіального розміщення суб'єктів господарювання регіону.

Сучасне становище економіки країни в цілому сприяє тому, що регіони стають більш відокремленими, а також зростає роль господарюючих суб'єктів. Усе це дозволяє говорити про важливу роль транспорту в розвитку держави та в забезпеченні його економічної безпеки. Економічну безпеку транспортної інфраструктури слід розглядати як сукупність умов і чинників, що забезпечують надійне функціонування регіональної економіки, її стійкість, опір внутрішнім і зовнішнім загрозам, здатність до розвитку та регулярного самовдосконалення. Забезпечення економічної безпеки у сфері транспорту – це гарантія незалежності країни, умова стабільності та кра-

щої життєдіяльності суспільства. Саме тому зриви в роботі транспортної системи можуть призвести до серйозних несприятливих наслідків для економічної безпеки як регіону, так і країни в цілому.

Транспортна інфраструктура регіону є комплексом усіх видів транспорту та транспортних структур, функціонування яких покликане створити сприятливі умови для діяльності всіх галузей регіональної економіки. Транспорт виступає однією з найважливіших основ економіки, об'єднуючи всі її сфери в єдине ціле. З одного боку, транспортний чинник впливає на ефективність функціонування підприємств і створює базу для підтримки їх життєздатності, а з іншого – він є єдиним засобом, що забезпечує обіг товарів шляхом їх пересування, тобто продовжує процес виробництва, поставляючи товар у сферу споживання для продажу. Об'єднуючи всі регіони країни, транспортні комунікації підтримують територіальну цілісність і єдність її економічного простору, створюють сприятливі умови для розвитку місцевого, регіонального, загальнодержавного та світового ринків.

Щодо України, то у 2019 р. вантажообіг підприємств транспорту становив 338,9 млрд ткм, або 102,1% від обсягу 2018 р. (рис. 1).

Підприємствами транспорту перевезено 674,5 млн т вантажів, що становить 108,0% від обсягів 2018 р. (табл. 1).

У 2019 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 262,6 млн т вантажів, що на 1,9% менше, ніж у 2018 р. Перевезення лісових вантажів знизилося на 58,3%, брухту чорних металів – на 21,9%, будівельних матеріалів – на 19,1%, коксу – на 12,1%, кам'яного вугілля – на 6,4%, нафти і нафтопродуктів – на 5,7%, чорних металів – на 5,0%, цементу – на 4,9%. Разом із цим перевезення залізної та марганцевої руди збільшилося на 2,7%, зерна та продуктів перемелу – на 21,0%, хімічних і мінеральних добрив – на 31,5%. У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 41,0%. Порівняно із 2018 р. обсяги закордонних перевезень вантажів збільшилися на 2,3% [9].

У 2019 р. порівняно із 2018 р. збільшились обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка аміаку зросла на 13,0%, газу – на 1,1%, нафти – на 0,5%. Транзит аміаку збільшився на 16,3%, газу – на 3,3%. Транзит нафти зменшився на 1,6% [9].

Перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами України наведено в табл. 2.

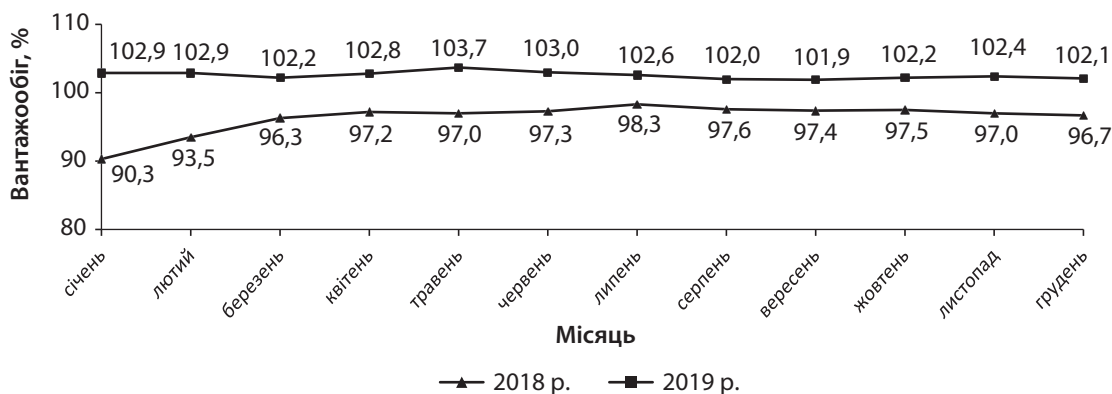


Рис. 1. Вантажообіг підприємств транспорту в Україні у 2019 р. (% до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Джерело: складено за даними [9].

Таблиця 1

Обсяг вантажних перевезень в Україні у 2019 р.

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	Млн ткм	% до 2018 р.	Млн т	% до 2018 р.
Транспорт	338885,2	102,1	674,5	108,0
залізничний	181844,7	97,6	312,9	97,1
автомобільний	48831,5	114,7	242,7	129,7
водний	3386,9	100,7	6,1	109,2
трубопровідний	104528,1	105,3	112,7	103,0
авіаційний	294,0	86,6	0,1	92,7

Джерело: складено за даними [9].

Обсяг перевезень вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами України, млн т

Регіон	Рік								
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Україна	99,0	106,4	99,2	126,2	131,2	108,9	123,2	126,5	134,4
Автономна Республіка Крим	2,1	2,0	2,0	1,8	...	...	...	...	...
Вінницька	2,4	2,0	1,7	2,0	2,2	2,1	2,7	4,0	3,9
Волинська	0,9	0,9	1,9	2,5	2,5	2,5	3,6	3,4	3,8
Дніпропетровська	11,5	12,6	5,0	14,2	13,2	10,1	13,8	14,2	14,4
Донецька	20,7	24,6	34,1	33,0	41,5	25,2	27,7	10,9	17,6
Житомирська	2,6	1,6	2,2	5,5	3,8	3,7	4,9	6,2	7,1
Закарпатська	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,1
Запорізька	1,9	3,9	1,9	2,2	2,8	2,7	3,0	3,7	3,8
Івано-Франківська	0,9	1,0	1,8	2,5	3,9	6,3	5,3	8,0	3,7
Київська	2,6	1,8	1,6	2,5	2,1	3,2	3,1	3,2	4,3
Кіровоградська	1,6	1,7	2,2	1,9	2,2	2,6	2,9	11,3	14,4
Луганська	8,2	5,8	3,4	6,6	5,5	2,0	1,7	1,0	0,3
Львівська	4,7	4,9	6,5	8,2	7,5	7,3	7,8	8,5	8,3
Миколаївська	2,6	4,6	3,2	3,8	3,8	4,2	4,4	3,8	3,3
Одеська	3,5	5,4	3,1	4,0	4,3	6,5	5,0	6,2	6,4
Полтавська	2,1	1,7	2,4	2,3	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2
Рівненська	2,1	3,0	2,7	3,1	3,0	1,5	1,3	1,3	1,3
Сумська	2,8	1,2	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8
Тернопільська	0,9	0,8	0,8	4,2	4,7	2,3	3,1	4,1	3,9
Харківська	4,1	2,8	3,9	4,6	4,4	4,2	5,6	7,8	8,8
Херсонська	1,3	0,8	1,0	1,6	1,4	1,4	1,4	1,7	1,6
Хмельницька	2,2	3,9	3,6	4,6	5,2	5,3	6,5	6,1	5,8
Черкаська	2,8	2,2	2,2	2,1	1,9	2,0	2,3	2,3	2,7
Чернівецька	0,3	2,2	0,6	0,5	1,0	1,0	0,9	0,7	1,1
Чернігівська	1,4	1,8	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,7
м. Київ	11,3	11,8	8,7	9,6	9,8	8,4	11,7	13,4	13,1
м. Севастополь	0,7	0,4	0,3	0,5	...	...	...	...	...

Джерело: складено за даними [9].

У 2019 р. пасажирообіг підприємств транспорту становив 107,9 млрд пас. км, або 103,3% від обсягу 2018 р. (рис. 2).

Послугами пасажирського транспорту скористалося 4262,4 млн пасажирів, або 95,0% від обсягу 2018 р. (табл. 3).

В умовах формування нової системи світогосподарської взаємодії зростає роль інтеграції бізнес-процесів виробництва та транспортування товарів, конкурують між собою не види транспорту, а схеми їх доставки. У цих умовах доцільним є перехід від оцінки економічної безпеки окремих господарюючих суб'єктів і галузей до оцінки економічної безпеки транспортно-логістичних систем регіону.

Аналіз методик показав, що на сьогоднішній день відсутні загальноприйняті методичні рекомендації з оцінки економічної безпеки транспорту в регіональному розрізі, тому інтегральну оцінку слід проводити за такою схемою:

1. Встановлення нормативного рівня показників по кожній складовій частині економічної безпеки – фінансової, інфраструктурної, інтелектуальної, кадрової, інформаційної та екологічної.
2. Формування набору цільових показників та тенденції їх зміни.
3. Виявлення ризиків, які здійснюють вплив на функціонування галузі, їх об'єднання за ймовірністю виникнення (формування переліку ймовірних загроз по кожній складовій).

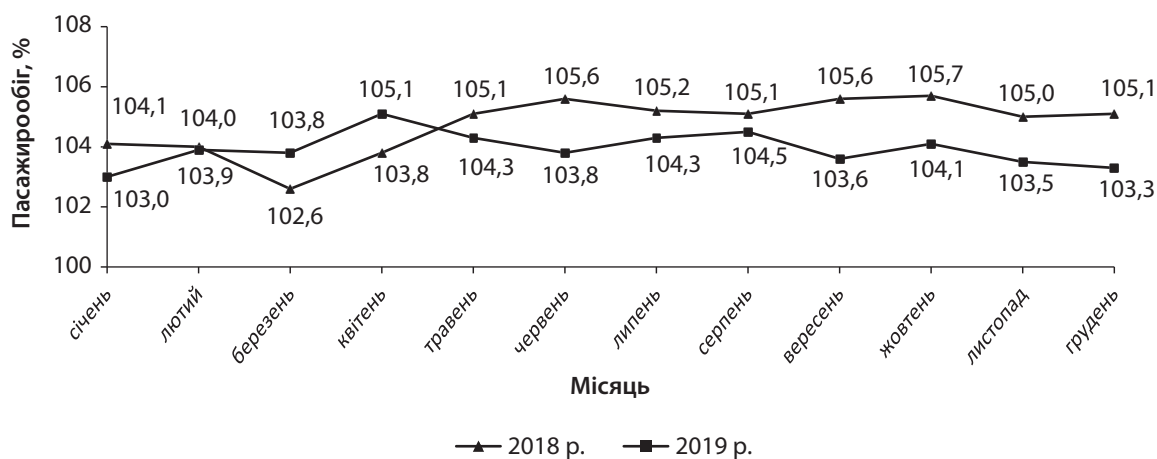


Рис. 2. Пасажирообіг підприємств транспорту в Україні у 2019 р. (% до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Джерело: складено за даними [9].

Таблиця 3

Обсяг пасажирських перевезень в Україні у 2019 р.

Вид транспорту	Пасажирообіг		Перевезено пасажирів	
	Млн пас. км	% до 2018 р.	Млн осіб	% до 2018 р.
Транспорт	107943,3	103,3	4262,4	95,0
залізничний	28680,8	100,0	155,0	98,1
автомобільний	34564,0	100,0	1804,9	94,7
водний	25,8	93,5	0,7	101,2
авіаційний	30058,6	116,1	13,6	108,8
трамвайний	3729,3	95,0	627,5	94,2
тролейбусний	5407,0	93,1	945,7	93,1
метрополітенівський	5477,8	98,6	715,0	98,4

Джерело: складено за даними [9].

4. Розрахунок значень показників, які характеризують кожен складову економічної безпеки (тобто порівняння фактичного значення кожного індексу з його нормативним значенням).
5. Розрахунок рівня економічної безпеки для кожної складової – як добуток темпів зміни показника (не менше, ніж за три роки) на коефіцієнт значущості кожного показника. Значення отриманого показника залежить від стратегічних цільових орієнтирів галузі та загальної ймовірності виникнення ризиків в даній складовій частині.
6. Визначення загального показника економічної безпеки – як сума оцінки фінансової, інфраструктурної, інтелектуальної, кадрової, інформаційної та екологічної складових з урахуванням вагомості кожної з них у загальній системі економічної безпеки.

До основних загроз безпеці транспортної сфери в регіоні відносять такі:

- 1) стан окремих ділянок транспортної мережі не відповідає існуючому та перспективному вантажо- і пасажиропотоку;

- 2) відсутність інтелектуальних транспортних систем призводить до зростання собівартості перевезень;
- 3) вартість та якість транспортних послуг у деяких регіонах не відповідає потребам населення, значна частина території регіонів не має належної транспортної інфраструктури;
- 4) значне перевантаження транспортних комунікацій та їх застарілість;
- 5) значна зношеність основних фондів транспортної сфери всіх видів транспорту та їх повільна оновлюваність, що призводить до підвищення рівня небезпеки на транспорті.

Стан транспорту, що відповідає вимогам економічної безпеки, має 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 гіпертрофовано зростають. Без

значних фінансових витрат система стає економічно неефективною та неспроможною до самозбереження.

Вибір індикаторів економічної безпеки слід розрізняти за ознаками, що враховують:

- ✦ вплив галузі на забезпечення макроекономічної безпеки;
- ✦ внутрішньогалузеві загрози.

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

- ✦ транспортємність валового внутрішнього продукту;
- ✦ структуру транспортного ринку;
- ✦ обсяг перевезеної продукції стратегічних галузей;
- ✦ показники транспортної забезпеченості;
- ✦ частку кінцевої продукції галузі у ВВП;
- ✦ частку працівників у чисельності економічно активного населення;
- ✦ частку основних фондів у загальній вартості основних фондів;
- ✦ рентабельність;
- ✦ продуктивність праці;
- ✦ рівень використання природних ресурсів;
- ✦ співвідношення за показниками ефективності з іншими галузями економіки.

Даний склад індикаторів є мінімальним, але дозволяє досить комплексно оцінити участь транспорту в загальному відтворювальному процесі, у тому числі відповідність галузевого економічного потенціалу (основних фондів, трудових ресурсів) кінцевим результатам господарської діяльності.

Крім індикаторів, що визначають важливість транспортної галузі в економіці країни, можна виділити категорію показників, що дозволяють оцінити здатність виконання функціональних завдань галузі – здійснення перевезень. Ця категорія включає критерії, які кількісно й якісно оцінюють здатність виконання цієї функції. До кількісних належить оцінка виробничих потужностей за наявністю та резервами пропускну здатності. Аналіз якісної сторони виконання функціональних завдань полягає в оцінці здатності забезпечити стійку роботу транспортної галузі. Показники, що характеризують порушення сталої роботи транспорту, складають другу групу індикаторів, що відображають внутрішньогалузеві загрози економічній безпеці.

Оцінка рівня загроз економічній безпеці передбачає зіставлення фактичних або прогнозних значень індикаторів з граничними величинами, вихід за межі яких дестабілізує стійку роботу галузі. Слід зазначити, що сама необхідність формування та врахування порогових значень заострюється саме в кризовій фазі розвитку економіки: в умовах динамічного розширеного відтворення можуть використовуватися оптимальні показники, що

забезпечують прийнятний рівень сталості економіки, перспективи розширення бюджетного потенціалу, а не критичні його точки.

ВИСНОВКИ

Основою економічної безпеки транспортної галузі регіону як складової національної безпеки є національні економічні інтереси й ефективні засоби їх реалізації та захисту. Під економічною безпекою транспортної інфраструктури регіону пропонується розуміти здатність суб'єктів господарювання сфери транспорту забезпечувати захист своїх економічних інтересів. Характеристику рівнів економічної безпеки транспортної галузі рекомендується визначати, використовуючи індикаторний підхід і, відповідно, шкали безпеки, межі якої необхідно виділяти на основі інтегрального показника інфраструктурного забезпечення.

Перспективним напрямом досліджень у цій сфері є аналіз структури транспортних перевезень та її вплив на рівень економічної безпеки в галузі. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Близнюк А. О. Аналіз стану системи управління економічною безпекою підприємств автотранспортної галузі. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2015. № 3 (2). С. 121–124.
2. Васильєв О. В., Чупіков А. А. Критерії оцінки економічної безпеки вантажних автотранспортних підприємств. *Економіка та держава*. 2018. № 4. С. 17–21. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/4_2018/6.pdf
3. Голюков І. В. Теоретичні засади економічної безпеки транспортної галузі. *Бізнес Інформ*. 2014. № 7. С. 123–129. URL: http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2014-7_0-pages-123_129.pdf
4. Гурнак В. М., Ананченко В. Є. Важливість економічної безпеки підприємств галузей транспорту і зв'язку. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління»*. 2012. Вип. 21–22. Ч. 1. С. 13–32.
5. Дулеба Н. В. Визначальні фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2011. № 8. С. 289–291.
6. Матвеева А. В. Транспортна безпека держави як складова національної транспортної політики. *Право та інновації*. 2017. № 3. С. 30–35. URL: <https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2018/07/Matveeva19.pdf>
7. Платонов О. І. Фактори економічної безпеки підприємств у системі мультимодальних перевезень. *Економічний форум*. 2015. № 4. С. 308–314.
8. Рекун І. І. Трансформація системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Колор-Принт, 2015. 358 с.
9. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

REFERENCES

- Blyzniuk, A. O. "Analiz stanu systemy upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstv avtotransportnoi haluzi" [Analysis of the State of Economic Security Trucking Industry Management System]. *Problemy i perspektivy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 3(2) (2015): 121-124.
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>
- Duleba, N. V. "Vyznachalni faktory vplyvu na ekonomichnu bezpeku avtotransportnykh pidpriemstv" [Determinants of Influence on Economic Safety of Motor Transport Enterprises]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analizi lohistyka. Tekhnichna serii*, no. 8 (2011): 289-291.
- Holikov, I. V. "Teoretychni zasady ekonomichnoi bezpeky transportnoi haluzi" [Theoretical Foundations of Economic Security of the Transport Industry]. *Biznes Inform.* 2014. http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2014-7_0-pages-123_129.pdf
- Hurnak, V. M., and Ananchenko, V. Ye. "Vazhlyvist ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv haluzei transportu i zvizaku" [The Importance of Economic Security of Enterprises in the Fields of Transport and Communications]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu. Serii «Ekonomika i upravlinnia»*, vol. 1, no. 21-22 (2012): 13-32.
- Matvieieva, A. V. "Transportna bezpeka derzhavy yak skladova natsionalnoi transportnoi polityky" [Transport Safety of the State as Component Part of a National Transport Politic]. *Pravo ta innovatsii*. 2017. <https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2018/07/Matvieeva19.pdf>
- Platonov, O. I. "Faktory ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv u systemi multymodalnykh perevezen" [Factors Economic Security in System Multimodal Transport]. *Ekonomichni forum*, no. 4 (2015): 308-314.
- Rekun, I. I. *Transformatsiia systemy ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv zaliznychnoho transportu* [Transformation of the System of Economic Security of Railway Transport Enterprises]. Dnipropetrovsk: Kolor-Prynt, 2015.
- Vasyliiev, O. V., and Chupikov, A. A. "Kryterii otsinky ekonomichnoi bezpeky vantazhnykh avtotransportnykh pidpriemstv" [Criteria of the Estimation of Economic Safety of Cargo Autoenterprises]. *Ekonomika ta derzhava*. 2018. http://www.economy.in.ua/pdf/4_2018/6.pdf

УДК 332.1:656
JEL: R10; R41; R42; R48

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНАЛЬНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ

©2020 КОЗИН О. Є.

УДК 332.1:656
JEL: R10; R41; R42; R48

Козін О. Є. Теоретико-прикладні засади оцінювання стану економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів

Метою статті є дослідження сучасного стану автотранспортних комплексів регіонів у розрізі формування ефективної системи їх економічної безпеки. Проаналізовано сучасний стан автотранспортних комплексів регіонів; виявлено тенденції розвитку вантажних і пасажирських перевезень у регіональному розрізі. Виділено два основні проблемні напрямки розвитку діяльності автомобільного транспорту в Україні: 1) стан і відповідність європейським стандартам дорожньої інфраструктури; 2) оновлення рухомого складу як база розвитку автомобільних послуг і підвищення їх якості. Обґрунтовано підхід до оцінювання стану економічної безпеки, який базується на виділенні двох функціональних компонентів автотранспортних комплексів, що дозволить комплексно оцінити стан економічної безпеки та спрямувати дії регіональних органів влади на подолання саме того напрямку, за яким простежується найбільш критичні для стану економічної безпеки показники. Запропоновано показники, які надають можливість оцінити рівень економічної безпеки за виробничим та інфраструктурним компонентами. Проведено оцінку стану економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів у 2018 р. У результаті дослідження виявлено, що лише два регіони України в даний період мають достатній рівень економічної безпеки – Дніпропетровська та Закарпатська області. При цьому, при незадовільному стані інфраструктурної складової Дніпропетровська області має достатній рівень за виробничим компонентом, а Закарпатський регіон характеризується достатніми показниками за обома компонентами. Стан економічної безпеки автотранспортних комплексів інших регіонів у 2018 р. був середнім або низьким. Перспективами подальших досліджень у даному напрямку є розробка підходів до прогнозування стану економічної безпеки та розробка на основі отриманих результатів дієвих заходів щодо протидії загрозам, що виникають у процесі функціонування.

Ключові слова: регіон, автотранспортний комплекс, економічна безпека.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-75-83>

Табл.: 6. **Бібл.:** 9.

Козін Олександр Євгенович – аспірант кафедри економіки, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002, Україна)

E-mail: AlexanderKozin@bigmir.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3606-9897>