

с изменяющимися целями международных стратегий и программ. Выделены основные этапы эволюции финансовой политики ООН в сфере развития, которые определяются целями международных стратегий развития. Рассмотрены глобальные задачи финансовой политики ООН в области развития на современном этапе.

**Ключевые слова:** эволюция, финансовая политика ООН, финансовые ресурсы, финансирование, развитие.

**Summary.** In the paper the basic patterns and trends of evolution of the UN financial policy on development were investigated. The changes in the goals and objectives of UN financial policy and in the key areas of solving the financing problem of economic and social development in growing countries were found. It was found that the objectives of the UN financial policy on development for the period between 1940 and 2000-ies were aimed at ensuring conditions for the formation of the maximum possible financial resources amount, organization and social regulation of economic processes in developing countries and those that are the least developed, using financial techniques and instruments according to the changing goals of international policies and programs. The main stages of the evolution of the UN financial policy on development were identified. These stages are defined by the objectives of international development strategies. The current global objectives of the UN financial policy on development were examined.

**Key words:** evolution, UN financial policies, financial resources, financing, development.

УДК 332.1:656.13:351.862.6

**Козін О. Є.**

*аспірант кафедри економіки підприємств  
Харківського національного університету міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

**Kozin O. E.**

*Applicant of Enterprises Economy Department  
O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

## **ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В РЕГІОНАЛЬНОМУ РОЗРІЗІ**

### **ECONOMIC SECURITY OF MOTOR TRANSPORT COMPLEX IN THE REGIONAL ASPECT**

**Анотація.** Роботу присвячено визначенню поняттєвого апарату щодо питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. Визначення поняття автотранспортного комплексу регіону подано у розрізі оцінки його економічної безпеки. В основу визначення покладено принцип територіальної належності як автоперевізників, так і мережі автомобільних доріг. Економічну безпеку автотранспортного комплексу регіону запропоновано розглядати як певний його стан, який дозволяє надавати автотранспортні послуги у 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. Для оцінки рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону виділено дві основні його складові: виробничу та інфраструктурну. У виробничу включено показники, які характеризують виробництво автотранспортних послуг у регіоні. В інфраструктурну компоненту включено показники, які характеризують наявність, стан і утримання автомобільних доріг.

**Ключові слова:** регіон, економічна безпека, автотранспортний комплекс, економічна безпека автотранспортного комплексу, виробнича складова економічної безпеки, інфраструктурна складова економічної безпеки.

**Вступ та постановка проблеми.** Питання забезпечення економічної безпеки не втрачають своєї актуальності, незважаючи на значну увагу, яку приділено їм у сучасній економічній науці. Зростання протиріч соціально-економічного розвитку, нестабільна соціальна і політична ситуація у країні, необґрунтовані зміни у господарському законодавстві, залежність галузей країни від зовнішніх джерел сировини, енергоресурсів поглиблюють вплив загроз економічній безпеці та підвищують потребу в розробці дієвих заходів та їх забезпечення. Особливої уваги потребують питання економічної безпеки стратегічно важливих регіональних господарських комплексів, до яких належить транспортний комплекс.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Більшість наукових доробок, які розглядають питання забезпечення економічної безпеки, присвячені виявленню загроз, оцінці рівня, розробці заходів із забезпечення на різних рівнях: держави, регіону, підприємства [1–7]. Розглядаючи напрями формування системи економічної безпеки на транспорті, більшість українських учених приділяють увагу галузевим аспектам економічної безпеки на транспорті [8–10]. Стосовно питань економічної безпеки на автотранспорті значна кількість доробок присвячена питанням економічної безпеки підприємств автотранспорту. Це праці таких вчених, як Близнюк А.О., Дмитрієв І.А., Дулеба Н.В., Мельник О.О., Пушкар Т.А., Шинкаренко В.Г. [10–14].

Таблиця 1

Частка видів транспорту у пасажирообороті [15, с. 55]

Вид транспорту	2010	2011	2012	2013	2014
залізничний транспорт, %	39	38	37	38	34
авіаційний транспорт, %	8	10	11	10	11
автомобільний транспорт, %	40	38	38	38	40
тролейбусний транспорт, %	5	6	6	6	6
трамвайний транспорт, %	3	3	3	3	4
метрополітен, %	5	5	5	5	5

При достатньо високій увазі до забезпечення економічної безпеки підприємств автотранспорту багато питань формування економічної безпеки саме регіональних автотранспортних комплексів лишаються невизначеними.

**Метою даної роботи** є визначення поняття автотранспортного комплексу регіону, економічної безпеки автотранспортного комплексу регіонів, її складових і напрямів забезпечення.

**Результати дослідження.** Сучасний етап формування регіональних економічних комплексів характеризується тенденцією підвищення ролі та значення регіонів у соціально-економічному розвитку країни. Перенесення акцентів економічного зростання регіону потребує нових підходів до функціонування регіональних господарських комплексів. Транспорт як стратегічна галузь країни відіграє значну роль у створенні валового внутрішнього продукту країни, валових регіональних продуктів, а географічне положення країни як значного транспортного вузла підвищує актуальність питань, які спрямовані на створення сприятливих умов розвитку транспортних комплексів у цілому і автотранспортних комплексів зокрема.

Вагомий внесок у становленні і розвитку транспортного комплексу належить автомобільному транспорту. Гнучкість і оперативність у здійсненні перевезень, можливість швидко адаптуватися до зовнішніх умов, забезпечення доставки вантажів і пасажирів у будь-яке місце висуває автомобільний транспорт на перші позиції у здійсненні вантажних і пасажирських перевезень. Протягом останніх десяти років автомобільний транспорт посідає перше місце у структурі перевезень вантажів і вантажообігу в Україні (рис. 1, 2).

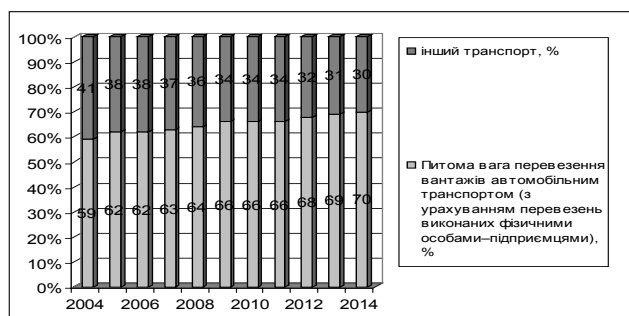


Рис. 1. Частка автомобільного транспорту у структурі перевезення вантажів у країні, % [15, с. 48]

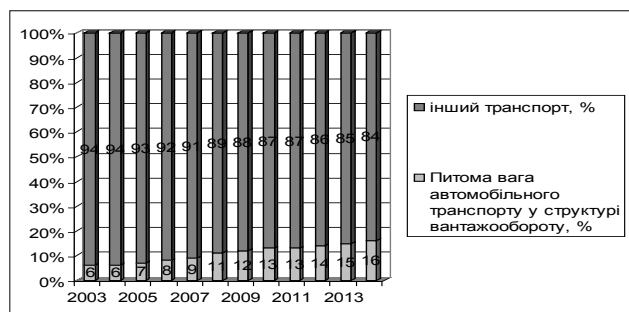


Рис. 2. Частка автомобільного транспорту у структурі перевезення вантажообігу в країні, % [15, с. 63]

Якщо в 2011–2013 рр. структурі пасажирообороту в країні автомобільний транспорт поділяв перше місце із залізничним транспортом, то в 2014 р. автомобільний транспорт став безперечним лідером за часткою у структурі пасажирообороту країни, чому значно сприяла соціально-політична ситуація в країні (табл. 1).

У період 2010–2013 рр. у розрізі регіонів найбільша частка перевезень вантажів припадала на Дніпропетровську, Донецьку, Запорізьку, Полтавську, Київську і Житомирську області. У 2014 р. значна частка перевезення вантажів відбувалася у Кіровоградській області (табл. 2).

У структурі перевезень пасажирів найбільша частка припадає на Дніпропетровську, Донецьку, Київську, Львівську, Одеську і Харківські області (табл. 2). У період 2010–2013 р. значну частку в регіональній структурі перевезення пасажирів мала Автономна Республіка Крим.

Забезпечення належного рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону багато в чому визна-

Таблиця 2

Розподіл перевезень вантажів за регіонами [15, с. 56]

Регіон	Частка регіону у перевезенні вантажів, %				
	2010	2011	2012	2013	2014
Автономна Республіка Крим	1,9	1,5	1,3	1,4	-*
Вінницька	2,6	2,7	2,8	2,6	2,9
Волинська	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9
Дніпропетровська	30,7	28,4	27,4	29,8	32,0
Донецька	12,8	13,3	13,8	13,3	6,0
Житомирська	3,4	3,6	3,7	3,6	4,2
Закарпатська	1,0	0,9	0,8	0,8	0,8
Запорізька	5,5	4,9	4,1	2,8	2,8
Івано-Франківська	0,8	0,7	0,8	0,7	0,9
Київська	3,5	3,4	3,5	3,0	3,3
Кіровоградська	2,4	2,7	2,4	2,7	4,0
Луганська	2,1	2,1	2,0	2,3	2,4
Львівська	1,7	1,8	1,9	1,7	1,8
Миколаївська	1,9	1,7	1,6	1,6	1,7
Одеська	2,2	2,1	2,0	1,8	1,8
Полтавська	12,2	14,6	16,7	17,5	1,9
Рівненська	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1
Сумська	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1
Тернопільська	0,8	0,9	1,3	1,2	1,5
Харківська	2,5	2,3	2,4	2,3	2,6
Херсонська	1,2	1,2	1,0	1,0	1,0
Хмельницька	1,8	1,8	1,8	1,8	2,3
Черкаська	2,1	2,6	2,2	1,9	2,9
Чернівецька	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4
Чернігівська	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0

\* Без урахування перевезень, здійснених у м. Київ і м. Севастополь

\*\* Усі дані за 2014 р. представлено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188].

часться розбіжностями у трактуванні даного поняття. У [16–19] визначено поняття «транспортно-дорожній комплекс», ряд авторів розглядають поняття «автотранспортний комплекс», у розрізі регіонів досить часто використовується поняття автотранспортної структури регіону.

На нашу думку, при розробці заходів із забезпечення економічної безпеки на регіональному рівні доцільне застосування саме визначення «автотранспортний комплекс регіону», визначаючи його функціональні складові.

Отже, автотранспортний комплекс регіону є складною ієрархічною системою, яка включає виробничу й інфраструктурну компоненти і характеризується певною територіальною обмеженістю. Виробнича компонента включає всі взаємовідносини із виробництва і надання автотранспортних послуг у регіоні, інфраструктурна – наявність і утримання мережі автомобільних доріг на певній території.

Кожна із компонент здійснює значний вплив на рівень економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону, який, таким чином, виступає комплексним показником, який пропонується визначати в залежності від визначеного рівня за кожною компонент.

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

1) підхід, який визначає економічну безпеку як певний стан соціально-економічної системи;

2) підхід, який визначає економічну безпеку транспортного комплексу (у тому числі автотранспортного) як здатність протидіяти впливу загроз будь-якого виду і рівня;

3) підхід, який визначає економічну безпеку як умову і здатність до сталого розвитку.

Виходячи із визначених основних функціональних компонент автотранспортного комплексу – виробничої й інфраструктурної економічна безпека автотранспортного комплексу повинна комплексно поєднувати заходи із забезпечення за кожною із компонент.

Економічну безпеку автотранспортного комплексу регіону запропоновано розглядати як певний його стан, який дозволяє 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.

При оцінці економічної безпеки автотранспортної безпеки важливо визначити рівень безпеки за кожною із компонент, що надасть можливість визначити ті складові автотранспортного комплексу, на які повинні спрямовуватися основні зусилля із забезпечення і підтримання належного рівня економічної безпеки.

Виробнича компонента характеризує рівень виробництва автотранспортних послуг у регіоні, зокрема, внесок автомобільного транспорту у різні види автоперевезень, динаміку розвитку автотранспортних послуг, діяльність автотранспортних підприємств, фінансовий стан підприємств автотранспортного комплексу, технічний стан рухомого складу.

Інфраструктурна компонента характеризує стан і рівень розвитку автотранспортної інфраструктури,

Таблиця 3

Розподіл перевезень пасажирів за регіонами

Регіон	Частка регіону у перевезенні вантажів, %				
	2010	2011	2012	2013	2014
Автономна Республіка Крим	4,19	4,14	3,45	4,16	-**
Вінницька	3,00	3,08	3,18	3,12	3,52
Волинська	2,81	2,97	3,11	3,16	3,41
Дніпропетровська	10,42	10,44	10,28	10,87	10,54
Донецька	16,03	16,35	16,55	16,46	15,05
Житомирська	2,30	2,24	2,29	2,41	2,82
Закарпатська	1,50	1,45	1,48	1,48	1,63
Запорізька	2,49	2,60	2,66	2,46	3,02
Івано-Франківська	2,10	2,29	2,75	2,85	3,39
Київська	4,73	4,70	4,25	3,91	4,64
Кіровоградська	2,57	3,10	2,82	2,30	1,90
Луганська	4,88	4,30	3,99	4,18	2,17
Львівська	6,40	6,54	6,45	5,72	6,81
Миколаївська	4,14	4,13	4,31	4,45	4,81
Одеська	5,82	6,25	6,06	5,87	6,43
Полтавська	2,22	1,87	1,69	1,81	2,10
Рівненська	2,82	3,07	3,14	3,40	3,99
Сумська	2,55	2,48	2,21	2,35	2,65
Тернопільська	2,27	2,24	1,88	2,16	2,67
Харківська	4,40	3,96	4,49	4,45	5,11
Херсонська	2,36	2,20	2,37	2,71	2,90
Хмельницька	3,51	3,24	3,50	3,01	3,23
Черкаська	2,78	2,87	2,99	2,85	3,06
Чернівецька	1,17	1,27	1,36	1,48	1,69
Чернігівська	2,58	2,21	2,75	2,38	2,45

\* Без урахування перевезень, здійснених у м. Київ і м. Севастополь

\*\* Усі дані за 2014 р. представлено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188]

Джерело: розраховано автором за даними [15, с. 75]

## Показники, на основі яких визначається рівень безпеки за виробничою й інфраструктурною компонентами

№	Компонента	Показники, на основі яких розраховується інтегральний показник рівня безпеки
1	Виробнича	обсяги перевезення вантажів на одну особу наявного населення; обсяги перевезення пасажирів на одну особу наявного населення; кількість поїздок в автобусах на одну особу наявного населення у середньому за рік; частки автомобільного транспорту в міжнародних, міжміських, приміських і міських перевезеннях; питома вага автотранспортних підприємств у загальній кількості автоперевізників регіону; кількість збиткових підприємств автотранспорту у регіоні; рентабельність діяльності автотранспортних підприємств регіону; загальний пробіг автомобілів підприємств і організацій України регіону; загальний пробіг пасажирських автобусів регіону; витрати палива на експлуатацію вантажних і пасажирських автомобілів регіону; рівень зносу рухомого складу автотранспортних підприємств регіону; обсяги капітальних інвестицій у сфері автомобільного транспорту в регіоні
2	Інфраструктурна	щільність автомобільних доріг загального користування у регіоні; питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині у регіоні; щільність автомобільних доріг з твердим покриттям у регіоні; кількість автозаправних станцій у регіоні; прийняття в експлуатацію автомобільних доріг з твердим покриттям у регіоні; обсяг реалізованих послуг з технічного обслуговування транспортних засобів у регіоні; обсяги капітальних інвестицій у будівництво, капітальний ремонт і модернізацію дорожньої мережі

зокрема стан і розвиток дорожньої мережі, стан обладнання дорожньо-транспортної мережі, рівень фінансування будівництва, капітального ремонту і модернізації дорожньої мережі.

Оцінюючи рівень економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону, на думку автора, доцільно визначити рівень безпеки (високий, належний, низький) за кожною із компонент на основі розрахунку інтегрального показника рівня безпеки (табл. 4).

Економічна безпека автотранспортного комплексу, таким чином, повинна забезпечуватися на двох рівнях:

– на рівні виробництва і надання автотранспортних послуг, на якому комплекс заходів із їх підвищення спрямовується на зростання кількості і забезпечення достатньої якості автотранспортних послуг, підвищення результативності функціонування як окремих підприємств, так і автотранспортного комплексу в цілому, оновлення і модернізацію рухомого складу, становлення умов для формування соціально відповідального автоперевізника;

– на рівні автотранспортної інфраструктури, на якому комплекс заходів із її підвищення спрямовується на розвиток дорожньої мережі, яка відповідає сучасним вимогам, підвищення якості обслуговування автомобільних доріг, їх утримання і експлуатації, забезпечення їх необхідного обладнання, безпеки і комфортності автоперевезень у регіоні.

**Висновки.** Отже, визначення і оцінка рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу спирається на чітке розуміння місця і значення автотранспортного комплексу у забезпеченні сталого регіонального розвитку. Виділення автотранспортного комплексу із загальної структури транспортного комплексу обґрунтовано тим внеском у формування сучасних регіональних економічних систем і впливом, який він здійснює. В умовах поглиблення інтеграційних процесів, коли українські автоперевізники стоять перед необхідністю привести умови здійснення автоперевезень до умов, які висуваються в країнах ЄС, забезпечення належного рівня економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів, становлення умов для розвитку соціально відповідального автоперевізника, який спроможний працювати за жорсткими умовами ринку, забезпечуючи безпеку і якість автотранспортних послуг, нівелюючи виникаючі при цьому загрози, є необхідною умовою їх ефективного функціонування. Виходячи з цього економічна безпека автотранспортного комплексу регіону є певним його станом, який дозволяє надавати автотранспортні послуги у 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 і проявляється на двох рівнях – виробничому та інфраструктурному.

## Список використаних джерел:

1. Жаліло Я.А. До формування категоріального апарату науки про економічну безпеку / Я.А. Жаліло // Стратегічна панорама. – 2004. – № 3. – С. 97–105.
2. Власюк О.С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : [монографія] / О.С. Власюк ; Нац. ін.-т міжн. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. – 48 с.
3. Бінько І.Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення : [монографія] / В.Т. Шлемко, І.Ф. Бінько. – К. : НІСД, 1997. – 144 с.
4. Пономаренко В.С. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование : [монография] / В.С. Пономаренко, Т.С. Клебанова, Н.Л. Чернова. – Х. : ИНЖЕК, 2005. – 176 с.
5. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення : [монографія] / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко. – К. : Лібра, 2003. – 280 с.
6. Пушкар Т.А. Особливості економічної безпеки підприємств будівельної галузі / Т.А. Пушкар, К.С. Дяченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. праць ХНАДУ. – 2013. – № 2(5). – С. 134–139.

7. Франчук В.І. Особливості організації системи економічної безпеки вітчизняних акціонерних товариств в умовах трансформації економіки : [монографія] / В.І. Франчук. – Львів : ЛДУВС, 2010. – 440 с.
8. Васильєв О.Л. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / О.Л. Васильєв, О.М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 41. – С. 92–95.
9. Головка Л.С. Сучасні проблеми формування системи фінансово-економічної безпеки залізнично-транспортного комплексу України / Л.С. Головка, А.М. Якімова // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2015. – № 1. – С. 56–69.
10. Дмитрієв І.А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства : [монографія] / І.А. Дмитрієв, А.О. Близнюк, В.Ю. Онісіфорова. – Х. : ХНАДУ. – 237 с.
11. Дулеба Н.В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки / Н.В. Дулеба // Інноваційна економіка. – 2013. – № 10. – С. 16–22.
12. Мельник О.О. Системи і методи планування економічної безпеки автотранспортного підприємства / О.О. Мельник // Економіка і регіон. – 2013. – № 1. – С. 32–37.
13. Пушкар Т.А. Визначення основних загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств / Т.А. Пушкар, О.Є. Козін // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. праць ХНАДУ. – 2014. – № 1(6). – С. 123–126.
14. Шинкаренко В.Г. Економічна безпека автотранспортних підприємств та їхня роль у роботі господарського комплексу країни / В.Г. Шинкаренко // Восточноевропейский журнал передовых технологий. – 2009. – Т. 4. – № 8(40). – С. 48–51.
15. Транспорт і зв'язок України – 2014 : стат. зб. / Державний комітет статистики України. – К., 2015. – 204 с.
16. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 р. / Міністерство транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.mtu.gov.ua>.
17. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні : аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Смельянова ; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К. : НІСД, 2013. – 32 с.
18. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : [монографія] / Н.В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
19. Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : [монографія] / Ю.Є. Пашенко, О.І. Никифорок ; НАН України по вивч. продукт. сил Укрїни. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.

**Анотація.** Стаття посвячена определению понятийного аппарата относительно вопросов экономической безопасности автотранспортного комплекса региона. Определение автотранспортного комплекса региона подано в разрезе его экономической безопасности. В основу определения положен принцип территориальной принадлежности как автоперевозчика, так и сети автомобильных дорог. Экономическую безопасность автотранспортного комплекса региона предложено рассматривать как его определенное состояние, которое позволяет предоставлять автотранспортные услуги в регионе в полном объеме и соответствующего качества, содействовать развитию автотранспортной инфраструктуры и создавать условия для становления социально ответственного автоперевозчика, который может полноценно функционировать в условиях развития интеграционных процессов. Для оценки уровня экономической безопасности автотранспортного комплекса региона выделены две его составляющие: производственная и инфраструктурная. В производственную компоненту включают показатели, которые характеризуют производство автотранспортных услуг в регионе. В инфраструктурную – показатели, которые характеризуют наличие, состояние и содержание автомобильных дорог.

**Ключевые слова:** регион, экономическая безопасность, автотранспортный комплекс, экономическая безопасность автотранспортного комплекса, производственная составляющая экономической безопасности, инфраструктурная составляющая экономической безопасности.

**Summary.** The article is devoted to defining conceptual apparatus on issues of economic security complex motor region. Definition of motor set in the context of the region for its economic security is determined. It's given the definition of the principle of territorial identity as carriers and road network. Motor complex economic security of the region is proposed as a certain status, which enables us to provide transport services in the region in full and appropriate quality, promote the development of motor transport infrastructure and create conditions for the development of socially responsible auto carrier that can fully function in the development of integration processes. To assess the level of economic security complex motor region is determined its two main components: production and infrastructure. Production includes indicators that characterize the production of transport services in the region. Infrastructure component includes indicators that characterize the availability, condition and maintenance of roads.

**Key words:** region, economic security, motor transport complex, economic security of motor transport complex, productive component of economic security, infrastructural component of economic security.