

*Козін О.Є.,  
аспірант кафедри економіки підприємств міського господарства,  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О.М. Бекетова*

## ОЦІНКА СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

**Анотація.** У статті представлено результати оцінки стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України. В основу оцінки покладено запропоновану автором методику оцінювання, яка базується на визначенні рівня економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів (АТКР) України за двома функціональними складниками: виробничою й інфраструктурною компонентами. Зазначено, що найбільш доцільно виділяти високий, достатній, середній, низький рівні економічної безпеки для функціональних складників АТКР. Для достатнього рівня обґрунтовано нормативно рекомендовані значення інтегральних показників рівня економічної безпеки за виробничим та інфраструктурним складниками. Для регіонів України визначено стан економічної безпеки автотранспортних комплексів у 2014 р.

**Ключові слова:** регіон, автомобільний транспорт, автотранспортний комплекс, функціональні складники автотранспортних комплексів, економічна безпека, рівень економічної безпеки, стан економічної безпеки.

**Постановка проблеми.** Сучасний розвиток регіонів України неможливо здійснити без становлення повноцінної розвинутої інфраструктури, яка забезпечує здійснення міжрегіональних і міжнародних економічних зв'язків. Важливим елементом такої системи виступає модернізована відповідно до європейських вимог транспортна система регіонів. Під час оцінки розвитку транспортної інфраструктури регіонів на особливу увагу заслуговують автотранспортні комплекси регіонів, визначальна роль

яких зумовлюється місцем і значенням автомобільного транспорту в реалізації завдання регіонального соціально-економічного розвитку: у більшості регіонів України саме автомобільний транспорт виступає лідером із перевезень пасажирів і вантажів, максимально забезпечуючи потреби у транспортних послугах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку транспортної інфраструктури, становлення сучасних транспортних комплексів займають значне місце у дослідженні регіональних економічних процесів. Питання модернізації та стратегічного розвитку дорожньо-транспортного комплексу розглянуто у працях Кудрицької Н.В. [1], Пашенко Ю.Є. [2], Прейгера Д.К. [3], Садловської І.П. [4], Собкевича О.В. [5], Шинкаренка В.Г. [6]. У розрізі досліджень регіональної економіки значна увага питанням функціонування автотранспортних комплексів приділена у працях Жовтяк Г.А., Пушкар Т.А. [7], Черноус О.І. [8]. Зокрема, у праці Пушкар Т.А. [11] визначено низку концептуальних питань формування системи економічної безпеки АТКР України. Стосовно питань економічної безпеки основну кількість досліджень присвячено безпосередньо питанням функціонування підприємств автомобільного транспорту [9; 10].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на значну кількість досліджень, які розглядають питання економічної безпеки транспортних комплексів, функціонування безпосередньо автотранспортних комплексів, забезпечення й управління економічною безпекою автотранспортних підприємств, лишаються неопрацьованими питання визначення й оцінки економічної безпеки автотранспортних комплексів як частини регіональних господарських систем.

**Мета статті** полягає в обґрунтуванні теоретичних і практичних засад оцінки стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів (ЕБ АТКР).

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Оцінювання стану ЕБ АТКР базується на визначенні основних складників АТКР: виробничої компоненти, яка окреслює виробництво і надання автотранспортних послуг у регіоні, та інфраструктурної компоненти, яка визначає забезпеченість, рівень розвитку та стан дорожньо-транспортної інфраструктури. Стосовно кожної із компонент визначається саме рівень економічної безпеки як певний показник, який окреслює стан виробництва або забезпечення дорожньо-транспортною інфраструктурою відповідно до сучасних вимог здійснення автотранспортних перевезень пасажирів і вантажів, їх якості, безпеки та комфортності. Якщо оцінювати економічну безпеку АТКР, то доцільно визначати її стан як певний комплексний показник, який характеризує сукупність умов функціонування АТКР як єдиної господарської системи (рис. 1).

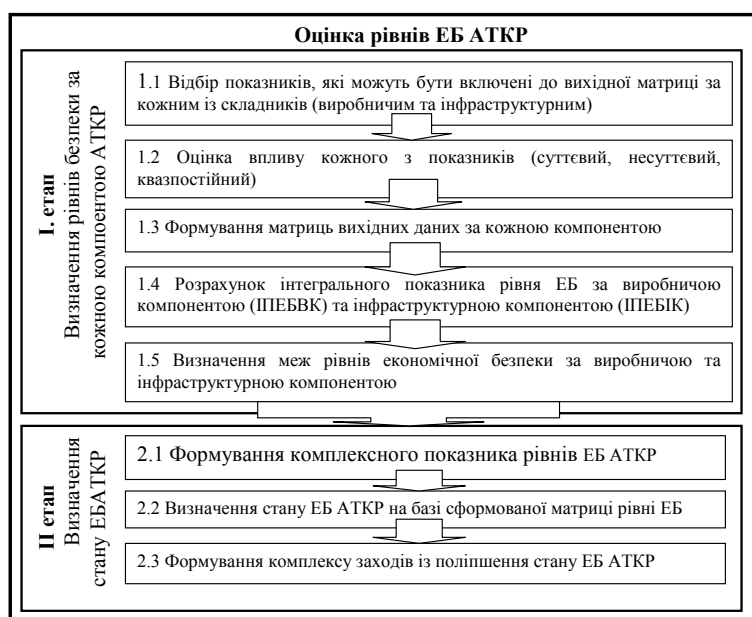


Рис. 1. Схема оцінки стану ЕБ АТКР

Вибір показників для вихідної матриці потребує деяких пояснень (перелік показників, що включено до вихідних матриць, представлено в табл. 1, 2. на прикладі еталонного регіону):

1. розрахунок стану ЕБ АТКР базується на статистичних даних, тому необхідною умовою є наявність даних офіційної статистики за певним показником за всіма регіонами;

2. оцінку стану ЕБ АТКР пропонується провести без урахування міст прямого підпорядкування – м. Київ і м. Севастополь. Такий підхід обґрунтовано метою дослідження – оцінити стан ЕБ саме регіональних АТК. Стосовно Києва і Севастополя більш доцільним є визначення міських автотранспортних комплексів, яким притаманна певна специфіка функціонування міст як соціально-економічних і соціокультурних систем. Низка показників регіональної статистики, що характеризують стан і розвиток АТКР, для м. Київ і Севастополь не фіксуються.

Важливим етапом оцінювання стану ЕБ АТКР є визначення меж, які окреслюють достатній рівень економічної безпеки за кожною компонентою.

Достатній рівень економічної безпеки за виробничою компонентою визначає такий стан АТКР, за якого створюються стратегічні можливості розвитку автомобільного транспорту в регіоні, зростання обсягів перевезення вантажів і пасажирів відповідної якості, підвищення конкурентоспроможності автотранспорту порівняно з іншими видами транспорту.

Достатній рівень економічної безпеки за інфраструктурною компонентою визначає такий стан АТКР, за якого створюються умови для розвитку дорожньої інфраструктури відповідно до сучасних вимог безпеки й якості автомобільних перевезень.

Під час визначення показників, які окреслять рівні ЕБ, пропонуємо ввести до матриці вихідних даних абстрактний «еталонний» регіон, значення кожного із показників вихідної матриці якого відповідає максимальному значенню серед усіх регіонів України в даному році (табл. 1, 2).

На основі таксономічних методів розрахунку інтегральних показників для «еталонного» регіону розраховуються значення інтегрального показника рівня ЕБ за виробничою компонентою (ПЕБВК) та інфраструктурною компонентою (ПЕБІК). Для цього у вихідні матриці за кожним із років було введено додатковий «еталонний» регіон.

Тобто вихідна матриця для визначення ПЕБВК та ПЕБІК достатнього рівня включає:

– у 2010–2013 рр. 26 регіонів України (крім м. Київ і м. Севастополь) і регіон-«еталон»;

– у 2014 р. 25 регіонів України (крім м. Київ і м. Севастополь, а також АР Крим) і регіон-«еталон».

Розраховані значення ПЕБВК та ПЕБІК регіону-«еталону» стають основою визначення меж достатнього рівня ЕБ за виробничою та інфраструктурною компонентами (табл. 3).

Таблиця 1

Вихідні дані регіону-«еталону» за виробничою компонентою в 2010–2014 рр.

Рік	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, %	Вантажооборот, млн. т.км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирооборот, млн. пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів із вантажем, тис. км	Пробіг автобусів із пасажирами, тис. км	Витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів, л/100 км	Витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів, л/100 км	Витрати бензину на 100 км пробігу автобусів, л/100 км	Витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів, л/100 км	Перевезення вантажів, млн. т	Перевезення пасажирів, млн. ос.
2014	32,00	4564,40	494,00	4199,00	104,00	394592,70	149645,10	18,33	52,80	8,71	20,47	361,70	378,30
2013	29,80	4393,20	437,00	5581,00	111,00	269759,10	160226,10	7,91	46,15	8,32	18,43	376,10	479,30
2012	27,40	4198,60	346,00	5819,00	115,00	233816,80	224637,90	8,66	42,98	8,55	20,99	345,10	505,40
2011	28,40	4190,40	275,00	5714,00	118,00	220100,80	165521,10	9,25	38,97	9,24	17,56	355,90	521,10
2010	28,4	4147,40	275,00	5714,00	118,00	218991,00	165521,10	10,80	36,62	10,89	15,89	355,90	521,10

Таблиця 2

Вихідні дані регіону-«еталону» за інфраструктурною компонентою в 2010–2014 рр.

Рік	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг із твердим покриттям	Автозаправні станції	Прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям загального користування	Прийняття доріг із твердим покриттям внутрішньо-господарського користування	Питома вага автомобільних доріг I категорії у загальній довжині доріг із твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг II категорії у загальній довжині доріг із твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг III категорії у загальній довжині доріг із твердим покриттям
2014	9,6	376,00	490,00	0,00	32,00	4,87	13,17	26,21
2013	9,6	376,00	670,00	5,00	22,00	4,87	13,17	26,21
2012	9,6	376,00	662,00	91,00	75,00	4,79	13,17	26,21
2011	9,6	376,00	660,00	29,00	12,00	4,79	97,35	39,64
2010	9,7	376,00	618,00	4,00	39,00	6,58	13,17	40,08

Таблиця 3  
Значення ШПЕБВК та ШПЕБІК регіону-«еталону»

№	Складник	2010	2011	2012	2013	2014
1	ШПЕБВК	0,653	0,661	0,651	0,667	0,642
2	ШПЕБІК	0,760	0,763	0,786	0,784	0,783

Отже, достатній рівень безпеки визначають:

1. значення інтегрального показника рівня ЕБ за виробничою компонентою (ШПЕБВК) у межах 0,63–0,68 (коливання від отриманих шляхом розрахунку показників у межах 2%);

2. значення інтегрального показника рівня ЕБ інфраструктурною компонентою (ШПЕБІК) у межах 0,75–0,80 (коливання від отриманих шляхом розрахунку показників у межах 2%).

Геєць В.М., Кизим М.О., Клебанова Т.С., розглядаючи питання економічної безпеки стосовно підприємств, запропонували виділяти такі рівні ЕБ [12, с. 139]:

1. підтримуючий – нестійкий стан ЕБ;
2. мінімальний – стан, за якого об’єкт у змозі підтримувати ЕБ у короткостроковий період;
3. дуже низький – стан, який дає змогу підтримувати займані позиції, але ставить їх під загрозу у найближчій перспективі;
4. низький – стан, який дає змогу зберегти досягнуті позиції у поточному періоді та в найближчій перспективі;
5. середній – стан, який дає змогу зберегти досягнуті позиції у поточному періоді та у середньостроковій перспективі;
6. високий – стан, який дає змогу зберегти досягнуті позиції у поточному періоді та забезпечити збереження у стратегічній перспективі й мати істотні переваги;
7. дуже високий – стан, який дає змогу мати значні конку-

Інфраструктурна компонента	Рівні ЕБ	Виробнича компонента			
		Високий (А)	Достатній (В)	Середній (С)	Низький (D)
	Високий (А)	АА	АВ	АС	АD
	Достатній (В)	ВА	ВВ	ВС	ВD
	середній (С)	СА	СВ	СС	СD
	Низький (D)	DA	DB	DC	DD

Рис. 2. Матриця визначення стану економічної безпеки АТКР

Рівні ЕБ		Виробнича компонента			
		Високий (А) ШПЕБВК > 0,68	Достатній (В) 0,63 ≤ ШПЕБВК ≤ 0,68	Середній (С) 0,45 ≤ ШПЕБВК < 0,63	Низький (D) ШПЕБВК < 0,47
Інфраструктурна компонента	Високий (А) ШПЕБІК > 0,80	стабільний стан ЕБ АТКР			
	Достатній (В) 0,75 ≤ ШПЕБІК ≤ 0,80			Закарпатська	
	Середній (С) 0,5 ≤ ШПЕБІК < 0,75		Дніпропетровська	Вінницька; Волинська Житомирська Київська Запорізька Львівська Одеська Хмельницька Харківська Черкаська	Кіровоградська Луганська Полтавська Рівненська Сумська Тернопільська
	Низький (D) ШПЕБІК < 0,5			Івано-Франківська Херсонська	Донецька Миколаївська Чернівецька Чернігівська

- – стабільний стан ЕБ АТКР;
- – відносно стабільний стан ЕБ АТКР;
- – нестабільний стан ЕБ АТКР;
- – кризовий стан ЕБ АТКР.

Рис. 3. Визначення стану ЕБ АТКР у 2014 р.

рентні переваги у стратегічній перспективі, істотні переваги у довгостроковій перспективі.

На нашу думку, виділення сімох рівнів ЕБ АТКР не є доцільним. Взявши за основу класифікацію рівнів ЕБ [12, с. 139] і виходячи із показників, що характеризують стан ЕБ за кожною із компонент, а також визначеного належного рівня, пропонуємо за кожною компонентою визначати високий, достатній (рівень вище середнього), середній, низький (табл. 4).

Таблиця 4

Рівні ЕБ за кожною компонентою

№	Рівень ЕБ	Значення ШПЕБВК	Значення ШПЕБІК
1	високий	ШПЕБВК > 0,68	ШПЕБІК > 0,80
2	достатній	0,63 ≤ ШПЕБВК ≤ 0,68	0,75 ≤ ШПЕБІК ≤ 0,80
3	середній	0,45 ≤ ШПЕБВК < 0,63	0,5 ≤ ШПЕБІК < 0,75
4	низький	ШПЕБВК < 0,45	ШПЕБІК < 0,5

На базі рівнів ЕБ за кожною компонентою автором пропонується виділяти чотири стани ЕБ АТКР:

1. стабільний стан ЕБ АТКР (значення комплексного показника ЕБ становить АА, АВ, ВА, ВВ);
2. відносно стабільний стан ЕБ АТКР (значення комплексного показника ЕБ становить АС, ВС, СВ, СА);
2. нестабільний стан ЕБ АТКР (значення комплексного показника ЕБ становить СС);
3. кризовий стан ЕБ АТКР (значення комплексного показника ЕБ становить АD, ВD, СD, DD, DC, DB, DA) (рис. 2).

У 2014 р. лише два регіони України мали показники, які характеризували стан ЕБ АТКР як відносно стабільний: Дніпропетровська обл. (за рахунок достатнього рівня ЕБ за виробничою компонентою) і Закарпатська обл. (за рахунок достатнього рівня за інфраструктурною компонентою). Стан ЕБ АТКР Вінницької, Волинської, Житомирської, Київської, Запорізької, Львівської, Одеської, Хмельницької, Харківської, Черкаської областей у 2014 р. визначено як нестабільний (рис. 3).

Стан ЕБ АТКР значної кількості регіонів України в 2014 р. був кризовим (Кіровоградська, Луганська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Донецька, Миколаївська, Чернігівська, Чернівецька області) (рис. 3).

Отже, стан ЕБ АТКР більшості регіонів України характеризується як нестійкий або кризовий. Розглядаючи забезпечення достатнього рівня ЕБ за виробничою та інфраструктурними складниками, бачимо, що всі регіони України потребують значних зусиль зі створення умов для розвитку виробництва і надання автотранспортних послуг і модернізації дорожньої інфраструктури.

Основною проблемою лишається забезпечення фінансування капітальних ремонтів, будівництва та утримання автомобільних доріг і споруд.

Оскільки питання утримання автомобільних доріг, їх модернізації та будівництва зосереджено у Державному агентстві автомобільних доріг України, яке представлено у регіонах службами автомобільних доріг в областях, основою забезпечення достатнього рівня ЕБ за інфраструктурною компонентою стає розвиток співробітництва та чіткого розуміння



принципів взаємодії органів місцевого самоврядування і Державного агентства автомобільних доріг України.

**Висновки.** Отже, підхід до оцінювання стану економічної безпеки, який розроблено автором, пропонується використовувати як основу розробки заходів із розвитку АТКР України на рівні регіональних органів влади і місцевого самоврядування. Перевагами запропонованої методики є виокремлення основних складників АТКР, що дає змогу спрямовувати зусилля із досягнення достатнього рівня ЕБ за кожною компонентою і забезпечення стабільного стану ЕБ АТКР з урахуванням диференціації регіонів України й особливостей галузевого розвитку.

Подальшими напрямками дослідження питань ЕБ АТКР є розробка пропозицій із підвищення рівнів безпеки за кожною компонентою, орієнтиром для оцінки результативності яких виступають запропоновані нормативні значення ІПЕБІК і ІПЕБВК, що дає змогу створити умови для становлення сучасних модернізованих АТКР із стабільним станом економічної безпеки.

### Література:

1. Кудрицька Н.В. Проблеми модернізації автомобільного транспорту України / Н.В. Кудрицька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 7(134). – С. 88–93.
2. Пашенко Ю.С. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах / Ю.С. Пашенко, С.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 93–100.
3. Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я.А. Жаліла; Нац. ін-т стратег. дослідж. – Київ: НІСД, 2012. – 106 с.
4. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні / І. Садловська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – Київ, 2014. – Вип. 30. – С. 21–31 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2014\\_30\\_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2014_30_4).
5. Собкевич О.В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова; Нац. ін-т стратег. дослідж. – Київ: НІСД, 2013. – 32 с.
6. Шинкаренко В.Г. Фактори конкурентоспособности автотранспортных услуг / В.Г. Шинкаренко, О.Н. Криворучко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – № 42. Спецвипуск. – С. 352–357.
7. Пушкар Т.А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України / Т.А. Пушкар, Г.А. Жовтяк // Економіка та держава. – 2013. – № 8. – С. 56–59.
8. Черноус О.І. Логіко-теоретичний аналіз методів забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону / О.І. Черноус // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 4. – Т. 3. – С. 101–106.
9. Дмитрієв І.А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: [монографія] / І.А. Дмитрієв, А.О. Близнюк, В.Ю. Онісіфорова. – Харків: ХНАДУ, 2014. – 237 с.
10. Мельник О.О. Системи і методи планування економічної безпеки автотранспортного підприємства / О.О. Мельник // Економіка і регіон. – 2013. – № 1(38). – С. 32–37.
11. Пушкар Т.А. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону / О.С. Козін, Т.А. Пушкар // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: зб. наук. праць. – Харків: ХНАДУ, 2016. – № 2(5). – С. 139–143.
12. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство: [монографія] / В.М. Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк. – Харків: ІНЖЕК, 2006. – 240 с.

### Козин А.Е. Оценка состояния экономической безопасности автотранспортных комплексов регионов

**Аннотация.** В статье представлены результаты оценки состояния экономической безопасности автотранспортных комплексов регионов Украины. В основу оценки положена предложенная автором методика оценки, которая базируется на определении уровня экономической безопасности автотранспортных комплексов регионов за двумя функциональными составляющими: производственной и инфраструктурной. Определено, что целесообразно выделять высокий, достаточный, средний и низкий уровни экономической безопасности для функциональных составляющих автотранспортных комплексов регионов. Для достаточного уровня экономической безопасности обоснованы нормативно рекомендуемые значения интегральных показателей уровней экономической безопасности по производственной и инфраструктурной составляющим. Для регионов Украины определено состояние экономической безопасности автотранспортных комплексов в 2014 г.

**Ключевые слова:** регион, автомобильный транспорт, автотранспортный комплекс, функциональные составляющие автотранспортных комплексов, экономическая безопасность, уровень экономической безопасности, состояние экономической безопасности.

### Kozin A.E. Assessment of the economic security of transport systems of regions of Ukraine

**Summary.** The results of assessment of the economic security of transport systems of Ukraine's regions are shown. The basis of assessment is the assessment methodology proposed by the author, which is based on determining the level of economic security of transport systems of Ukrainian regions by two functional components – manufacturing and infrastructure. It is indicated that the most appropriate is to devote a high, medium and low level of economic security for the functional components of transport sector in the region. For the high level there is proved regulatory recommended values of integrated indicators of economic security levels for industrial and infrastructure components. For regions of Ukraine it is defined the state of economic security of transport systems in 2014.

**Keywords:** region, road transport, motor complex, functional components of motor systems, economic security, level of economic security, state of economic security.