

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МІСЬКОГО
ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ О. М. БЕКЕТОВА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДВНЗ «ПРИКАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНИКА»

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КОЗІН ОЛЕКСАНДР ЄВГЕНОВИЧ

УДК 332.1:338.47:656

**ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ
РЕГІОНУ В УМОВАХ ПОГЛИБЛЕННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

Спеціальність: 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ О. Є. Козін

Науковий керівник: Пушкар Тетяна Андріївна, кандидат економічних
наук, доцент

Харків – 2021

АНОТАЦІЯ

Козін О. Є. Економічна безпека автотранспортного комплексу регіону в умовах поглиблення інтеграційних процесів. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова – ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника», Івано-Франківськ, 2021.

У першому розділі – *«Теоретичні основи визначення й оцінки економічної безпеки автотранспортного комплексу»* – визначено місце і значення автотранспортного комплексу регіону в забезпеченні регіонального розвитку; розкрито особливості забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону в умовах поглиблення інтеграції; проаналізовано тенденції розвитку автомобільного транспорту в Україні.

Спрямованість макроекономічної політики на децентралізацію і підвищення ролі регіонів у вирішенні питань сталого соціально-економічного розвитку змінює акценти у формуванні та забезпеченні економічної безпеки транспортних комплексів. Саме регіони, як більш керовані і гнучкі до зовнішніх умов економічні системи, спроможні оперативно реагувати на зміни умов господарювання і вирішувати питання забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів. Активізація процесів інтеграції України в європейський економічний простір, ускладнена соціально-політична ситуація у країні, розрив господарських зав'язків між певними частинами окремих регіонів, створюючи нові умови функціонування автотранспортних комплексів на регіональному рівні, підвищують актуальність питань формування і забезпечення їх економічної безпеки.

На сучасному етапі становлення до складу автотранспортного комплексу регіону (АТКР) доцільно включати:

- систему органів державного та регіонального управління та впливу, недержавні об'єднання та організації;
- підприємства автотранспорту регіону;
- сервісні підприємства, що обслуговують функціонування автотранспорту;
- систему шляхів, шляхових споруд у регіоні;
- інші складові транспортної інфраструктури;
- підприємства, що створюють і обслуговують шляхове господарство регіону та транспортну інфраструктуру.

Підхід до визначення АТКР, який пропонується у роботі, базується на комплексному поєднанні виробничих та інфраструктурних аспектів діяльності, тобто передбачає взаємозв'язок двох функціональних компонент – виробничої та інфраструктурної, кожна із яких впливає і зумовлює розвиток іншої.

Виробнича й інфраструктурна функціональні складові АТКР формують систему, якій властиві всі сутнісні характеристики: цілісність, цілеспрямованість, ієрархічність, єдність, синергізм, впливовість. Виконуючи певне властиве їй функціональне навантаження, кожна компонента визначає стратегічні напрямки розвитку АТКР:

- виробнича компонента у стратегічному плані передбачає розвиток конкурентного середовища на ринку автотранспортних послуг, що має сприяти підвищенню якості і безпеки перевезень, формуванню соціально відповідального автоперевізника, становленню результативної взаємодії між регіональними органами влади і місцевого самоврядування, а також автоперевізниками регіону усіх форм власності з метою задоволення потреб у автоперевезеннях;
- інфраструктурна компонента у стратегічному плані визначає створення та розбудову дорожньої інфраструктури на рівні міжнародних стандартів, становлення ефективних механізмів контролю її якості на регіональному рівні, залучення автоперевізників у проєкти по її модернізації

і капітальному ремонту, становлення взаємодії між підприємствами, що забезпечують функціонування дорожньої мережі, автоперевізників регіону і органів регіонального управління.

Інтеграційні процеси, які отримали розвиток останнім часом в Україні, несуть певні труднощі вітчизняним автоперевізникам, оскільки останні слабо адаптовані до міжнародних вимог, зокрема:

у практиці діяльності українських автоперевізників має місце поняття ділової репутації, яка забезпечується досвідом роботи і створенням певного позитивного іміджу, але поняття ділової репутації перевізника і бездоганної репутації, як це визначено у вимогах допуску до професії, не є тотожними;

фінансова спроможність на цей момент для українських автоперевізників є результатом діяльності, складовою їх фінансового стану, тобто виникає як характеристика в процесі здійснення діяльності або після отримання певних фінансових результатів діяльності. Сприйняття фінансової спроможності як умови, яку необхідно забезпечити на початку здійснення діяльності серед українських автоперевізників, не сформоване.

Тобто імплементація вимог здійснення автоперевезень, які застосовуються у країнах ЄС, потребує вирішення ряду важливих питань у розрізі забезпечення економічної безпеки АТКР.

У зовнішньоекономічній діяльності автомобільного транспорту відбуваються суттєві зміни. За останні роки значно знижується експорт та імпорт послуг автомобільного транспорту.

Сальдо послуг автомобільного транспорту лишається позитивним, тобто експорт автомобільних послуг перевищує їх імпорт.

У роботі доведено, що економічна безпека АТКР в умовах подальшого розвитку інтеграційних процесів у країні є певним його станом, який передбачає можливості і, насамперед, готовність працювати при подальшій імплементації угод про євроінтеграцію країни без значних втрат у зв'язку із їх невиконанням і створювати умови для становлення не тільки соціально відповідального автоперевізника, який може повноцінно функціонувати в

умовах розвитку інтеграційних процесів, але і підвищувати соціальну відповідальність влади, споживачів автотранспортних послуг і розвиток приватно-державного партнерства у транспортній сфері.

За останні роки значно підвищується значення автотранспорту у забезпеченні потреб у перевезенні вантажів і пасажирів у регіонах України. Автомобільний транспорт є одним із лідерів у перевезенні вантажів і пасажирів, що зумовлено такими його перевагами, як мобільність, доступність, мультимодальність. У значній кількості регіонів України саме автомобільний транспорт забезпечує основну частину транспортних послуг.

У другому розділі – *«Методичні підходи до оцінки рівня економічної безпеки підприємств автотранспорту»* – визначено сутнісні складові системи економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону; розроблено методичний підхід до оцінки стану економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону; проведено оцінювання стану економічної безпеки на базовому рівні забезпечення; запропоновано підхід до визначення достатнього рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону.

При визначенні структури, оцінці та розробці заходів із забезпечення економічної безпеки на регіональному рівні доцільно застосовувати саме визначення «автотранспортний комплекс регіону», характеризуючи його функціональні компоненти. Кожна функціональна складова несе своє навантаження і визначає основоутворюючий напрям формування системи економічної безпеки АТКР.

Наявність сформованої дорожньої інфраструктури і певний рівень обсягів виробництва автотранспортних послуг у регіоні не визначають стан економічної безпеки АТКР. Наявність 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.

Система економічної безпеки АТКР в умовах поглиблення інтеграційних процесів складається з двох рівнів:

1 – базовий, який містить виробничу й інфраструктурну компоненти та характеризує наявність виробничої бази для надання автотранспортних послуг, наявність достатньої кількості автоперевізників, обсяги виробництва автотранспортних послуг, наявність сформованої дорожньої інфраструктури, її розвиненість і структуру, тобто наявні базові умови забезпечення потреби регіону у цьому виді автоперевезень;

2 – стратегічний, який містить управлінську, організаційну, інформаційну та психологічну компоненти та характеризує ступінь готовності і наявність довгострокових умов діяльності АТКР у нових, більш жорстких умовах функціонування.

Стратегічний рівень визначає якісні умови забезпечення системи економічної безпеки АТКР, її довгострокові перспективи та поступову інтеграцію АТКР у світову транспортну систему. На стратегічному рівні створюється комплекс превентивних заходів, які спрямовані на нівелювання загроз економічної безпеки, які пов'язані із поглибленням інтеграційних процесів.

Визначення стану економічної безпеки АТКР складається із декількох етапів:

1. визначення стану економічної безпеки на базовому рівні забезпечення, що включає:

- а) кількісну оцінку рівня економічної безпеки за кожною компонентою;
- б) визначення рівня економічної безпеки шляхом комбінування результатів оцінки за виробничою та інфраструктурною компонентами;
- с) якісну оцінку стану економічної безпеки на базовому рівні забезпечення шляхом проведення експертного опитування;

- d) визначення стану економічної безпеки шляхом комбінування результатів кількісної і якісної оцінки;
- 2. визначення стану економічної безпеки на стратегічному рівні забезпечення шляхом проведення експертного опитування;
- 3. визначення стану економічної безпеки АТКР шляхом комбінування результатів оцінки стану економічної безпеки за базовим і стратегічним рівнями забезпечення.

Для інтерпретації результатів пропонується матриця інтерпретації результатів визначення стану економічної безпеки АТКР.

У цій матриці пропонується виділити три квадрати, які визначають стан економічної безпеки залежно від результатів комбінування:

- 1. стабільний – стан економічної безпеки, який дозволяє АТКР у стратегічній перспективі із мінімальними втратами адаптуватися та інтегруватися до європейської транспортної системи за рахунок проведення попередніх заходів, реалізації регіональних програм, створення соціально відповідального бізнесу у сфері автоперевезень і формування автоперевізника, який вже готовий виконувати нові вимоги;
- 2. нестабільний – стан економічної безпеки, який створює у стратегічній перспективі для АТКР мінімальні умови до адаптації та інтеграції до європейської транспортної системи із певними втратами, які у перспективі можуть істотно вплинути на фінансовий стан регіону, автоперевізників регіону, сервісних і обслуговуючих підприємств, а також призвести до скорочення обсягів надання автотранспортних послуг і кількості автоперевізників, які працюють на регіональних ринках;
- 3. кризовий – стан економічної безпеки, який не створює у стратегічній перспективі для АТКР умов до адаптації та інтеграції до європейської транспортної системи, у перспективі подальшої інтеграції у таких регіонах ймовірні загрози, які істотно вплинуть на фінансовий стан регіону, автоперевізників, сервісних і обслуговуючих підприємств, а також спричиняють значне скорочення обсягів надання автотранспортних послуг і

кількості автоперевізників, що працюють на регіональних ринках.

Реалізація методичного підходу дала змогу визначити рівень економічної безпеки АТКР на базовому рівні.

У третьому розділі – *«Удосконалення інструментарію забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів»* – розроблено підхід до визначення достатнього рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону за базовим рівнем забезпечення; проведено визначення ефективності здійснення автотранспортних перевезень у регіоні; визначено пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграції.

Для визначення достатнього рівня економічної безпеки АТКР пропонується введення абстрактного регіону – регіону-«еталона», показники якого мають певну особливість. Це показники за виробничою та інфраструктурною компонентами, які у певний період мають максимальні значення за вибіркою.

Визначення достатнього рівня економічної безпеки АТКР на базовому рівні за виробничою та інфраструктурною компонентами проводиться таким чином: за основу приймаємо визначення мінімальних і максимальних значень рівнів економічної безпеки за вибіркою у кожному році, а також визначення медіани серед вибірки показників.

Максимальний рівень економічної безпеки передбачає значення вище верхньої межі достатнього рівня; середній рівень визначають значенням середньоарифметичного значення в цілому за вибіркою (включно) і нижньою межею значення достатнього рівня. Низький рівень має значення від нуля до 0,49 для виробничої компоненти і від нуля до 0,55 – для інфраструктурної.

Для визначення макроекономічної ефективності роботи автотранспортних комплексів регіонів пропонується ввести такий показник, як коефіцієнт ефективного пробігу.

Проведений розподіл продемонстрував, що значна кількість регіонів України відносяться до групи регіонів із ефективним пробігом автомобілів.

Стратегічний рівень економічної безпеки АТКР передбачає формування нового бачення його ролі та значення у процесах поступової інтеграції країни до європейського співтовариства. Комплекс заходів має включати формування нормативного правової бази, становлення відповідних організаційних структур, розвиток інформаційної бази, визначення місця і повноважень регіональних органів влади у створенні соціально відповідального автоперевізника.

Ключові слова: автотранспортний комплекс регіону, економічна безпека автотранспортного комплексу регіону, базовий рівень економічної безпеки, стратегічний рівень економічної безпеки, інтеграційний процес.

ABSTRACT

Kozin O. Y. Economic security of the region's motor transport complex in the context of deepening integration processes. – Manuscript.

Thesis for a Candidate's Degree in Economics, specialty 08.00.05 – Development of Productive Forces and Regional Economy. – O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv – State Higher Education Institution "Vasyl Stefanyk Precarpathian National University". – Ivano-Frankivsk, 2021.

In the first section "Theoretical bases of definition and an estimation of economic safety of a motor transport complex" – the place and value of a motor transport complex of region in maintenance of regional development is defined; the peculiarities of ensuring the economic security of the motor transport complex of the region in the conditions of deepening integration are revealed; trends in the development of road transport in Ukraine are analyzed.

The focus of macroeconomic policy on decentralization and increasing the role of regions in addressing sustainable socio-economic development is changing the emphasis in the formation and economic security of transport complexes. It is the regions, as economic systems that are more manageable and flexible to external conditions, that are able to respond quickly to changes in economic conditions and

address the issues of ensuring the economic security of road transport complexes. Intensification of Ukraine's integration into the European economic space, complicated socio-political situation in the country, rupture of economic ties between certain parts of certain regions, creating new conditions for the functioning of motor transport complexes at the regional level, increase the urgency of forming and ensuring their economic security.

At the present stage of formation in the motor complex of the region (ATCR) it is advisable to include:

- system of state and regional government and influence, non-governmental organizations and organizations;
- enterprises of motor transport of the region;
- service companies that service the operation of vehicles;
- system of roads, road constructions in the region;
- other components of transport infrastructure;
- enterprises that create and maintain the road economy of the region and transport infrastructure.

The approach to the definition of ATCR, which is proposed in the work, is based on a complex combination of production and infrastructure aspects of activity, ie involves the relationship of two functional components - production and infrastructure, each of which affects and determines the development of the other.

Production and infrastructural functional components of ATCR form a system that has all the essential characteristics: integrity, purposefulness, hierarchy, unity, synergy, influence. Performing a certain inherent functional load, each component determines the strategic directions of development of ATCR:

- the production component in the strategic plan provides for the development of a competitive environment in the market of road services, which should improve the quality and safety of transport, the formation of socially responsible carrier, the formation of effective cooperation between regional authorities and local governments, as well as road carriers of all forms road transport needs;

- infrastructure component in the strategic plan determines the creation and development of road infrastructure at the level of international standards, the formation of effective mechanisms for quality control at the regional level, involvement of truckers in projects for its modernization and overhaul, the formation of cooperation between road network enterprises, road carriers region and regional authorities.

The integration processes that have recently developed in Ukraine pose certain difficulties to domestic road hauliers, as the latter are poorly adapted to international requirements, in particular:

in the practice of Ukrainian hauliers there is the concept of business reputation, which is provided by work experience and the creation of a positive image, but the concept of business reputation of the carrier and impeccable reputation, as defined in the requirements for admission to the profession are not identical;

financial capacity at the moment for Ukrainian truckers is the result of activities that are part of their financial condition, ie arises as a characteristic in the process of carrying out activities, or after obtaining certain financial results. Perception of financial capacity as a condition that must be provided at the beginning of the activity among Ukrainian carriers is not formed.

That is, the implementation of road transport requirements, which are applied in the EU countries, need to address a number of important issues in terms of economic security of ATCR:

Significant changes are taking place in the foreign economic activity of road transport. In recent years, exports and imports of road transport services have declined significantly.

The balance of road transport services remains positive, ie exports of road services exceed their imports.

The paper proves that the economic security of ATCR in the further development of integration processes in the country is a certain state, which provides opportunities and, above all, readiness to work on further implementation

of agreements on European integration without significant losses due to non-compliance and create conditions to become not only a socially responsible trucking company that can fully function in the development of integration processes, but also to increase the social responsibility of the government, consumers of road transport services and the development of public-private partnerships in the transport sector.

In recent years, the importance of motor transport in meeting the needs of freight and passengers in the regions of Ukraine has increased significantly. Road transport is one of the leaders in the transportation of goods and passengers, due to its advantages such as mobility, accessibility, multimodality. In a significant number of regions of Ukraine, road transport provides the main part of transport services.

In the second section "Methodological approaches to assessing the level of economic security of motor transport enterprises" - the essential components of the system of economic security of the motor transport complex of the region; a methodical approach to assessing the state of economic security of the motor transport complex of the region has been developed; the assessment of the state of economic security at the basic level of security was carried out; the approach to definition of a sufficient level of economic safety of a motor transport complex of region is offered.

In determining the structure, assessment and development of measures to ensure economic security at the regional level, it is advisable to apply the very definition of "motor transport complex of the region", defining its functional components. Each functional component carries its own load and determines the basis forming the direction of formation of the system of economic security ATCR.

The availability of the existing road infrastructure and a certain level of production of motor transport services in the region do not determine the state of economic security of ATCR. The presence of a margin of safety for production and infrastructure components is only the basis for its provision. Directly the state of

economic security of ATCR in the conditions of European integration processes determines their readiness to work in more rigid conditions, existence of a complex of measures at the regional level which are directed on gradual transition to new conditions of functioning.

The system of economic security of ATCR in the conditions of deepening of integration processes includes two levels:

1 - basic, which includes production and infrastructure components and characterizes the availability of production base for the provision of road services, the availability of sufficient carriers, production of road services, the existing road infrastructure, its development and structure, ie, the basic conditions for meeting the region's needs. type of trucking;

2 - strategic, which includes managerial, organizational, informational and psychological components and characterizes the degree of readiness and the presence of long-term conditions of ATCR in the new tighter operating conditions.

The strategic level determines the qualitative conditions for ensuring the economic security system of the ATCR, its long-term prospects and the gradual integration of the ATCR into the world transport system. At the strategic level, a set of preventive measures is being created, which are aimed at leveling the threats to economic security associated with the deepening of integration processes.

Determining the state of economic security ATCR consists of several stages:

1. determining the state of economic security at the basic level of security, which includes:

- a) quantification of the level of economic security for each component;
- b) determining the level of economic security by combining the results of the assessment of production and infrastructure components;
- c) qualitative assessment of the state of economic security at the basic level of security through an expert survey;
- d) determining the state of economic security by combining the results of quantitative and qualitative assessment;

2. determining the state of economic security at the strategic level of security

by conducting an expert survey;

3. determining the state of economic security ATCR by combining the results of the assessment of the state of economic security at the basic and strategic level of security.

To interpret the results, a matrix of results interpretation of determining the state of economic security of the ATCR is proposed.

In this matrix, it is proposed to identify three squares that determine the state of economic security depending on the results of the combination:

1. stable - a state of economic security that allows ATCR in the strategic perspective with minimal losses to adapt and integrate into the European transport system through previous activities, implementation of regional programs, creating a socially responsible business in the field of trucking and forming a carrier that is ready to perform new requirements;

2. unstable - the state of economic security, which creates in the strategic perspective for ATCR minimum conditions for adaptation and integration into the European transport system with certain losses that in the long run can significantly affect the financial condition of the region, trucking companies, service and service enterprises and lead to a reduction in the provision of road transport services and the number of road hauliers operating in regional markets;

3. crisis - a state of economic security that does not create in the strategic perspective for ATCR conditions for adaptation and integration into the European transport system, in the perspective of further integration in such regions are likely threats that will significantly affect the financial condition of the region, trucking, service and service enterprises , as well as cause a significant reduction in the provision of road transport services and the number of road carriers operating in regional markets.

The implementation of the methodological approach made it possible to determine the level of economic security of ATCR at the basic level.

In the third section "Improvement of tools for economic security of motor transport complexes of the regions" – an approach to determining a sufficient level

of economic security of the motor transport complex of the region at the basic level of support; the efficiency of road transport in the region was determined; identified priority measures to ensure the economic security of motor transport complexes of the regions in the context of deepening European integration.

To determine a sufficient level of economic security ATCR proposed the introduction of an abstract region - a region- "standard", the indicators of which have a certain feature. These are indicators for production and infrastructure components, which in a certain period have the maximum values in the sample.

Determining the sufficient level of economic security of ATCR at the basic level by production and infrastructure components is as follows: we take as a basis the definition of minimum and maximum values of economic security levels in the sample in each year, as well as determining the median sample.

The maximum level of economic security implies a value above the upper limit of a sufficient level; the average level is determined by the value of the arithmetic mean value of the sample as a whole (inclusive) and the lower limit of the value of a sufficient level. A low level ranges from zero to 0.49 for the production component and from zero to 0.55 for the infrastructure component.

To determine the macroeconomic efficiency of motor transport complexes of the regions, it is proposed to introduce such an indicator as the coefficient of effective mileage.

The distribution showed that a significant number of regions of Ukraine belong to the group of regions with efficient mileage.

The strategic level of economic security of the ATCR provides for the formation of a new vision of its role and importance in the processes of gradual integration of the country into the European community. The set of measures should include the formation of a regulatory framework, the formation of appropriate organizational structures, the development of the information base, determining the place and powers of regional authorities in creating a socially responsible carrier.

Keywords: motor transport complex of the region, economic security of the

motor transport complex of the region, basic level of economic security, strategic level of economic security, integration process.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях, які включено до міжнародних наукометричних баз даних

1. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Формування системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. Вип. 28. Ч. 2. С. 25–30.

2. Козін О. Є. Ключові параметри системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. *Науковий вісник Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова*. 2017. Т. 22. Вип. 11 (64). С. 147–151.

3. Козін О. Є. Теоретико-прикладні засади оцінювання стану економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів. *Бізнес Інформ*. 2020. № 8. С. 75–83.

Статті у наукових міжнародних фахових виданнях:

1. Kozin O. Road transport complex of the region in the concern of ensuring the economic security of the regions. *Norwegian Journal of development of the International Science*. 2020. Vol. 3. No. 45. P. 31–35.

Статті у електронних наукових фахових виданнях:

1. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Пріоритетні напрями забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів. *Приазовський економічний вісник*. 2018. № 3 (08). URL: <http://rev.kpu.zp.ua/vypusk-3-08> (дата звернення: 03.08.2020).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Козін О. Є. Фінансова безпека автотранспортних комплексів регіонів // Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в

умовах нестабільності : матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Харків, 17–18 листоп. 2016 р.). Харків : ХНАДУ, 2016. С. 15–16.

2. Козін О. Є. Автотранспортні комплекси регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів // Економічна модель сучасності: завдання, виклики, перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ніжин, 6–7 квіт. 2017 р.). Ніжин : ВП НУБіП України «Ніжинський агротехнічний інститут», 2017. С. 106–110.

3. Козін О. Є. Визначення дефініції «економічна безпека регіонального автотранспортного комплексу» у розрізі інтеграційних процесів // Наукові засади розвитку знань економічної теорії : матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Черкаси, 21–23 квіт. 2017 р.). Черкаси : ЧДТУ, 2017. С. 58–59.

ЗМІСТ

ВСТУП	19
1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ Й ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	27
1.1. Місце і значення автотранспортного комплексу регіону в забезпеченні регіонального розвитку	27
1.2. Особливості забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону в умовах поглиблення інтеграції	42
1.3. Тенденції розвитку автомобільного транспорту в Україні	66
1.4. Сучасний стан автотранспортних комплексів регіонів України у розрізі формування економічної безпеки	74
2. МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ	91
2.1. Сутнісні складові системи економічної безпеки АТКР	91
2.2. Методичний підхід до оцінки стану ЕБ АТКР	103
2.3. Оцінювання стану ЕБ на базовому рівні забезпечення	113
3. УДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ РЕГІОНІВ	144
3.1. Підхід до визначення достатнього рівня ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення	144
3.2. Визначення ефективності здійснення автотранспортних перевезень у регіоні	161
3.3. Пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграції	178
ВИСНОВКИ	199
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	202
ДОДАТКИ	225

ВСТУП

Актуальність дослідження. Становлення конкурентоздатної національної економіки неможливе без стабільного розвитку регіональних господарських комплексів, зокрема, автотранспортного комплексу. В умовах поглиблення інтеграційних процесів перед регіонами України при вирішенні питань розвитку регіональних комплексів постають ряд проблем які потребують пошуку консенсусу у їх вирішенні: з одного боку, розвиток інтеграційних процесів потребує перебудови принципів функціонування автотранспортних комплексів регіонів згідно з новими вимогами, а отже, втрати певної незалежності, з іншого – необхідною умовою виступає забезпечення належного рівня економічної незалежності. Наявність певного запасу міцності, можливість протидіяти внутрішнім і зовнішнім загрозам, обґрунтований підхід до поступової інтеграції автотранспортних комплексів регіонів України у транспортну систему Європи стають передумовою їх повноправного партнерства у сфері вантажних і пасажирських автоперевезень. Це зумовлює актуальність питань забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів, пошуку теоретичних і методичних підходів до визначення її належного рівня, розробки заходів зі створення передумов інтеграції автотранспортних комплексів регіонів України до європейської транспортної системи в умовах поглиблення інтеграційних процесів.

Питання пошуку науково-методичних підходів до розуміння змісту транспортного комплексу, формування новітніх підходів до організації, функціонування і розвитку автотранспорту, місця і значення підприємств автотранспортних комплексів у сталому регіональному розвитку знайшли своє відображення у працях В. Бондаренка, А. Голікова, О. Дейнеки, В. Диканя, Н. Кудрицької. Питанням оцінки, моделювання, прогнозування та забезпечення економічної безпеки регіонів України, регіональних

господарських комплексів, забезпечення належного рівня економічної безпеки представників інфраструктурного забезпечення регіонів присвячені праці І. Благуня, В. Геєця, І. Дмитрієва, М. Кизима, Т. Клебанової, О. Красноносової, Т. Пушкар та ін.

Водночас низка питань, що розкривають теоретичні та методичні підходи до оцінювання стану економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону, розробки й удосконалення комплексу заходів із забезпечення її належного рівня в умовах поглиблення інтеграції України у Європейське Співтовариство, залишаються недостатньо вивченими та потребують подальшої розробки, що зумовило вибір теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження виконане згідно з планом науково-дослідних робіт кафедри економіки підприємства Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова Міністерства освіти і науки України. У межах плану держбюджетної теми: «Теоретико-методологічні основи формування механізму модернізації економіки регіону» (номер державної реєстрації 0112U004193, 2012–2016 рр.) обґрунтовано організаційно-економічне забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону за умови розвитку інтеграційних процесів, а також під час виконання науково-дослідної теми «Соціальні та економічні трансформації ринку: регіональний та галузевий аспект» (номер державної реєстрації 0115U000972, 2015–2018 рр.) Черкаського державного технологічного університету автором визначено заходи щодо забезпечення взаємодії органів місцевого самоврядування і регіональної влади із автоперевізниками регіону з метою поступової імплементації політики соціально відповідального бізнесу щодо здійснення автоперевезень у регіоні.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретичних і методичних підходів та розробка практичного інструментарію оцінювання стану та забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів у регіонах України.

Досягнення поставленої мети обумовило необхідність вирішення таких завдань:

розкрити місце та значення автотранспортного комплексу регіону, дати визначення змісту поняття «економічна безпека автотранспортного комплексу»;

визначити функціональні компоненти автотранспортного комплексу регіону у розрізі формування системи його економічної безпеки;

розробити підхід до оцінки рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону з урахуванням галузевої специфіки й особливостей регіональної інфраструктури;

визначити рівні, які характеризують стан економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів;

визначити достатній рівень економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону;

обґрунтувати організаційні заходи із забезпечення фінансової спроможності представників автотранспортних комплексів регіонів.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів у регіонах України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних і практичних аспектів оцінювання стану та забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах інтеграційних процесів.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою дисертаційної роботи є наукові праці вітчизняних і закордонних учених, що присвячені питанням аналізу, діагностики, оцінки та прогнозування економічної безпеки у регіональному вимірі, наукові доробки провідних фахівців із регіонального управління.

Інформаційною базою дисертаційної роботи слугують законодавчі та нормативно-правові акти Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, укази Президента України, статистичні матеріали Державної служби статистики України, Головного управління статистики у Харківській

області, статистична та фінансова звітність автотранспортних підприємств, а також результати наукових досліджень, які були отримані особисто автором.

Для вирішення завдань дисертаційного дослідження та досягнення поставленої мети було використано систему загальнонаукових і спеціальних методів. Зокрема, з-поміж загальнонаукових використовувалися методи: *аналізу та синтезу* – для визначення сутності економічної безпеки автотранспортних комплексів та основних складових автотранспортних комплексів регіонів; *системного аналізу* – для визначення системних характеристик автотранспортних комплексів та їх економічної безпеки; *графічний* – для візуалізації отриманих результатів дослідження, а з-поміж спеціальних методів: *математичної обробки статистичних даних* – при аналізі й оцінці розвитку автомобільного транспорту в Україні; *таксономії* – для оцінювання рівня економічної безпеки за кожною з компонент базового рівня забезпечення; *статистичного й економічного аналізу* – для розробки інтегрального показника економічної безпеки за виробничою та інфраструктурною компонентами базового рівня забезпечення й інтерпретації отриманих результатів; *групування* – для проведення комплексного оцінювання стану економічної безпеки автотранспортних комплексів; *картографічний* – для представлення розподілу результатів дослідження за регіонами України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в удосконаленні теоретико-методичного забезпечення оцінювання стану та забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України в умовах поглиблення інтеграційних процесів, а саме:

удосконалено:

теоретико-методичний підхід до визначення функціональних компонент автотранспортного комплексу регіону у розрізі формування системи його економічної безпеки, який, на відміну від наявних, містить у підґрунті виробничу й інфраструктурну складові: виробнича – враховує обсяги виробництва та реалізації автотранспортних послуг із перевезення

вантажів та пасажирів і спрямована на забезпечення регіональних і міжрегіональних зв'язків, а інфраструктурна – враховує створення та забезпечення достатньої мережі автомобільних шляхів і шляхових споруд відповідної якості, їх благоустрій і рівень безпеки для забезпечення потреб із перевезення вантажів і пасажирів, це дозволяє сформувати комплекс заходів із убезпечення функціонування автотранспортного комплексу регіону;

методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону, який, на відміну від наявного, базується на комплексній оцінці рівня економічної безпеки за функціональними компонентами на основі визначення інтегральних показників рівня безпеки за виробничою та інфраструктурною компонентами, що дозволяє визначити пріоритетні заходи щодо убезпечення автотранспортного комплексу регіону на базовому рівні;

методичний підхід до визначення рівнів убезпечення автотранспортного комплексу регіону, який, на відміну від наявних, базується на розмежуванні їх за терміном протидії загрозам і визначає базовий рівень, який містить виробничу й інфраструктурну компоненти та характеризує наявні базові умови забезпечення потреби регіону у цьому виді автоперевезень, і стратегічний рівень, який містить управлінську, організаційну, інформаційну та психологічну компоненти і характеризує ступінь готовності та наявність довгострокових умов діяльності автотранспортного комплексу. Базовий рівень визначає достатні умови для формування системи економічної безпеки, такі як наявність виробничих потужностей, розвиненість ринку автотранспортних послуг, стан наявної дорожньо-транспортної інфраструктури, стратегічний рівень створюється заходами, які спрямовані на нівелювання загроз, що пов'язані із поглибленням інтеграційних процесів, і визначає якісні умови убезпечення автотранспортних послуг. Такий підхід дозволяє на основі оцінки базового рівня сформувати комплекс заходів із поступової інтеграції автотранспортного комплексу регіону у європейську транспортну систему;

набули подальшого розвитку:

визначення сутності достатнього рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону, який характеризує можливість надавати всі необхідні автотранспортні послуги у повному обсязі та належної якості, його особливістю є не тільки реакція на загрози, що вже виникли, але і створення незначного запасу, який дозволяє здійснювати комплекс заходів на запобігання виникненню загроз у поточній діяльності;

визначення змісту поняття «економічна безпека автотранспортного комплексу», під яким слід розуміти можливості та готовність ефективно функціонувати в умовах євроінтеграції: надавати якісні автотранспортні послуги в регіоні та за його межами в обсязі, достатньому для забезпечення регіональних і міжрегіональних зв'язків, сприяти розвитку автотранспортної інфраструктури та створювати умови для становлення соціально відповідального автоперевізника;

організаційний підхід до забезпечення фінансової спроможності представників автотранспортних комплексів регіонів, який базується на створенні недержавних об'єднань на регіональному рівні, що отримують право виступати гарантами виконання умов здійснення автоперевезень у регіоні відповідно до вимог ЄС та однією із своїх функцій мають створення фондів гарантування фінансової спроможності автоперевізників регіону, що є їх членами.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що обґрунтовані науково-методичні підходи щодо формування дієвого комплексу заходів із оцінювання стану й убезпечення функціонування автотранспортного комплексу регіону можуть бути використані органами місцевого самоврядування і регіонального управління при розробці програм розвитку інфраструктури регіону.

Окремі наукові результати дисертаційної роботи використовуються у діяльності Управління з питань розвитку транспортної інфраструктури, торгівлі та фінансових ресурсів Департаменту економіки і міжнародних

відносин Харківської обласної адміністрації (довідка від 03.07.2018 р. № 01-23/3171), а також провідного автоперевізника Харківського регіону ТОВ «Експрес» (довідка від 30.09.2020 р. № 9).

Основні теоретичні та методичні положення дисертаційного дослідження актуалізовані в навчальному процесі Харківського національного університету імені О. М. Бекетова при викладанні дисциплін «Регіональна економіка», «Основи наукових досліджень», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків» і написанні випускних кваліфікаційних робіт здобувачів вищої освіти всіх форм навчання спеціальності 051 – Економіка (довідка від 01.10.2020 р. № 1755); Черкаського державного технологічного університету при викладанні дисциплін «Економічна теорія», «Національна економіка», «Економіка сучасної України» (довідка від 25.05.2017 р. № 896/01.10.01).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є завершеним дослідженням, самостійно виконаним здобувачем, де викладено авторський підхід до визначення теоретичних і методичних підходів щодо оцінювання стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіону в умовах поглиблення інтеграційних процесів.

У статтях, що виконані у співавторстві, особистий внесок здобувача вказано у списку праць за темою дисертації, що розміщений в авторефераті.

Положення та рекомендації, що виносяться на захист, розроблені особисто автором.

Апробація результатів дослідження. Основні науково-теоретичні, методичні та практичні положення дисертації були обговорені й одержали схвалення на Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів і молодих вчених «Актуальні економіко-правові проблеми розвитку суб'єктів господарювання в Україні: теоретичні і практичні» (Донецьк, 2014 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів і молодих учених «Розвиток конкуренції та формування конкурентного середовища в Україні» (Харків, 2015 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів і

молодих учених «Актуальні питання розвитку економіки України в сучасних умовах» (Одеса, 2016 р.); V міжнародній науково-практичній інтернет-конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Проблеми глобалізації та моделі сталого розвитку економіки» (Сєвєродонецьк, 2016 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні аспекти модернізації економіки та фінансової системи України» (м. Запоріжжя, 2016 р.); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в умовах нестабільності» (Харків, 2016 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Економічна модель сучасності: завдання, виклики, перспективи» (Ніжин, 2017 р.), I Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Наукові засади розвитку знань економічної теорії» (Черкаси, 2017 р.).

Публікації. За матеріалами дисертаційної роботи опубліковано 18 наукових праць, зокрема: 8 статей – у наукових фахових виданнях України, 1 стаття – у міжнародному фаховому виданні, 1 стаття у співавторстві – у фаховому електронному виданні України та 8 публікацій – за матеріалами конференцій. Загальний обсяг публікацій – 5,45 ум. друк. арк., із них особисто автору належить 4,90 ум. друк. арк.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ Й ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

1.1. Місце і значення автотранспортного комплексу регіону в забезпеченні регіонального розвитку

Спрямованість макроекономічної політики на децентралізацію і підвищення ролі регіонів у вирішенні питань сталого соціально-економічного розвитку змінює акценти у формуванні та забезпеченні економічної безпеки транспортних комплексів. Саме регіони, як більш керовані і гнучкі до зовнішніх умов економічні системи, спроможні оперативно реагувати на зміни умов господарювання і вирішувати питання забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів. Активізація процесів інтеграції України в європейський економічний простір, ускладнена соціально-політична ситуація у країні, розрив господарських зав'язків між певними частинами окремих регіонів, створюючи нові умови функціонування автотранспортних комплексів на регіональному рівні, підвищують актуальність питань формування і забезпечення їх економічної безпеки.

Транспортною Стратегією України на період до 2020 року транспорт визначено як одну із базових галузей національної економіки, без ефективного функціонування якої неможливе забезпечення національних економічних інтересів, створення достатнього рівня національної безпеки держави, підвищення якості життя населення [177].

Транспортною Стратегією України визначено основні пріоритетні напрями розвитку транспортного комплексу держави, серед яких найбільший акцент зроблено на розвитку транспортної інфраструктури, оновленні рухомого складу, поліпшенні інвестиційного клімату.

Концептуальні положення, які задекларовано в Транспортній Стратегії України до 2020 р., отримали своє обґрунтування в прийнятих пріоритетних напрямках розвитку окремих видів транспорту. Такими напрямками на автомобільному транспорті визначено:

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 з європейськими стандартами тощо;
3. забезпечення ефективності діяльності автомобільного транспорту шляхом:
 - удосконалення технології автомобільних перевезень, упровадження комбінованих перевезень;
 - оновлення рухомого складу [177].

Але ряд концептуальних положень, які представлені у Транспортній Стратегії України, виступають підґрунтям інтеграції автотранспортних комплексів у Єдину європейську транспортну систему. Але наявність задекларованих намірів потребує обґрунтованої стратегії реалізації цих

положень, при здійсненні яких необхідно визначення регіонального рівня та конкретизація функцій і повноважень органів регіональної влади і місцевого самоврядування.

Особливостям функціонування транспортно-дорожнього комплексу, підвищенню ефективності використання його потенціалу, обґрунтуванню заходів на макроекономічному, мезо- та мікроекономічному рівнях присвячено значну кількість праць провідних учених – економістів України і фахівців у галузі функціонування автомобільного транспорту. Питанням розвитку транспортного потенціалу, транзитного потенціалу, дорожньо-транспортної інфраструктури присвячені наукові доробки Т. Блудової, Ж. Дерія, В. Диканя, Г. Жовтяк, Н. Іванової, Н. Кудрицької, В. Лифара, О. Никифорчука, Ю. Пащенко, Д. Прейгера, Т. Пушкар, І. Садловської, О. Собкевича, Я. Шевчука [9; 31; 32; 41; 47; 77; 79; 90; 116; 128; 129; 137; 138; 144; 152; 153; 160; 161; 191].

Розвиток діяльності транспортного комплексу в цілому і автотранспортного комплексу як його невід’ємної складової, проблемні питання державного регулювання, становлення ефективних структури державного управління і контролю, створення ефективного державного механізму ефективного функціонування автомобільного транспорту, формування державних цільових програм, становлення державно-приватного партнерства на автомобільному транспорті протягом усіх років становлення української науки залишаються у центрі уваги [11; 12; 15; 33; 77; 105; 120; 125; 127; 130; 170; 177; 188].

Важливим елементом дослідження функціонування транспортного комплексу держави, становлення автотранспортного комплексу на сучасному етапі розвитку національної економіки є питання інтеграції транспортної системи і її складової – автотранспортних комплексів – у транспортну систему ЄС на засадах повноцінного відповідального партнерства і відповідності європейським стандартам [6; 7; 10; 24; 48; 49; 75; 92; 93; 94; 96; 107; 108; 116; 118; 121; 127; 128; 137; 138; 162; 187; 191; 197; 201].

У регіональному розрізі функціонування транспорту й автомобільного транспорту як частини регіональної транспортної системи, визначення та підходи до оцінки діяльності автотранспортних комплексів наведені у працях провідних науковців під різними кутами. Розвиток дорожньо-транспортної системи визначають як елемент виробничої інфраструктури регіону [3]. Важливим аспектом становлення регіональних транспортних комплексів визначено формування оптимальних транспортно-економічних зв'язків транспортного комплексу регіону [13]. Науково-методичні основи та регіональні особливості формування сукупного потенціалу транспортної системи й організаційно-економічного механізму його розвитку є частиною підвищення ефективності функціонування автотранспортних комплексів [14].

Необхідною умовою активізації діяльності автотранспортних комплексів є розвиток методологічних засад розвитку регіональних ринків автотранспортних послуг на основі формування і розвитку конкурентного середовища на транспорті у регіоні в процесі ринкових перетворень [20; 29; 159]. Значне місце в дослідженні транспортних і автотранспортних комплексів посідають теоретичні, методичні та прикладні аспекти формування транспортно-логістичних систем на рівні регіону і визначення місця і значення транспортної інфраструктури у забезпеченні інтеграційних зв'язків у регіоні, особливо зазначаючи, що їх формування відбувається під впливом поглиблення регіональної асиметрії розвитку [36; 41].

Значна увага теоретичним і прикладним складовим розвитку транспортно-дорожнього комплексу як України в цілому, так і регіонів країни зокрема приділена у працях Н. Кудрицької [77; 82], де автор додатково розглядає застосування системного підходу та впровадження новітніх підходів до моделювання його розвитку і визначення стратегічних напрямків. Активного розвитку у дослідженні автотранспортних комплексів на сучасному етапі набули питання формування економічних, організаційних і комплексних механізмів забезпечення транспортного комплексу регіону, які знайшли своє відображення у наукових працях В. Кучменка,

О. Ложачевської, Д. Назаричева, А. Неживенка, Л. Рудневої, І. Садловської, І. Сидоренко, Т. Тохирова, О. Чорноус [85; 91; 111; 112; 113; 150; 154; 156; 157; 170; 171; 190]. Значна увага дослідженню діяльності автотранспортних комплексів приділяється підходам до аналізу діяльності автотранспортного комплексу регіону, визначення стратегічних напрямків його розвитку у розрізі конкретного регіону [87; 88; 98; 99; 111; 120; 127; 144; 171; 190; 191].

Отже, незважаючи на значну кількість наукових розробок, питання розвитку транспортного комплексу, функціонування транспортної системи держави, виділення в окремий блок питання функціонування автодорожнього комплексу (як синонім – транспортно-дорожній комплекс, автотранспортний комплекс, дорожньо-транспортна система регіону) тощо залишаються дослідженими недостатньо (Додаток Б). Зокрема, уточнення і вирішення потребують питання визначення сутності, принципів забезпечення економічної безпеки АТК регіону, підходів до оцінювання її стану, розробки стратегічних напрямків її забезпечення на регіональному рівні при подальшій інтеграції України до ЄС. Стосовно автотранспортного комплексу питання економічної безпеки, забезпечення результативної діяльності та конкурентних позицій переважно розглядаються на мікроекономічному рівні, наприклад, у працях таких учених, як А. Близнюк [8], І. Дмитрієва [34; 35], Н. Дулеба [37; 38], О. Криворучко [76], О. Мельник [103], Н. Кудрявцева [83; 84], А. Нікітіна [115; 116], І. Сорока [166], В. Шинкаренко [193].

На регіональному рівні формування системи економічної безпеки найчастіше сучасні науковці визначають стосовно регіону, як відносно самостійну цілісну господарську систему [74; 85; 102; 106; 116; 125; 135]. Відсутність наукових розробок, у яких би враховувалися особливості регіонального розвитку автотранспорту та формування сучасної дорожньо-транспортної інфраструктури, становлення регіональних структур, які б забезпечували належний стан економічної безпеки АТК регіонів в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів, необхідність визначення автотранспортного комплексу регіону із позицій системного підходу і

можливості впливу його розвитку на регіональному рівні, зумовила актуальність дослідження.

Значна увага саме до розвитку автомобільного транспорту визначається значними перевагами, які він має порівняно з іншими видами транспорту, серед яких особливо виділяються висока мобільність, доставка вантажів і пасажирів за принципом «від дверей до дверей», гнучкість у плануванні маршрутів, можливість роботи у місцевості, у якій відсутня необхідна інфраструктура для іншого виду транспорту.

Ситуація у національній економіці у 2014–2017 рр. значно вплинула на роботу залізничного транспорту, розірвавши сформовану протягом років незалежності транспортну інфраструктуру та висунувши на перший план завдання реструктуризації та зміни підходів до їх функціонування.

Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає автомобільний транспорт як «галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів автомобільними транспортними засобами» [43].

Автотранспорт, потерпаючи від змін у функціонуванні транспортної системи України, водночас відчуває значний вплив від коливання цін на паливно-мастильні матеріали, які негативно впливають на прибутковість його роботи. Важливим аспектом його функціонування залишається стан автотранспортної інфраструктури, який зумовлює планування маршрутів і їх ефективність, швидкість зносу рухомого складу, терміни доставки вантажів і пасажирів, а також визначає пріоритети автоперевізників стосовно розвитку певних напрямків перевезень автоперевізниками [206].

В. Собкевич, К. Михайличенко в аналітичній доповіді «Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу» 2014 р. визначали, що ринок транспортних послуг в Україні задовольняє лише базові потреби національної економіки у пасажирських і вантажних перевезеннях, а головною причиною такого стану є порушення економічних законів, які регулюють процеси інтенсивного та розширеного

виробництва [160, с. 6].

Угода про асоціацію з ЄС висуває на перший план здатність транспортної системи України інтегруватися у транспортну систему Європи як повноцінної її складової. Водночас основна частина дорожньої інфраструктури, будучи збудованою у радянські часи, не відповідає сучасним навантаженням та інтенсивності руху, потребує розбудови з урахуванням зростання урбанізації територій та змін структури виробництва [161, с. 16].

До концептуальних проблемних питань розвитку дорожньої інфраструктури відносять такі:

- незадовільний стан мережі доріг загального користування;
- брак бюджетних ресурсів для заміни дорожнього покриття на таке, що відповідає міжнародним стандартам;
- відсутність ефективних механізмів фінансування дорожніх робіт і належного контролю їх виконання [44, с. 55].

У сучасній економічній науці підходи до визначення транспортного комплексу достатньо різноманітні (Додаток В).

Незважаючи на те, що при визначенні комплексу із забезпечення транспортних послуг існують два основних напрямки, які передбачають визначення транспортної інфраструктури та транспортного комплексу, однозначного визначення у сучасній економічній науці не існує.

Поряд із визначенням транспортного комплексу широкого розповсюдження отримало визначення транспортної системи. Досить часто за своїм змістом ці визначення у розумінні українських авторів є тотожними. Наприклад, визначаючи транспортну систему регіону, І. Хорошилова надає таке визначення: «сукупність транспортних засобів та відповідної інфраструктури регіону, поєднаних системою управління, що функціонує на певній території на основі логістичного підходу, метою якої є задоволення потреб населення у перевезеннях пасажирів і вантажів» [184, с. 7]. Це визначення за своєю сутністю містить усі основні елементи раніше наведених прикладів визначення транспортного комплексу: сукупність

транспортних засобів і наявність відповідної інфраструктури, поєднання їх у єдиний комплекс засобами управління на різних рівнях, основну мету функціонування, яка полягає у задоволенні потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів.

Стосовно розмежування поняття транспортно-дорожнього комплексу і транспортної системи В. Кучменко пропонує підхід, який базується на тому, що транспортна система визначає комплекс відносин, що забезпечують потребу у перевезеннях на рівні національної економіки, а поняття транспортного комплексу визначає «транспортну мережу на рівні регіону» [83].

При дослідженні питань розвитку діяльності транспортних комплексів і їх складової – автотранспортного комплексу регіону (АТКР) – також визначають поняття транспортної інфраструктури, яку більшість дослідників визначають однозначно. Транспортна інфраструктура – «це сукупність автомобільних доріг, залізничних колій, яка представлена судноплавними шляхами, аеропортами, аеронавігаційною системою забезпечення безпеки повітряного руху, морськими і річковими портами, інфраструктурою пунктів пропуску на митному кордоні тощо» [153, с. 24].

Аналізуючи вищезазначене, вважаємо за доцільне розмежувати поняття транспортного комплексу, транспортної системи і транспортної інфраструктури (табл. 1.1) [206].

**Визначення понять «транспортна система», «транспортний комплекс», «транспортна інфраструктура»
залежно від рівня (узагальнено автором за [10; 77; 98; 111; 153; 154; 157; 162; 183; 186; 189; 192])**

№	Рівень	Сфера прояву	Об'єкт	Визначення
1	Макроекономічний	Національна економіка	транспортна система	сукупність економіко-організаційних відносин, транспортних засобів, об'єктів інфраструктури, а також засобів впливу на їх розвиток та інструментів досягнення стратегічних цілей із забезпечення потреб національної економіки із перевезення вантажів і пасажирів
			транспортна інфраструктура	комплекс усіх необхідних об'єктів, транспортних артерій, засобів стеження та забезпечення безпеки руху усіх видів транспорту, що забезпечують якісне здійснення перевезення пасажирів і вантажів у достатніх обсягах, забезпечуючи потребу національної економіки
		Галузь перевезень	залізничний комплекс; автотранспортний комплекс; повітряний комплекс тощо	сукупність економічних, соціальних, правових та інших відносин стосовно здійснення перевезень і надання послуг із перевезення вантажів і послуг певними видами транспорту.
			залізнична інфраструктура, повітряна інфраструктура, автотранспортна інфраструктура тощо	комплекс усіх необхідних об'єктів і складових, що забезпечують надання якісних послуг із перевезення вантажів і пасажирів певним видом транспорту
2	Регіональний	Регіон	Транспортний комплекс регіону	сукупність економічних, соціальних, правових та інших відносин, що забезпечують потреби регіону у перевезенні вантажів і пасажирів належної якості і безпеки, що здійснюються на певній території і характеризуються відносною територіальною обмеженістю
			Транспортна інфраструктура регіону	комплекс взаємопов'язаних усіх необхідних об'єктів і складових, що забезпечують надання якісних і безпечних послуг із перевезення вантажів і пасажирів на певній території

На нашу думку, виділення таких комплексів, як залізничний та повітряний, на регіональному рівні не завжди доцільно. Це зумовлюється особливістю надання транспортних послуг та інфраструктурою, яка формується на загальнонаціональному рівні. Також важливим аспектом діяльності залізничного та повітряного комплексу є наявність державних компаній – монополістів, які здійснюють ці перевезення.

У системі транспортного комплексу регіону АТКР посідає особливе місце. Специфіка здійснення транспортних перевезень, наявність дорожньої інфраструктури різних рівнів, значна кількість автоперевізників, сфера діяльності яких полягає у межах одного регіону, характеризує наявність сформованих регіональних автотранспортних комплексів і можливість їх виділення як самостійного об'єкта дослідження. Саме тому доцільно, насамперед, визначити сутність автотранспортного комплексу [207].

Так, Я. Шевчук визначає поняття автотранспортної структури регіону як «сукупність об'єктів рухомого складу (легкові, вантажні автомобілі, автобуси, тролейбуси, трамваї) й нерухомого – точкових матеріальних автотранспортних об'єктів (автозаправні станції, станції технічного обслуговування, автотранспортні підприємства, паркінги) та лінійних (автодороги, естакади, мости, тунелі), які безпосередньо не беруть участі у виробництві автотранспортних послуг, а також допоміжну інфраструктуру, що включає навчальні заклади, проектні інститути, науково-дослідні інститути тощо» [192].

О. Чорноус використовує поняття автотранспортної системи регіону, визначаючи її як сукупність підприємств і організацій різних форм власності які безпосередньо надають автотранспортні послуги. Метою діяльності підприємств і організацій є сприяння процесу перевезення вантажів і пасажирів у межах визначеної території [188, с. 6].

Поняття АТКР надає В. Малахова, зазначаючи, що АТКР є відкритою, складною системою і виступає частиною інфраструктури регіону, яка складається з комплексу підрозділів, функцій, робіт, послуг, і діє в умовах

конкуренції в певному регіоні [98, с. 8].

Однак поняття «автотранспортний комплекс» лишається переважно теоретичним поняттям, здебільшого при розробці цільових програм розвитку регіонів, обґрунтуванні заходів із забезпечення економічної безпеки, формуванні програм розвитку транспорту.

Сучасні українські науковці на рівні регіону також розмежовують поняття АТК і автотранспортної інфраструктури.

При визначенні АТКР доцільно враховувати дві складові, які досить часто виділяють в окремі сфери дослідження: безпосередньо сукупність відносини із виробництва і надання автотранспортних послуг на певній території та наявність відповідної інфраструктури, що забезпечує їх надання.

На нашу думку, виокремлювати ці сфери із поняття АТКР недоцільно. Спираючись на системний підхід при обґрунтуванні сутності, АТКР є складною системою, в якій надання автотранспортних послуг, розвиток діяльності автоперевізників на певній території, з одного боку, зумовлюють і нерозривно пов'язані із розвитком дорожньої інфраструктури, а з іншого – визначають необхідність її розвитку і забезпечення відповідного рівня. Тобто АТКР є єдиною системою, яка поєднує виробництво автотранспортних послуг відповідно до потреб у них в регіоні у взаємозв'язку із створенням та утриманням дорожньо-транспортної інфраструктури.

На сучасному етапі становлення регіональних комплексів до складу АТКР доцільно включати:

- систему органів державного та регіонального управління та впливу, недержавні об'єднання та організації;
- підприємства автотранспорту регіону;
- сервісні підприємства, що обслуговують функціонування автотранспорту;
- систему шляхів, шляхових споруд тощо регіону;
- інші складові транспортної інфраструктури;
- підприємства, що створюють і обслуговують шляхове господарство регіону та транспортну інфраструктуру (рис. 1.1).

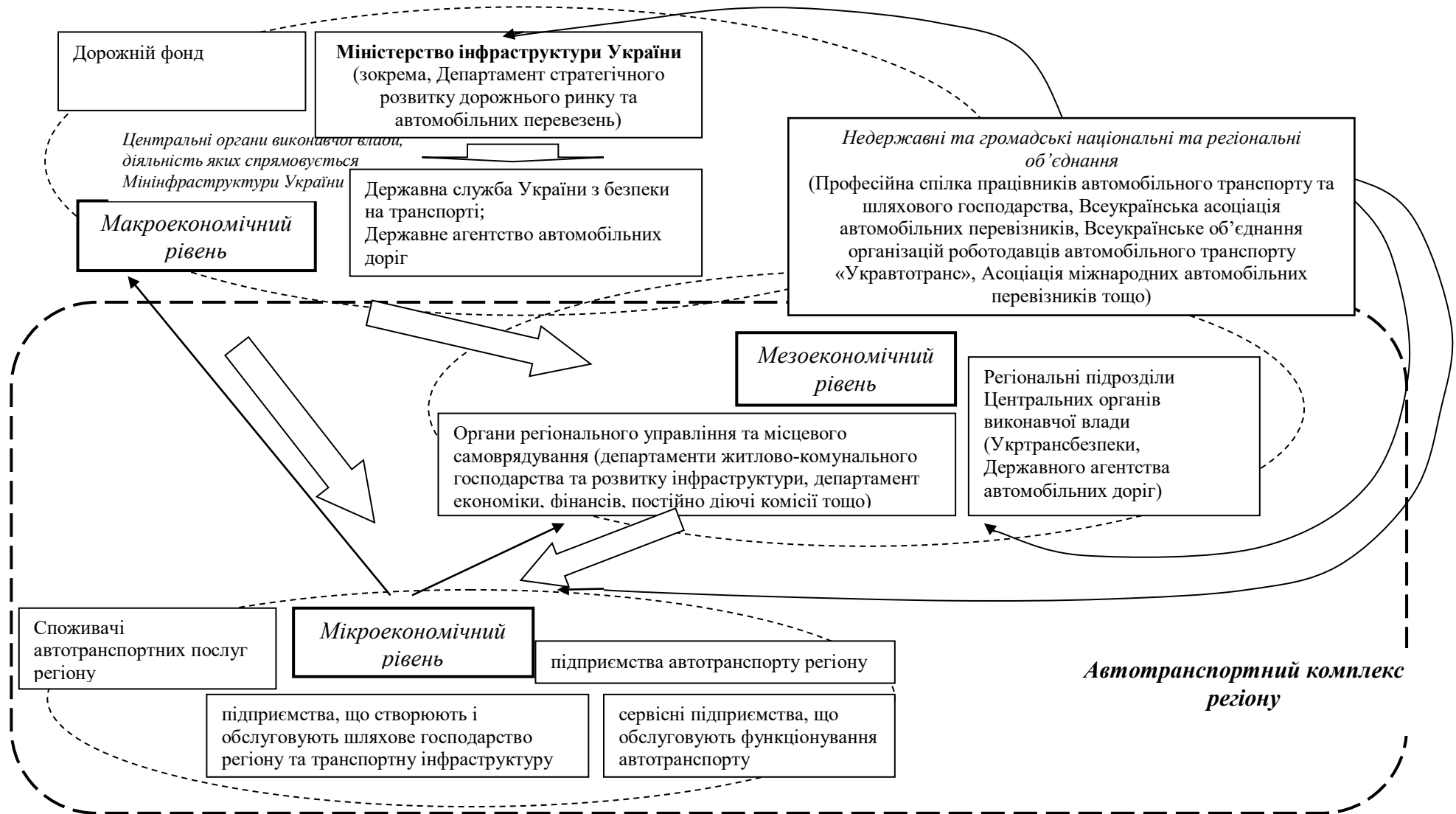


Рис. 1.1. Структура автотранспортного комплексу регіону (запропоновано автором) [206]

В організаційній структурі автотранспортного комплексу регіону необхідно виділити ряд особливостей, оскільки АТКР є складною відкритою системою, в якій кожен рівень здійснює активний вплив, зумовлює умови функціонування, визначає завдання та цілі діяльності на кожному із них. Як відкрита система і підсистема більш складної системи, АТКР знаходиться у взаємозв'язку із макроекономічним рівнем, враховуючи і базуючись на принципах державної політики у сфері транспорту, узгоджуючи національні та регіональні інтереси, діючи у межах національної нормативно-правової бази діяльності.

Особливе місце у структурі АТК країни і АТКР посідають недержавні громадські організації і об'єднання. Саме ці утворення, виступаючи представниками підприємницького сектора, сприяючи вирішенню спільних господарських завдань, а також досить часто виконуючи представницькі функції представників галузі автотранспорту, можуть у майбутньому стати гарантами і основою інтеграції у європейську транспортну систему.

Підхід до визначення АТКР, який пропонується у роботі, базується на комплексному поєднанні виробничих та інфраструктурних аспектів діяльності, тобто передбачає взаємозв'язок двох функціональних компонентів – виробничого й інфраструктурного, кожен із яких справляє вплив один на одного та зумовлює розвиток іншого.

Виробнича й інфраструктурна функціональні складові АТКР формують систему, якій властиві всі сутнісні характеристики системи: цілісність, цілеспрямованість, ієрархічність, єдність, синергізм, взаємовпливовість. Маючи певне, властиве йому функціональне навантаження, кожна компонента визначає стратегічні напрямки розвитку АТКР:

- виробнича компонента у стратегічному плані передбачає розвиток конкурентного середовища на ринку автотранспортних послуг, що має сприяти підвищенню якості і безпеки перевезень, формуванню соціально відповідального автоперевізника, становленню результативної взаємодії між регіональними органами влади і місцевого самоуправління і безпосередньо

автоперевізниками регіону всіх форм власності з метою задоволення потреб регіону в автоперевезеннях;

- інфраструктурна компонента у стратегічному плані визначає створення та розбудову дорожньої інфраструктури на рівні міжнародних стандартів, становлення ефективних механізмів контролю її якості на регіональному рівні, залучення безпосередньо автоперевізників у проекти по її модернізації і капітальному ремонту, становлення взаємодії між підприємствами, що забезпечують функціонування дорожньої мережі, автоперевізників регіону і органів регіонального управління (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Функціональні компоненти АТК регіону [54]

№	Компонента	Склад	Функціональне навантаження
1	Виробнича	Підприємства різних форм власності, що надають автотранспортні послуги; фізичні особи-підприємці, що здійснюють регулярні перевезення і перевезення на замовлення; автопарки підприємств різних сфер діяльності; експедиторські та логістичні компанії	Виробництво та реалізація автотранспортних послуг із перевезення вантажів і пасажирів, що забезпечують потребу регіону в них
2	Інфраструктурна	Система шляхів різних категорій, шляхових споруд, обладнання і благоустрій шляхів, автозаправні станції, сервісні підприємства, що обслуговують автотранспортні засоби; підприємства шляхового господарства	Створення та забезпечення достатньої мережі автомобільних шляхів і шляхових споруд відповідної якості, та благоустрій для забезпечення потреб із перевезення вантажів і пасажирів

В умовах поглиблення євроінтеграційних процесів особливої уваги потребують автотранспортні комплекси регіонів, на які припадає більшість обсягів міжнародних перевезень. Географічне положення країни, її роль як значного транспортного вузла все ще не задіяна у повному обсязі і може стати основою модернізації автотранспортного комплексу регіонів України.

Отже, автотранспортний комплекс регіону характеризується певною

територіальною обмеженістю і виступає як складна відкрита ієрархічна система, яка містить виробничий компонент, який включає всі взаємовідносини із виробництва і надання автотранспортних послуг у регіоні, і інфраструктурний компонент, який визначає наявність і утримання мережі автомобільних доріг і об'єктів дорожньої інфраструктури на певній території.

По-перше, виокремлення автотранспортного комплексу із цілісної системи транспортного комплексу регіону дозволяє зосередити увагу на специфічних проблемних питаннях розвитку автотранспорту в регіоні, розробити заходи із підтримки і формування системи його економічної безпеки, спрямовуючи зусилля на вирішення найбільш актуальних завдань і протидію найбільш впливовим загрозам.

По-друге, поглиблення інтеграційних процесів у країні потребує обґрунтування і розробки новітніх підходів до функціонування автотранспортних комплексів. Невідповідність дорожньої інфраструктури світовим стандартам, низька соціальна відповідальність українських автоперевізників, значні складнощі з оновленням рухомого складу, відсутність зовнішніх умов для залучення інвестицій у розвиток дорожньої інфраструктури активізують нові загрози економічній безпеці і потребують розробки заходів, які дозволять українським автоперевізникам функціонувати в умовах більш жорсткої конкуренції з урахуванням підвищення вимог до якості, безпеки і соціальної відповідальності автоперевізників. Поєднання стратегічних цілей зростання економіки регіону, забезпечення довгострокового розвитку автомобільного транспорту на умовах інтенсивного його використання, підвищення якості перевезень, їх безпеки, створення якісної дорожньої інфраструктури стає можливим при забезпеченні належного стану економічної безпеки АТКР.

1.2. Особливості забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону в умовах поглиблення інтеграції

Поступова інтеграція до світового співтовариства, курс на євроінтеграцію, який визначає пріоритети макроекономічної та регіональної політики, ряд значних кроків, що спрямовані на повноправне членство у ЄС, висувають як нові вимоги до функціонування безпосередньо автотранспортних підприємств, так і формують новітні умови функціонування автотранспортних комплексів регіонів. Визначальним фактором забезпечення економічної безпеки АТК регіонів при поступовій інтеграції до ЄС стає впровадження ряду превентивних заходів, які забезпечують більш комфортні умови інтеграції АТК до єдиного транспортного комплексу Європи, тобто система забезпечення економічної безпеки АТК регіонів визначається не протидією реальним загрозам постфактум, а проведенням і впровадженням заходів, які на момент виникнення загрози значно нівелюють її шляхом ґрунтовної підготовки до новітніх вимог.

Реалії часу вимагають розробки підходів, які визначають перспективи функціонування АТК регіонів в умовах адаптації до європейської транспортної системи з урахуванням у подальшому необхідності уніфікації та гармонізації технічних, організаційних умов, принципів управління та формування програм розвитку. На шляху до формування єдиних принципів функціонування АТК регіонів, формування єдиних підходів країни ЄС подолали значний шлях довжиною в декілька десятиліть, отже, на українських автоперевізників чекають довгі роки адаптації, що потенційно створює нові загрози їх діяльності при подальшій інтеграції країни у ЄС.

Увага до питань інтеграції у працях сучасних науковців зумовлена як значенням транспорту у функціонуванні господарських систем, так і змінами, що відбуваються у світовій транспортній системі. Сучасна світова

транспортна система характеризується увагою до енергозберігаючих і екологічних видів транспорту, посиленням вимог до безпеки на всіх видах транспорту, подальшими кроками щодо уніфікації вимог до транспортних перевезень і створення наддержавних інститутів регулювання транспортних перевезень. Місце транспорту та рівень його розвитку, його спрямованість на соціально-економічний розвиток, забезпечення сучасної світової транспортної інфраструктури у розрізі різних видів транспорту знайшли своє відображення у працях А. Kanafani [203], С. Brebbia [204], D. Banister, J. Berechman [205], J. Plant [208], Т. Tokhirov [210], S. Jara [211].

Сучасний етап формування регіональних господарських комплексів характеризується тенденцією підвищення ролі та значення регіонів у соціально-економічному розвитку країни. Перенесення акцентів економічного зростання на регіони 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 в цілому і автотранспортних комплексів зокрема.

Питання економічної безпеки (ЕБ) протягом років незалежності України залишаються одними із пріоритетних і не втрачають своєї актуальності у сфері економічних відносин. Значний внесок у розвиток теоретичних і методичних засад формування і забезпечення ЕБ соціально-економічних систем різних рівнів внесли В. Гесць [109], О. Власюк [21], І. Дмитрієв [35], Н. Дулеба [38], Т. Клебанова [109], О. Макара [97], М. Медвідь [102], Т. Момот [110; 181], В. Предборський [135], В. Пономаренко [143], Т. Пушкар [145], А. Штангрет [194; 195].

Значна кількість досліджень, які присвячені питанням функціонування автомобільного транспорту й автотранспортних комплексів різних рівнів (Додаток В) свідчить про те, що, незважаючи на актуальність питань

забезпечення і формування системи економічної безпеки суб'єктів мікроекономічних, мезоекономічних, макроекономічних рівнів діяльності, більшість розробок фахівців у галузі економіки транспорту та регіональної економіки розглядають питання економічної безпеки стосовно автотранспортних підприємств.

У галузі транспорту значну увагу питання ЕБ отримали при дослідженні та розробці заходів підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту [25; 26; 35; 54; 84; 103; 105; 106; 115; 131; 185; 194].

Багатовимірність підходів до визначення економічної безпеки зумовлюються не тільки об'єктами, стосовно яких розглядаються її стан, формування і забезпечення, але і цілями, які постають при проведенні дослідження (Додаток Д).

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

- на підході, який визначає економічну безпеку як певний стан соціально-економічної системи;
- на підході, який визначає економічну безпеку транспортного комплексу (у тому числі автотранспортного) як здатність протидіяти впливу загроз будь-якого виду і рівня;
- на підході, який визначає економічну безпеку як певну властивість до сталого розвитку.

Прикладом першого підходу є визначення ЕБ, яке надають І. Александров, В. Половин. Автори визначають ЕБ як «стан системи, при якому економічні параметри дозволяють зберегти головні властивості соціально-економічної системи : рівновагу і стійкість» [1, с. 80].

Основні сутнісні ознаки другого підходу яскраво відображено у визначеності ЕБ як спроможність вітчизняного транспорту якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення; конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати

транзитний потенціал [18, с. 92].

Переважним підходом до визначення ЕБ є нівелювання та протидія зовнішнім і внутрішнім загрозам. Цей підхід набув найбільшого поширення у працях вітчизняних авторів, а отже, значної кількості 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» [38, с. 289].

Заслуговує на увагу трактування сутності ЕБ, яке надано О. Макарою. Спираючись на праці польських дослідників ЕБ Książkowski K. і Raczkowski K., які основний акцент роблять на збереженні макроекономічної рівноваги, автор зазначає, що ЕБ відбиває причинно-наслідкові зв'язки між економічною могутністю країни, її воєнно-економічним потенціалом і національною безпекою [97, с. 132].

Особливістю дослідження формування системи економічної безпеки є чітке виділення рівнів, на яких вона створюється. Беручи за основу розробки І. Голікова, який виділяє мегарівень, макрорівень, мезорівень і мікрорівень ЕБ [25, с. 124], О. Чередниченко, яка виділяє глобальний, національний, регіональний рівень ЕБ, ділове і внутрішнє середовище [185, с. 77], В. Пономаренка і Т. Клебанової, які пропонують розподіл на міжнародну, державну ЕБ, ЕБ регіону та ЕБ фірми [143, с. 14–16], автором пропонується ієрархічна схема рівнів ЕБ автотранспортного комплексу (рис. 1.2).

Зауважимо, що при розгляді ЕБ АТКР слід розмежувати ряд понять безпосередньо економічної безпеки і понять «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 відбиває цілі та завдання, що

постають при розробці системи забезпечення ЕБ.

На нашу думку, при визначенні сутності ЕБ в умовах розвитку інтеграційних процесів у країні необхідно застосовувати комплексний підхід, який поєднує усі три вищезазначених, залежно від рівня і складових ЕБ АТКР:

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

- стосовно кожного із компонентів АТКР ЕБ виступає як певна властивість, яка надає можливість використовувати внутрішні та зовнішні резерви розвитку, запобігати погіршенню ситуації у АТКР в цілому; мета – забезпечення якісних умов функціонування автотранспорту і дорожньої інфраструктури у регіоні;

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

При цьому слід враховувати взаємовплив усіх ієрархічних рівнів ЕБ АТК. Із точки 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: на рівні держави та рівні регіону. Відповідно, забезпечення ЕБ АТКР є системою дій, заходів, інструментів державного та регіонального управління.



Рис. 1.2. Ієрархічні рівні забезпечення ЕБ АТК (розроблено автором на основі [25, с. 126; 35, с.10; 112, с. 6; 141, с. 237; 132, с. 14–16])

Розподіл на два рівня дослідження економічної безпеки АКТ регіонів зумовлений різним сприйняттям їх на цих рівнях. На рівні держави АТК регіону виступає невід’ємною складовою транспортного комплексу країни та національної економіки загалом. Тому питання економічної безпеки АТК регіонів на рівні держави розглядаються у комплексів функціонування усіх складових транспортного комплексу країни та розвитку національної економіки в цілому. На рівні держави економічна безпека АТК регіону виступає лише як одна із складових національної економічної безпеки, тому загрози, що можуть суттєво вплинути на її рівень, також визначаються більш узагальнено у розрізі макроекономічних процесів. Це зумовлює особливість основних теоретичних і методичних підходів до розробки заходів із забезпечення економічної безпеки АТК регіонів на рівні держави, що полягає у формуванні комплексного сприйняття значення транспорту для розвитку національної економіки. Формування і забезпечення функціонування системи ЕБ АТКР має відбуватися із дотриманням певних принципів. Принципи формування системи ЕБ АТКР включають як загальні принципи системи (системності, цілеспрямованості, науковості, обґрунтованості, ієрархічності, адекватності), так і специфічні (законності, узгодженості інтересів, рівності, екологічності, соціальності, ефективності) (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Принципи формування і забезпечення економічної безпеки АТК регіонів (узагальнено автором за матеріалами [25, с. 126; 97, с.135; 143, с. 42; 109, с. 15; 59])

Акцентуємо увагу на наявності принципу соціальності, оскільки функціонування АТКР, задовольняючи потреби підприємств і населення регіону у автотранспортних перевезеннях, має забезпечити доступ до даних послуг усіх верств населення регіону. Запобігання соціальній напрузі у регіоні, створення соціальної інфраструктури є однією із базових цілей регіональних політик, а отже, має враховуватися при розробці програм розвитку регіональних комплексів.

Узгодженість інтересів передбачає, з одного боку, пошук компромісів між інтересами усіх суб'єктів системи ЕБ АТКР, з іншого – наявність їх визначеної 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 автоперевізників.

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 екологічних норм і стандартів, упровадження міжнародних екологічних норм автоперевезень, вимог до автотранспортних засобів, підвищення безпеки перевезень небезпечних вантажів є обов'язковою складовою ЕБ АТКР.

Питання інтеграції транспортної системи України до світової транспортної системи досить широко розглядаються у наукових працях українських учених. Питанням світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури присвячені праці Бондар Н. М. [11], Король Д. В. [75], Пушкар Т. А. [144], Чобаль Л. Ю. [187].

Поглиблення процесів інтеграції України до ЄС знаходить своє

відображення у наукових доробках, що присвячені функціонуванню і розвитку транспортної інфраструктури. Значна кількість досліджень присвячена адаптації умов здійснення перевезень в Україні до вимог ЄС [6; 7; 48; 49; 75; 93; 94; 107; 108; 116; 128; 191].

Чобаль Л. Ю., визначаючи пріоритетні напрями державної політики у частині посилення розвитку транспортного комплексу України в умовах міжнародної інтеграції та глобалізації, виділяє необхідність активізації співробітництва з міжнародними організаціями, які сприяють залученню інвестицій у транспортну інфраструктуру, удосконалення механізму державно-приватного партнерства, адаптації українського законодавства до норм міжнародного права, сприяння переорієнтації частини транспортних транзитних перевезень на більш екологічні види транспорту, реалізації транспортного потенціалу країни [187, с. 39].

О. Б. Мних, ґрунтуючись на дослідженнях провідних і вітчизняних учених у галузі транспорту, виділив ключові пункти щодо оптимізації транспортної системи України при інтеграції у європейську транспортну систему, зокрема, проведення правової системи транспорту та пов'язаного з ним будівництва з метою підвищення відкритості української транспортної системи та залучення приватного капіталу; постійний державний моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту, заохочення до збільшення конкуренції; підтримка конурбацій шляхом надання основи для прозорих і результативних дій місцевих органів самоврядування у сфері транспорту; затвердження генерального плану розвитку транспорту, який повинен ґрунтуватися на провідному досвіді країн світу, зокрема ЄС; суrowий розгляд екологічних питань щодо їх відповідності вимогам ЄС; включення у ціну перевезень таких витрат транспортної системи, як утримання доріг, ліквідація наслідків забруднення навколишнього середовища, дорожньо-транспортних пригод; використання досвіду розвинених країн ЄС [108, с. 435]. На думку автора, результатом транспортної інтеграції для України буде надходження іноземного капіталу, удосконалення інфраструктури, експорт

транспортних послуг, переваги у доступі до ринків, зростання кількості перевезень, підвищення стандартів із надання транспортних послуг і безпеки перевезень, бюджетна та ресурсна підтримка з боку ЄС, збільшення економічної ефективності транспортної системи країни [108, с. 437] .

Розглядаючи інтеграцію України до світової транспортної системи, Михайличенко К. М. акцентує увагу на необхідності зосередження уваги на виконанні Плану дій у сфері транспорту для регіону сусідства, представленого у 2011 році, та заходах, що передбачені Угодою асоціації Україна – ЄС, зокрема поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України; участі у програмі «Єдине європейське небо», більш ефективне використання вантажних перевезень залізничним транспортом; спрощення бар'єрів міжнародного транспортного співробітництва [107, с. 75].

Бойко О. В. визначає, що в процесах міжнародної інтеграції транспортно-дорожній комплекс має ряд особливостей. По-перше, транспорт – це інфраструктурна галузь, яка створює умови інтеграції усіх інших галузей економіки. По-друге, транспортно-дорожній комплекс бере участь у інтеграційних процесах як самостійна галузь, створюючи ряд специфічних форм інтеграції (міжнародні і транзитні перевезення, міжнародні транзитні коридори, експедиторське обслуговування тощо) [10, с. 97].

Серед найбільш вагомих заходів і реформ у сфері автомобільного транспорту важливе місце посідає гарантування регулювання питання стосовно доступу до професійної діяльності міжнародного та транспортного сектора; введення міжнародних стандартів щодо дотримання часу роботи та відпочинку водіїв; прийняття та впровадження дій щодо підвищення безпеки на транспорті [7, с. 89].

На прикладі Польщі автор не тільки розглядає особливості регулювання діяльності автомобільного транспорту у країнах ЄС, але і акцентує увагу на місці територіальних органів влади у забезпеченні відповідних вимог його діяльності [7, с. 92–93].

Необхідною умовою інтеграції української автотранспортної системи у транспортну систему ЄС є приведення у відповідність умов ліцензування автотранспортної діяльності. Майборода Ю. В. зазначає, що наявна в Україні система ліцензування автотранспортних перевезень містить ряд вимог, які є тотожними загальноєвропейським і можуть стати основою для упровадження умов допуску до професії, які застосовуються у країнах ЄС [94, с. 35].

Зазначимо, що гармонізація підходів до функціонування АТК регіонів у країнах і регіонах ЄС охоплює майже всі аспекти: від технічних вимог до екологізації автотранспортних перевезень (Додаток Е).

При аналізі етапів уніфікації та гармонізації підходів до діяльності АТК регіонів в умовах поглиблення інтеграції, їх спрямованості і цілей проявляються нові загрози ЕБ АТКР:

- спрямованість європейської транспортної політики на скорочення автомобільних перевезень на середні відстані і заміни їх залізничними перевезеннями;
- упровадження більш жорстких екологічних умов з метою обмеження негативного впливу на навколишнє середовище;
- формування прозорих принципів фінансування ремонту і будівництва доріг із обов'язковим включенням екологічної складової і забезпеченням фінансових гарантій;
- упровадження технічних вимог на рівні країн ЄС;
- формування вимог до автоперевізників виходячи із наявних у країнах ЄС умов допуску до професії [61].

Визначені умови спрямовані на підвищення якості транспортних послуг, створення ефективних умов фінансування, формування новітньої автотранспортної інфраструктури, підвищення соціальної відповідальності автоперевізників, неготовність до їх упровадження і роботи з урахуванням більш відповідальних і жорстких вимог, інертність регіональних органів самоврядування у питаннях транспортної політики парадоксально створює значні загрози у діяльності АТК регіонів.

Подальша інтеграція України до ЄС підвищує актуальність узгодження умов допуску до роботи компаній, що займаються автомобільними та вантажними перевезеннями.

Виходячи із умов Директиви №96/26/ЕС та її доопрацювання у межах Директива №98/76/ЕС основними вимогами допуску до роботи автооператорів при здійсненні пасажирських і вантажних перевезень були визначені:

- бездоганна репутація;
- фінансове становище;
- професійна кваліфікація (рис. 1.4).

Свій розвиток положення допуску до роботи автомобільних операторів (в інтерпретації країнами ЄС – автоперевізників, перевізників, автотранспортних підприємств) отримали у Регламенті (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту та Ради «Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС» від 21 жовтня 2009 року. Розглядаючи зміни, які були запропоновані цими нормативними актами, необхідно зазначити, що основні підходи до допуску до роботи автооператорів залишилися без змін – наявність бездоганної репутації, забезпечення фінансового стану, відповідність професійній кваліфікації.

Ці положення отримали своє трактування і конкретизацію шляхом введення вимог до наявності транспортного менеджера як гаранта професійної організації діяльності та якості управління перевезеннями, наявності спеціально обладнаного місця для зберігання і автотранспортних засобів як основи їх відповідного технічного стану [149].

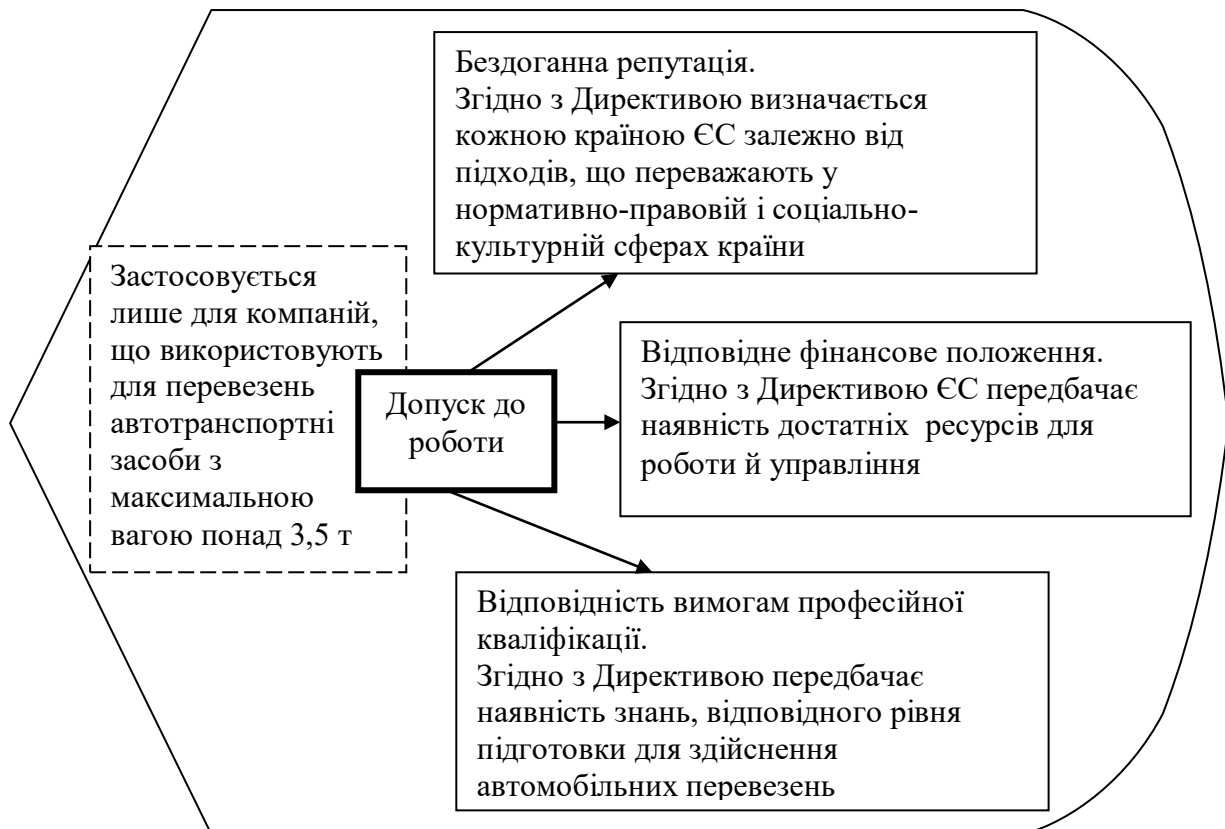


Рис. 1.4. Основні вимоги допуску до роботи автомобільного оператора згідно з Директивою № 96/26/ЕС [6; 133; 134; 140; 149; 211]

У Регламенті значно розширені поняття «бездоганна репутація» автооператора, вимоги до обов'язків і професійної компетенції транспортного менеджера, визначення й підходи до підтвердження фінансового стану (табл. 1.3).

В основу визначення умов допуску до діяльності автооператорів покладено базові принципи ЄС:

- забезпечення добросовісної конкуренції на ринках автотранспортних послуг;
- створення рівних умов для автомобільних перевізників усіх країн ЄС, а також перевізників з інших держав;
- забезпечення однорідних і раціональних умов застосування правил, що передбачені Регламентом;
- становлення соціально відповідального бізнесу на ринках автомобільних

перевезень, підвищення соціальної відповідальності як безпосередньо автоперевізників, так і регіональних і державних органів влади;

- забезпечення екологізації автомобільних перевезень, зниження негативного впливу автотранспорту на навколишнє середовище;
- уніфікація підходів до регіонального та державного управління автотранспортних комплексів регіонів;
- забезпечення можливостей врахування регіональних особливостей введення бізнесу на транспорті, національних підходів до організації його діяльності;
- уніфікація і спрощення декантації і процедурних питань організації діяльності.

Кожна із визначених вимог є достатньо новою для українських автоперевізників, оскільки, незважаючи на те, що питання поступового впровадження європейських стандартів у практику ліцензування автомобільних перевезень оговорюється протягом багатьох років, істотних кроків щодо підготовки роботи АТК регіонів у новітніх умовах із урахуванням євроінтеграційних пріоритетів досить не здійснено. Тобто реалізація конкретних заходів і дій згідно з програмою євроінтеграції України спричинить виникнення нових загроз у діяльності АТКР.

Еволюція умов допуску до діяльності автомобільного перевізника у ЄС (узагальнено автором за матеріалами [6; 133; 134; 140; 149; 163; 211]))

№	Директива / Регламент ЄС	Положення				
		Бездоганна (хороша) репутація	Фінансове становище	Професійна компетенція		Додаткові умови
				Основні вимоги	Транспортний менеджер	
1	2	3	4	5	6	7
1	Директива № 96/26/ЕС	Визначаються кожною із країн	1. Наявність достатніх ресурсів для забезпечення роботи підприємства. 2. Наявність не менше 9000 євро ліквідаційного капіталу на першу машину і не менше 5000 євро – на кожну наступну	Знання, що відповідають рівню підготовки та включають знання Цивільного, Торгового, Соціального, Податкового права, безпеки руху, технічних стандартів і аспектів роботи	-	
2	Директива № 98/76/ЕС	Особи, які не допускали порушень умов оплати і зайнятості у професії, безпеки дорожнього руху і транспортного засобу, охорони навколишнього середовища й інших правил, що відносяться до професійної діяльності	1. Наявність не менше 9000 євро ліквідаційного капіталу на першу машину і не менше 5000 євро – на кожну наступну. Фіксована вартість євро в національних валютах країн, які не є членами третього етапу єдиного валютного союзу, повинна встановлюватися кожні 5 років	1. Основні вимоги – без змін. 2. Підтверджуються письмовим іспитом. Від іспиту можуть бути звільнені здобувачі, що мають досвід практичної управлінської роботи у сфері транспорту не менше 5 років, іспит може бути замінено тестом	-	1. Не застосовуються до автомобілів, вага яких не перевищує 3,5 т

1	2	3	4	5	6	7
3	Регламент (ЄС) № 1071/2009	Хороша репутація зумовлюється відсутністю у осіб звинувачення у тяжких кримінальних злочинах або відсутності санкцій, накладених, зокрема, за тяжкі порушення правил Співтовариства стосовно автомобільних перевезень	1. Основні вимоги – без змін. 2. Фіксована вартість євро в національних валютах країн, які не є членами третього етапу єдиного валютного союзу, повинна встановлюватися кожний фінансовий рік. 3. Мати здатність виконувати свої фінансові зобов'язання протягом фінансового року. З цією метою підприємство демонструє, на основі щорічних звітів, засвідчених аудитором або відповідно акредитованою особою, що кожного року воно має у своєму розпорядженні капітал і резерви, для забезпечення нормативу на кожний транспортний засіб	1. Основні вимоги без змін. 2. Упровадження умови наявності транспортного менеджера	1. Фізична особа, яка прийнята на роботу підприємством, або, коли це підприємство є фізичною особою – цю особу, або, коли це передбачено, іншу фізичну особу, призначену таким підприємством за договором, яка раціонально та постійно керує транспортною діяльністю такого підприємства. 2. У своїй компетенції менеджера перевезень особа, зазначена в підпункті, може керувати діяльністю до чотирьох підприємств включно, які виконують перевезення із максимальним загальним парком у розмірі 50 транспортних засобів	1. Не застосовуються до автомобілів, вага яких не перевищує 3,5 т. 2. Мати місце заснування, що знаходиться у цій державі-члені, зі службовими приміщеннями, у яких зберігаються основні бізнес-документи. 3. Упровадження національних електронних реєстрів

У таких умовах превентивні заходи та ґрунтовна підготовка до роботи у більш жорстких організаційних і фінансових умовах, розробка дієвих заходів із адаптації умов діяльності АТКР у розрізі всіх їх функціональних складових, впровадження європейського досвіду і підходу до організації їх діяльності мають стати запорукою забезпечення економічної безпеки АТКР у довгостроковій стратегічній перспективі.

В Україні зроблено значні кроки із лібералізації діяльності автоперевізників. Одним із таких заходів стало прийняття у березня 2015 року Закон України № 222-VIII від 2 березня 2015 р. «Про ліцензування видів господарської діяльності», який набрав чинності із 28 червня 2015 року [139].

Питання професійної компетенції певною мірою знайшли своє відображення у ліцензійних вимогах, які застосовуються до автоперевізників в Україні. Однак у Законі України «Про ліцензування видів господарської діяльності» вимоги стосуються лише досвіду, підготовки й умов роботи водіїв (наявність прав відповідної категорії, необхідність постійних медичних оглядів, наявність певного досвіду при допуску до роботи на міжнародних перевезеннях, визначення мінімального віку при допуску для перевезень пасажирів на внутрішніх або міжнародних сполученнях). Вимоги до професійної компетенції власника підприємства, його керівника, а також до особи, яка має відповідний досвід і підготовку щодо організації й керування автоперевезеннями (транспортного менеджера), українським законодавством не передбачено.

Підготовка транспортного менеджера передбачає наявність відповідного сертифіката, що дає йому дозвіл виконувати ці обов'язки. Сертифікація має проводитися відповідною установою, яка уповноважена органом державної або регіональної влади, мати уніфіковану форму та підтверджувати наявність знань у низці сфер діяльності автоперевізника: транспортного права, господарського права, нормативних актів із праці та соціальної забезпеченості, технології і організації перевезень; передбачати вимоги до організації праці, умов відпочинку водіїв, утримання

автотранспортних засобів, безпеки автоперевезень. За умовами, які застосовуються у ЄС, транспортний менеджер повинен постійно проживати в одній із країн ЄС, тобто при подальшій інтеграції до європейського співтовариства питання залучення фахівців із ЄС або верифікації сертифікатів транспортного менеджера, що видані на території України, стане одним із актуальніших питань у діяльності автоперевізників і вплине на забезпечення ЕБ АТКР.

Незважаючи на уніфікацію вимог до компетентності та підготовки транспортного менеджера, європейський досвід залишає право на адаптацію загальних вимог до національного законодавства та національних підходів до функціонування АТК. Наприклад, у вимогах до допуску до професії у Республіці Польща транспортному менеджеру надається повне право представляти інтереси автоперевізника. У Литві транспортного менеджера визначено як «особу, яка керує дорожньо-транспортною діяльністю», оскільки об'єктом допуску до професії у країні є дорожньо-транспортна діяльність (табл. 1.4). Незважаючи на певні розбіжності, спільним для визначення особи транспортного менеджера є наявність бездоганної репутації.

Підхід до бездоганної репутації майже у всіх країнах ЄС є уніфікованим. Бездоганна репутація у загальному вигляді передбачає відсутність притягнення до карної відповідальності та відповідальності за адміністративні порушення, які пов'язані із безпекою перевезень, організацією праці, умовами відпочинку працівників, фінансовими аспектами діяльності. Для виконання вимоги, що стосується бездоганної репутації, власник підприємства, його керівник і транспортний менеджер повинні не мати правопорушень не лише у професійній сфері, але і в тому, що стосується особистості, наприклад, не притягатися до відповідальності за АТП на особистому транспорті або не мати адміністративних штрафів за порушення правил безпеки руху.

Визначення умов допуску до діяльності автомобільних перевізників у деяких країнах ЄС

(узагальнено автором за матеріалами [4; 7; 96; 123; 124; 140; 175; 176])

№	Країна	Місце діяльності	Бездоганна репутація	Фінансове становище	Транспортний менеджер	Термін ліцензії	Джерело
1	Республіка Польща	1. Місцезнаходження на території Польщі. 2. Відповідним чином обладнане приміщення для ведення основного виду діяльності. 3. Хоча би один транспортний засіб має бути зареєстровано у Польщі. 4. Діяльність ведеться з використанням експлуатаційної бази, яка обладнана критичними боксами та технічним інвентарем	Передбачає відсутність у власника, транспортного менеджера, а також водіїв і обслуговуючого персоналу судимостей та адміністративних правопорушень, зокрема, пов'язаних із транспортом технічними нормами, фінансами, трудовим правом	Перевізник у будь-який час має можливість довести свою фінансову спроможність шляхом надання фінансового річного звіту, який завірено аудитором	Повинен відповідати вимогам професійної компетенції, мати місце проживання на території ЄС, бездоганну репутацію, сертифікат керуючого транспортом, право представляти перевізника	5 років	
2	Литва	1. Місцезнаходження на території. 2. Центр управління перевезеннями; приміщення, планування й обладнання якого призначене для роботи з клієнтами і зберігання документів. 3. Місце для стоянки із покриттям асфальтом, гравієм, плиткою, яке знаходиться за межами житлових масивів	Перевізник (власник підприємства), керівник, транспортний менеджер повинні відповідати вимогам, тобто не мати адміністративних штрафів, адміністративної та карної судимості, список яких затверджено відповідними органами	Передбачає необхідність підтвердження для фізичних і юридичних осіб власним капіталом, а для перевізників суспільного сектора – наявністю майна для забезпечення нормативу фінансової спроможності на кожний транспортний засіб	Особа, яка керує дорожньо-транспортною діяльністю, повинна безперервно керувати транспортною діяльністю, експлуатацією і обслуговуванням транспортних засобів, вести загальний облік, слідкувати за безпекою руху	10 років	

Бездоганна репутація поряд із професійною компетентністю транспортного менеджера стає однією із важливих умов розвитку соціально відповідального бізнесу на автомобільному транспорті.

У практиці діяльності українських автоперевізників має місце поняття ділової репутації, яка забезпечується досвідом роботи і створенням певного позитивного іміджу, але поняття ділової репутації перевізника і бездоганної репутації, як це визначено у вимогах допуску до професії, не є тотожними.

Деяку схожість із вимогою до обов'язкового обладнання відповідного місця діяльності мають вимоги, які представлені в умовах ліцензування певних видів діяльності українських автоперевізників. Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» визначає обов'язкову наявність власного або орендованого місця для зберігання автотранспортних засобів.

Отже, упровадження умов допуску до діяльності автоперевізників у практичну роботу регіональних АТК зумовлюють додаткові заходи з їх боку, а отже, і додаткові витрати щодо обладнання центру управління перевезеннями.

Фінансова спроможність на цей момент для українських автоперевізників є результатом діяльності, складовою їх фінансового стану, тобто виникає як характеристика в процесі здійснення діяльності або після отримання певних фінансових результатів діяльності. Сприйняття фінансової спроможності як умови, яку необхідно забезпечити на початку здійснення діяльності серед українських автоперевізників, досі не сформоване.

Починаючи із першого січня 2017 року у більшості країн ЄС відбулися значні зміни у визначенні нормативу фінансової спроможності (табл. 1.5).

Норматив фінансової спроможності як необхідна кількість фінансових ресурсів, що потрібні для забезпечення їх діяльності, зріс.

Для визначення фінансової спроможності необхідне чітке виокремлення тих ресурсів, які будуть виступати як її основа розрахунку.

**Нормативи визначення фінансової спроможності автомобільних
перевізників у деяких країнах ЄС [212]**

№	Країна	Перший транспортний засіб, євро	На кожен наступний транспортний засіб, євро
1	Польща, Литва, Латвія	9000	5000
2	Велика Британія та частина країн ЄС-10 (до 01.01.2017 р.)	6650	3700
3	Велика Британія та частина країн ЄС-10 (з 01.01.2017 р.)	7850	4350

Попередні редакції Регламенту ЄС визначали основою розрахунку фінансової спроможності наявність визначеного нормативу ліквідаційного капіталу на кожний транспортний засіб, а Регламент (ЄС) № 1071/2009 розширив підхід до бази визначення фінансової спроможності. Фінансова спроможність визначається як наявність капіталу або резервів для виконання своєї діяльності, що підтверджується фінансовим звітом підприємства або щорічним аудиторським звітом. На думку автора, такий підхід є неприйнятним для автоперевізників України на етапі адаптації. Норматив фінансової спроможності повинен чітко визначати, який вид капіталу виступає основою, як підтверджується, які транспортні засоби враховуються. Також важливим моментом є необхідність поступової адаптації до таких вимог. Тут у нагоді стає досвід країн – членів ЄС, які застосовували перехідні нормативи (зокрема, Чехія, Литва й ін.), поступово наближаючи їх до загальноєвропейських. Прикладом може слугувати підхід до визначення фінансової спроможності для автоперевізників у Литві, який більш конкретизовано. Фінансову спроможність визначено як забезпечення власним капіталом, а для перевізників суспільного сектора – наявністю майна для забезпечення нормативу фінансової спроможності на кожний транспортний засіб [4].

На думку Майбороди Ю. В., яка розглядає можливі підходи до

визначення фінансової спроможності, доцільно використовувати дані щодо суми власного капіталу, яку віднесено до кількості одиниць рухомого складу, що використовуються в основних перевезеннях [96].

Тобто імплементація вимог здійснення автоперевезень, які застосовуються у країнах ЄС, потребують вирішення ряду важливих питань у розрізі забезпечення ЕБ АТКР:

- адаптація наявних умов ліцензування до положень допуску автоперевізника до роботи, які застосовуються у країнах ЄС;
- чітке визначення та нормативне закріплення положень допуску до роботи автоперевізника з урахуванням реалій української економіки;
- визначення основних нормативів, зокрема фінансової спроможності, із урахуванням необхідності перехідного періоду;
- визначення повноважень державних, регіональних та органів місцевого самоврядування у забезпеченні вимог допуску до роботи;
- визначення організаційних структур, громадських утворень, професійних об'єднань, які можуть підтверджувати та виступати гарантами їх виконання;
- визначення програм підготовки фахівців із перевезення вантажів і пасажирів, які б відповідали вимогам наявності транспортного менеджера, зокрема, ліцензування центрів сертифікації, підтвердження наявних освітніх програм вишів України, які можуть стати основою виконання цієї вимоги відповідно до наявності досвіду роботи та спеціальної освіти тощо;
- визначення документів, які можуть виступати підтвердження бездоганної репутації, фінансової спроможності, наявності центру управління.

Особливого значення в процесі децентралізації і підвищення ролі місцевих органів самоврядування у забезпеченні умов для ефективного функціонування регіональних господарських комплексів набуває питання дій регіональних органів влади та недержавних регіональних об'єднань у підготовці та поступовому впровадженні вимог допуску до роботи,

проведенні заходів із нівелювання загроз, що виникнуть у функціонуванні АТКР при подальшому розвитку процесів євроінтеграції, розробці рекомендацій із виконання нормативів фінансової спроможності, наявності транспортного менеджера, рекомендацій із гарантування та забезпечення фінансової спроможності.

Стратегічний рівень ЕБ АТКР враховує саме ці питання і в комплексі з базовим рівнем, який формує наявність необхідної кількості автоперевізників та автодорожньої інфраструктури, повинен забезпечити ЕБ у довгостроковий період. Заходи із забезпечення ЕБ на стратегічному рівні мають передбачати поетапне їх упровадження і на момент, коли виконання вимог ЄС стосовно допуску до роботи автооператорів стане реальністю і обов'язковою умовою діяльності, їх виконання не потребує значних витрат як з боку автоперевізників, так і з боку органів державної і регіональної влади.

Отже, виходячи із вищевикладеного основними завданнями, що будуть вирішені у подальшому дослідженні, є:

- визначити ступінь розвитку АТК регіонів на базовому рівні;
- охарактеризувати методику оцінки стратегічного рівня ЕБ АТКР;
- обґрунтувати комплекс заходів на регіональному рівні із забезпечення стратегічного рівня ЕБ АТКР.

Подальша імплементація вимог допуску до роботи у діяльність українських автоперевізників потребує розвитку регіональних структур, які візьмуть на себе завдання поширення інформації, проведення моніторингу, надання консультацій. Такі функції можуть виконувати недержавні регіональні об'єднання, які до свого складу можуть включати як представників підприємницького сектора, так і представників органів місцевого самоврядування.

Регіональна влада й органи місцевого самоврядування за таких умов повинні брати на себе ініціативу із їх створення і виступати із пропозиціями по закріпленню їх повноважень на правовому рівні.

Отже, у сучасних умовах більшість рішень щодо забезпечення

економічної безпеки АТР регіонів, враховуючи всі функціональні складові їх діяльності, повинні прийматися і впроваджуватися на рівні регіонів. Спрямованість державної політики на децентралізацію, підвищення ролі регіонів у вирішенні питань макроекономічної, соціальної та інших політик, врахування європейських принципів самоврядування і самоусвідомлення зумовлює місце і значення регіональних ініціатив стосовно поступової адаптації АТКР регіонів до європейського транспортного комплексу.

1.3. Тенденції розвитку автомобільного транспорту в Україні

Розвиток автомобільного транспорту в країні протягом багатьох років демонструє значне зростання його обсягів і підвищує значення у забезпеченні потреб національної економіки у перевезеннях. Більшість показників його діяльності, незважаючи на економічну та соціально-політичну кризову ситуацію в країні, зростають або залишаються на достатньо високому рівні. Зміни, що відбулися у здійсненні перевезень залізничним транспортом, які зумовлюються втратою частини інфраструктури залізничного транспорту, складнощі у повноцінній діяльності водного транспорту висунули на перший план автомобільний транспорт, який завдяки своїй мобільності взяв на себе значне навантаження у забезпеченні перевезень вантажів і пасажирів у всіх видах перевезень.

Скорочення обсягів перевезення вантажів у 2014–2018 рр. порівняно із попередніми роками визначається загальним скороченням виробництва у країні, ускладненням соціально-політичної ситуації, значними змінами в автотранспортних маршрутах, втратою частини дорожньо-транспортної інфраструктури (рис. 1.5).

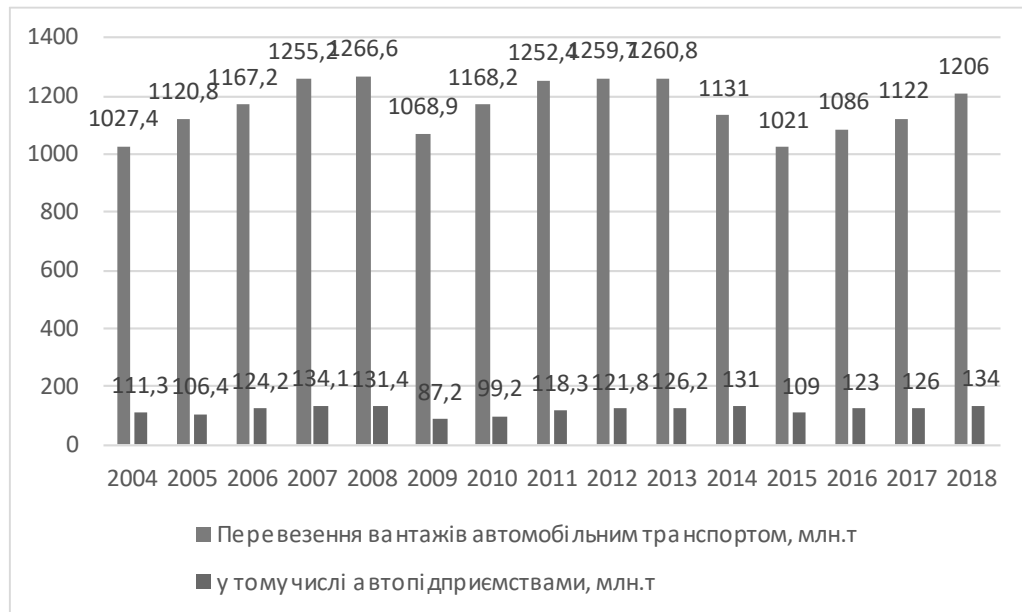


Рис. 1.5. Перевезення вантажів автомобільним транспортом [172–174]

Протягом останніх десяти років зростає частка автомобільного транспорту у перевезенні вантажів: у 2010–2018 рр. питома вага автомобільного транспорту майже у 2,3 разу перевищувала питому вагу всього іншого транспорту у перевезенні вантажів (рис. 1.6).

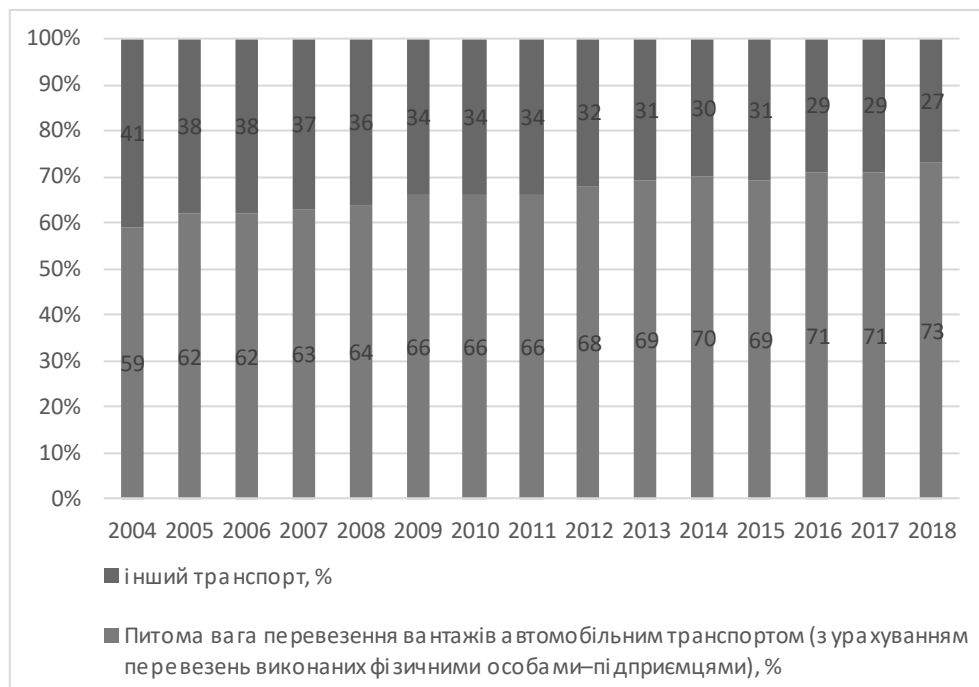


Рис. 1.6. Частка автомобільного транспорту у структурі перевезення вантажів у країні, % [172–174]

Починаючи із 2004 р. вантажообіг автомобільного транспорту зростає. На його темпах значно позначилися фінансові кризи 2008–2009 рр. і 2014–2016 рр., які сприяли його скороченню. У 2016 р. обсяги вантажообігу автомобільного транспорту вийшли на рівень 2014 р. і у подальші роки лише зростають (рис. 1.7).

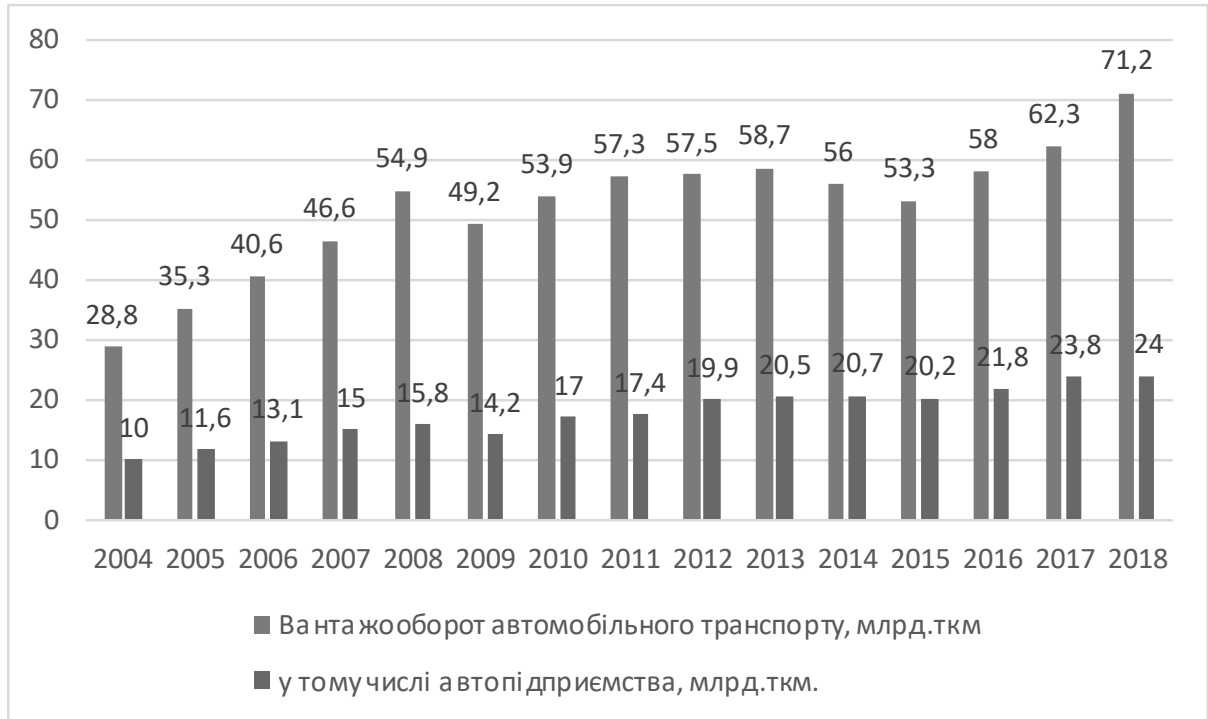


Рис. 1.7. Вантажообіг автомобільного транспорту [172–174]

Аналогічна тенденція простежується у змінах вантажообігу автотранспортних підприємств: незважаючи на незначні спади 2009 і 2015 рр., вантажообіг автотранспортних підприємств стабільно зростає.

Частка автомобільного транспорту у вантажообороті країни залишається значною і зростає (рис. 1.8). Якщо у 2008 р. частка вантажообігу автомобільного транспорту складала у загальній структурі вантажообігу 11 %, то у 2016 р. вона склала 16,9 %.

Протягом подальших років відбувається лише зростання частки автомобільного транспорту у вантажообігу країни: у 2017 р. вона становила 17,1 % у загальному вантажообігу всіх видів транспорту у країні, а у 2018 р. досягла найбільшого за останні десять років значення у 19,9 %.

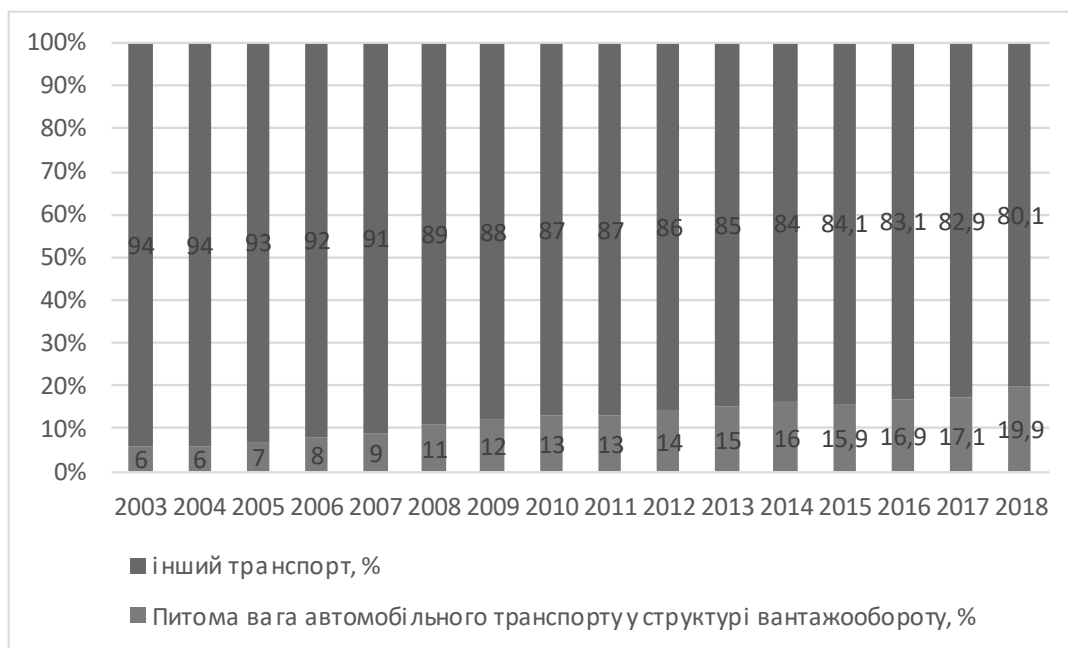


Рис. 1.8. Частка автомобільного транспорту у структурі вантажообігу країни, % [172–174]

Поряд із зростанням перевезення вантажів і зростанням вантажообігу в останні роки значно знижуються обсяги перевезення пасажирів автомобільним транспортом (рис. 1.9).

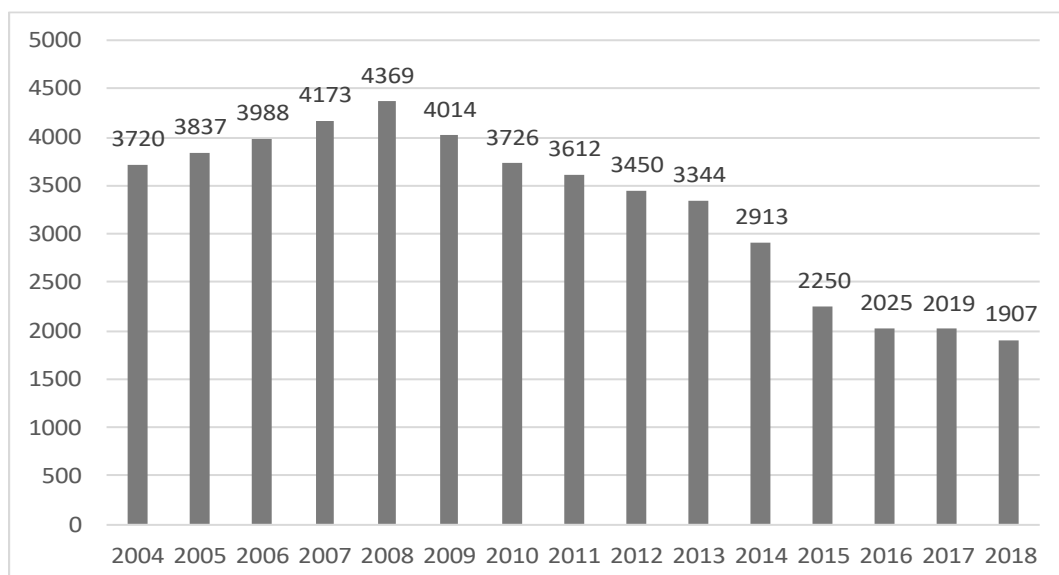


Рис. 1.9. Перевезення пасажирів автомобільним транспортом [172–174]

Скорочення частки автомобільного транспорту, призначеного для відправлення пасажирів, відбувається переважно за рахунок скорочення

кількості відправлень пасажирів у міському сполученні, в якому зростає вага тролейбусного і трамвайного транспорту, чому сприяє той факт, що на фоні вартості пасажирських перевезень автотранспортом у міському сполученні, перевезення цими видами транспорту є значно дешевшими і забезпечують значну кількість перевезення пільгового контингенту (рис. 1.10).



Рис. 1.10. Частка видів транспорту у відправленні пасажирів [172–174]

Відповідно до зниження обсягів пасажирських відправлень знижується пасажирообіг автомобільного транспорту (рис. 1.11).

Свого найбільшого значення цей показник досягає у 2008 р., після чого простежується його стабільне поступове зниження. Значного падіння показник пасажирообігу досяг у 2015 р., коли його значення скоротилося із 42,6 до 34,6 млн пас. км. Протягом останніх чотирьох років його значення істотно не змінювалося. Зазначимо, що поряд із зростанням вантажообігу автомобільного транспорту таке значне скорочення обсягів пасажирських перевезень і пасажирообігу характеризує саме цю сферу перевезень як найбільш проблемну для автоперевізників, оскільки саме в перевезенні пасажирів відбувається досить істотне негативне реагування на зміни цін.

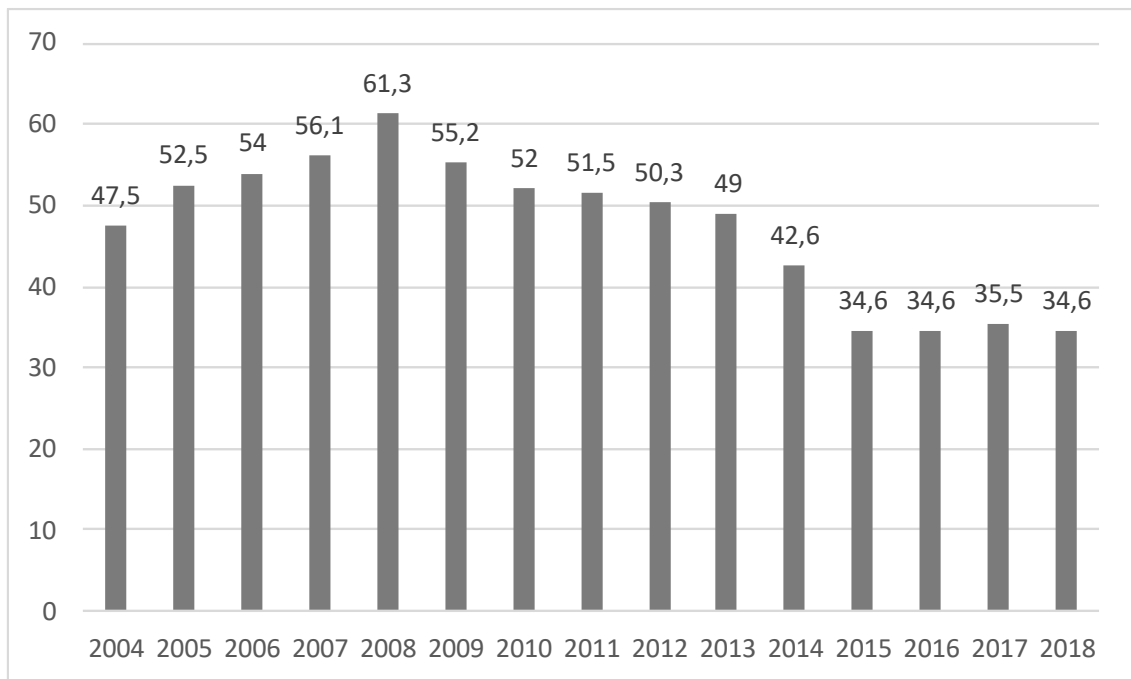


Рис. 1.11. Пасажи́рообі́г автомобі́льного транспорту [172–174]

Зростання цін на пасажирські перевезення на всіх видах сполучення (міському, приміському, міжміському та міжнародному) є основною причиною скорочення як обсягів відправлення пасажирів, так і пасажирообігу. Лідерські позиції за часткою пасажирообігу протягом останніх років утримує залізничний транспорт (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Частка видів транспорту у пасажирообігу (за даними [172–174])

Вид транспорту, %	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
залізничний транспорт	34	36	36	28	27
авіаційний транспорт	11	12	15	20	25
автомобільний транспорт	40	36	34	36	33
тролейбусний транспорт	6	6	6	6	6
трамвайний транспорт	4	4	4	4	4
метрополітен	5	6	5	6	5

Якщо частка залізничного транспорту у структурі пасажирообігу протягом багатьох років залишається майже без змін – 36–39 %, то частка автомобільного транспорту скорочується від 38–40 % у період 2010–2014 рр. до 33 % у 2018 р.

Зростання частки у відправленні пасажирів соціальних видів транспорту (трамвай, тролейбус) у міському сполученні, відправлення пасажирів залізничним транспортом у приміському та міжміському сполученнях за рахунок більш дешевих тарифів, значно сприяють зниженню кількості поїздок автомобільним транспортом на одну особу наявного населення за рік (табл. 1.7).

Таблиця 1.7

Кількість поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за рік (за даними [172–174])

Вид транспорту	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Залізничний ¹	9	9	9	4	4
Морський	0,001	0,001	0,001	0,001	0,002
Річковий	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Авіаційний	0,15	0,15	0,19	0,25	0,30
Автомобільний (автобуси) ²	68	53	47	48	45
Тролейбусний	66	76	71	75	72
Трамвайний	61	69	65	64	64
Метрополітенівський	136	131	131	134	135

¹За даними ПАТ «Укрзалізниця», з 2010 року – з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою.

²З урахуванням обсягів автомобільних пасажирських перевезень (автобусами), виконаних підприємцями малого бізнесу – фізичними і юридичними особами.

У зовнішньоекономічній діяльності автомобільного транспорту відбуваються суттєві зміни. За останні роки значно знижується експорт та імпорт послуг автомобільного транспорту (табл. 1.8).

Сальдо послуг автомобільного транспорту лишається позитивним, тобто експорт автомобільних послуг перевищує їх імпорт [122].

Отже, незважаючи на значні ускладнення у функціонуванні та наданні автомобільних послуг, автомобільний транспорт лишається одним із лідерів у обсягах вантажних перевезень та відправлення пасажирів.

Таблиця 1.8

Показники зовнішньоекономічної діяльності автомобільного транспорту (за даними [172–174])

Показник	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Експорт послуг автомобільного транспорту, тис. дол. США	459623,70	249071,00	237949,10	273773,7	304438,0
Імпорт послуг автомобільного транспорту, тис. дол. США	189804,70	91845,40	114860,70	132793,4	142892,5
Сальдо послуг автомобільного транспорту, тис. дол. США	269819,00	157225,60	123088,40	140980,3	161545,5
Покриття експорту імпорту автомобільних послуг, %	70,34519	58,41631	93,31562	49,21573	116,0893

Переваги автотранспорту (мобільність, мультимодальність та інші) значно підвищують його роль в умовах ускладнення залізничних перевезень, достатньо високих цін на авіаперевезення і водночас при недостатньо розвиненому використанні водного транспорту на внутрішніх і міжнародних перевезеннях. Зазначимо, що для ряду регіонів України автомобільне сполучення залишається основним в усіх видах перевезень, що загострює питання створення результативної системи ЕБ АТКР.

Розвиток автотранспортного комплексу, окрім виробничої складової, яка визначає обсяги надання транспортних послуг і наявність виробничих потужностей для їх виробництва, характеризуються наявністю транспортно-дорожньої інфраструктури (інфраструктурної складової), яка спрямована на забезпечення умов здійснення автотранспортних перевезень належної якості.

За останні п'ять років частка автомобільних доріг різних категорії в загальній кількості автомобільних доріг з твердим покриттям в Україні залишається майже незмінною (табл. 1.9).

Отже, автомобільний транспорт, утримуючи лідерські позиції у перевезенні вантажів і відправленні пасажирів, забезпечує значну кількість потреб у транспортних послугах.

Таблиця 1.9

Частка доріг різних категорій у загальній довжині доріг із твердим покриттям (розраховано автором на основі даних [172–174])

Рік	Автомобільні дороги з твердим покриттям	Частка за категоріями, %				
		I	II	III	IV	V
2014	159463,2	1,72	7,49	16,72	65,35	8,72
2015	159447,1	1,70	7,65	16,66	65,28	8,71
2016	159462,1	1,70	7,65	16,64	65,29	8,70
2017	159595,00	1,70	7,66	16,66	65,28	8,71
2018	158483,70	1,72	7,84	16,57	65,23	8,64

Ряд переваг, які має автомобільний транспорт, дозволяють використовувати цей вид транспорту там, де виникають значні складнощі у здійсненні перевезень іншими видами транспорту.

Визначальним є і той факт, що значна кількість транзитних маршрутів через територію України базуються на автомобільних перевезеннях. Тобто розвиток дорожньої інфраструктури та підвищення ефективності діяльності автомобільного транспорту є умовою реалізації транспортного потенціалу країни та її регіонів.

1.4. Сучасний стан автотранспортних комплексів регіонів України у розрізі формування економічної безпеки

Перенесення акцентів макроекономічного розвитку у регіони, збільшення їх ролі та значення у вирішенні питань формування сучасної інфраструктури і забезпеченні регіональних, міжрегіональних і міжнародних транспортних зв'язків підвищують актуальність формування сучасних підходів до функціонування автотранспортних комплексів як відносно самостійних регіональних систем. Складність цих процесів полягає в

урахуванні національних і регіональних інтересів у транспортній сфері, централізації функцій створення і утримання дорожньої інфраструктури, відсутності конкурентних відносин у сфері дорожнього господарства, несформованій нормативно-правовій базі впровадження дієвих національних і регіональних програм оновлення рухомого складу.

Автотранспортний комплекс регіону як частину транспортного комплексу країни інтегровано в усі макроекономічні процеси в національній економіці. Значна кількість питань його результативного функціонування спрямована на обслуговування регіональних господарських процесів і забезпечення соціальних потреб регіону, що підвищує актуальність питань визначення напрямків розвитку автотранспортних комплексів у регіональному розвитку.

Реалії часу привнесли значні зміни у розподіл транспортних перевезень в Україні: значне скорочення залізничних перевезень, у першу чергу у напрямку АРК і частини Луганської та Донецької областей, розрив сформованої системи залізничних перевезень, нерозвиненість системи перевезень водними шляхами, насамперед у розрізі пасажирських перевезень, підвищують значення та обсяги перевезень автомобільного транспорту в країні.

Найбільша частка перевезення вантажів автомобільним транспортом за регіонами припадає на Дніпропетровську область (протягом останніх років частка автоперевезень вантажів цієї області складала від 26,2 % до 32 %). Значна частка вантажних перевезень серед регіонів України припадає на Полтавську область. Протягом останніх п'яти років саме ці дві області утримували лідерські позиції за обсягами вантажних автомобільних перевезень (табл. 1.10).

Значною у 2011–2013 рр. була частка у структурі вантажних перевезень Донецької області, яка значно скоротилася у 2014–2016 рр., насамперед за рахунок того, що у 2014-2015 рр. показник не враховує частини території

області, а також соціально-політичну ситуацію у регіоні, що призвело до розриву автотранспортних зв'язків.

Таблиця 1.10

Розподіл перевезень вантажів за регіонами
(розраховано автором на основі даних [147; 148])

Регіон	Частка регіону у перевезенні вантажів, %				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	4	5	6	5	6
Автономна Республіка Крим	-	-	-	-	-
Вінницька обл.	2,9	2,9	2,7	2,9	2,7
Волинська обл.	0,9	1,0	1,2	1,0	1,2
Дніпропетровська обл.	32,0	29,4	26,2	29,4	26,2
Донецька обл.	6,0	7,5	10,9	7,5	10,9
Житомирська обл.	4,2	5,1	3,7	5,1	3,7
Закарпатська обл.	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8
Запорізька обл.	2,8	2,8	2,7	2,8	2,7
Івано-Франківська обл.	0,9	1,4	1,4	1,4	1,4
Київська обл.	3,3	4,0	4,4	4,0	4,4
Кіровоградська обл.	4,0	4,3	3,6	4,3	3,6
Луганська обл.	2,4	2,7	1,5	2,7	1,5
Львівська обл.	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0
Миколаївська обл.	1,7	1,9	2,1	1,9	2,1
Одеська обл.	1,8	2,2	2,1	2,2	2,1
Полтавська обл.	20,9	15,8	17,8	15,8	17,8
Рівненська обл.	1,1	1,2	1,4	1,2	1,4
Сумська обл.	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Тернопільська обл.	1,5	1,4	1,3	1,4	1,3
Харківська обл.	2,6	2,8	2,7	2,8	2,7
Херсонська обл.	1,0	1,1	1,0	1,1	1,0
Хмельницька обл.	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7
Черкаська обл.	2,9	2,5	2,9	2,5	2,9
Чернівецька обл.	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Чернігівська обл.	1,0	1,0	1,1	1,0	1,1

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Окрім соціально-політичної ситуації у країні, на такий розподіл перевезень вантажів значно впливає наявність транспортних вузлів інших видів транспорту (зокрема, залізничного), а також розвиненість транзитних транспортних шляхів. Прикладом можуть виступати Харківська область із значним залізничним вузлом і вагомим транзитним потенціалом саме

залізничного транспорту, а також Одеська область із розвиненим водним транспортним вузлом.

Протягом останніх п'яти років у більшості регіонів України відбувається скорочення загального пробігу вантажного автомобільного транспорту (табл. 1.11).

Таблиця 1.11

**Індекси перевезення вантажів автомобільним транспортом,
у % до попереднього року (за даними [172–174])**

Регіон	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
Вінницька обл.	98,80	91,46	96,33	96,19	105,04
Волинська обл.	97,12	104,95	117,92	104,00	103,08
Дніпропетровська обл.	96,17	83,05	94,61	115,45	98,87
Донецька обл.	40,45	113,24	154,03	88,62	107,23
Житомирська обл.	103,74	110,62	76,58	108,77	99,77
Закарпатська обл.	93,68	102,25	101,10	94,57	101,15
Запорізька обл.	89,46	90,76	101,75	104,83	100,99
Івано-Франківська обл.	115,05	133,64	109,79	128,66	59,41
Київська обл.	98,93	110,03	118,72	101,45	115,13
Кіровоградська обл.	133,63	95,84	88,58	118,04	107,42
Луганська обл.	93,73	101,49	58,97	30,43	95,92
Львівська обл.	97,66	98,56	104,37	107,91	111,21
Миколаївська обл.	99,49	100,52	117,95	89,13	103,90
Одеська обл.	92,51	105,71	101,80	106,64	120,33
Полтавська обл.	96,92	75,49	119,58	89,64	99,31
Рівненська обл.	91,04	102,46	118,40	129,73	89,06
Сумська обл.	107,02	95,08	100,00	108,62	100,79
Тернопільська обл.	110,90	79,77	106,52	113,61	110,18
Харківська обл.	98,64	97,25	104,95	109,09	101,23
Херсонська обл.	93,44	95,61	101,83	120,72	104,48
Хмельницька обл.	112,12	106,56	107,61	108,42	104,04
Черкаська обл.	134,02	77,40	127,60	94,36	141,86
Чернівецька обл.	104,08	92,16	112,77	130,19	101,45
Чернігівська обл.	92,13	88,03	115,53	98,32	101,71

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей

У перевезенні пасажирів автомобільний транспорт був і залишається одним із основних. У міських перевезеннях конкуренцію йому складають тролейбусний, трамвайний транспорт, а у великих містах – метрополітен. У приміських, міжміських і міжобласних пасажирських перевезеннях незначну конкуренцію автотранспорту складає залізничний, але зростання цін на залізничні перевезення можуть призвести до зростання кількості як перевезення пасажирів автотранспортом, так і до зростання його пасажирообігу. Але протягом 2014–2015 рр. майже в усіх регіонах України простежується незначне скорочення обсягів пасажирських перевезень (табл. 1.12).

Таблиця 1.12

Перевезення пасажирів у регіонах, млн осіб (за даними [172–174])

Регіон	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим	*	*	*	*	*
Вінницька обл.	88,4	87,8	81,4	81,0	79,9
Волинська обл.	85,6	83,1	80,5	74,1	69,2
Дніпропетровська обл.	264,9	163,2	101,7	116,9	119,3
Донецька обл.	378,3	109,3	80,7	89,7	90,2
Житомирська обл.	70,9	70,8	66,7	61,3	59,4
Закарпатська обл.	41,0	42,8	37,3	34,1	29,5
Запорізька обл.	75,8	66,6	63,0	65,1	67,8
Івано-Франківська обл.	85,3	80,0	56,8	63,5	67,1
Київська обл.	116,6	102,0	84,3	86,6	84,0
Кіровоградська обл.	47,7	48,5	47,0	41,9	49,6
Луганська обл.	54,6	8,3	11,7	7,9	6,4
Львівська обл.	171,0	152,4	133,0	131,1	124,3
Миколаївська обл.	120,8	83,2	84,8	86,6	87,4
Одеська обл.	161,5	140,9	135,7	125,7	105,8
Полтавська обл.	52,7	52,0	50,2	45,3	49,6
Рівненська обл.	100,3	93,1	88,4	101,0	90,3
Сумська обл.	66,7	64,4	61,4	63,0	68,8
Тернопільська обл.	67,2	63,8	53,9	51,3	45,1
Харківська обл.	128,4	124,6	111,9	114,9	103,0
Херсонська обл.	72,9	63,9	61,7	53,3	48,8
Хмельницька обл.	81,1	77,7	75,5	73,1	65,0
Черкаська обл.	77,0	73,0	67,8	66,2	60,6
Чернівецька обл.	42,5	39,3	30,2	34,0	32,8
Чернігівська обл.	61,6	48,4	47,3	44,3	40,5

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Найбільшу частку у перевезенні пасажирів за регіонами має також Дніпропетровська область. Значною є частка у перевезенні пасажирів автотранспортом Київської, Львівської, Одеської, Харківської областей (табл. 1.13).

Таблиця 1.13

Розподіл перевезень пасажирів за регіонами
(розраховано автором за даними [147–148])

Регіон	Частка регіону у перевезенні вантажів, %				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим	*	*	*	*	*
Вінницька обл.	3,52	3,91	4,75	4,01	4,19
Волинська обл.	3,41	3,70	4,70	3,67	3,63
Дніпропетровська обл.	10,54	7,27	5,94	5,79	6,26
Донецька обл.	15,05	4,87*	4,71	4,44	4,73
Житомирська обл.	2,82	3,16	3,89	3,04	3,12
Закарпатська обл.	1,63	1,91	2,18	1,69	1,55
Запорізька обл.	3,02	2,97	3,68	3,22	3,56
Івано-Франківська	3,39	3,57	3,32	3,14	3,52
Київська обл.	4,64	4,55	4,92	4,29	4,41
Кіровоградська обл.	1,90	2,16	2,74	2,07	2,60
Луганська обл.	2,17	0,37*	0,68	0,39	0,34
Львівська обл.	6,81	6,79	7,76	6,49	6,52
Миколаївська обл.	4,81	3,71	4,95	4,29	4,58
Одеська обл.	6,43	6,28	7,92	6,22	5,55
Полтавська обл.	2,10	2,32	2,93	2,24	2,60
Рівненська обл.	3,99	4,15	5,16	5,00	4,74
Сумська обл.	2,65	2,87	3,58	3,12	3,61
Тернопільська обл.	2,67	2,84	3,15	2,54	2,37
Харківська обл.	5,11	5,55	6,53	5,69	5,40
Херсонська обл.	2,90	2,85	3,60	2,64	2,56
Хмельницька обл.	3,23	3,46	4,41	3,62	3,41
Черкаська обл.	3,06	3,25	3,96	3,28	3,18
Чернівецька обл.	1,69	1,75	1,76	1,68	1,72
Чернігівська обл.	2,45	2,16	2,76	2,19	2,12

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Але, аналізуючи розподіл перевезень пасажирів автотранспортом за регіонами, слід зазначити, що перевезення пасажирів автотранспортом не мають таких вагомих лідерів, як у перевезенні вантажів. Питома вага більшості регіонів України у перевезенні пасажирів знаходиться у межах 2,5–3,5 %.

Аналогічна ситуація простежується і в розподілі перевезень пасажирів автомобільним транспортом у регіонах України (табл. 1.14).

Таблиця 1.14

**Індекси перевезення пасажирів автомобільним транспортом,
у % до попереднього року (за даними [172–174])**

Регіон	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
Вінницька обл.	97,25	99,32	92,71	99,51	98,64
Волинська обл.	92,94	97,08	96,87	92,05	93,39
Дніпропетровська обл.	83,70	61,61	62,32	114,95	102,05
Донецька обл.	78,93	30,64	69,63	111,15	100,56
Житомирська обл.	101,14	99,86	94,21	91,90	96,90
Закарпатська обл.	95,13	104,39	87,15	91,42	86,51
Запорізька обл.	106,01	87,86	94,59	103,33	104,15
Івано-Франківська обл.	102,90	93,79	71,00	111,80	105,67
Київська обл.	102,55	87,48	82,65	102,73	97,00
Кіровоградська обл.	71,19	101,68	96,91	89,15	118,38
Луганська обл.	44,86	15,20	140,96	67,52	81,01
Львівська обл.	102,76	89,12	87,27	98,57	94,81
Миколаївська обл.	93,21	68,87	101,92	102,12	100,92
Одеська обл.	94,44	87,24	96,31	92,63	84,17
Полтавська обл.	100,19	98,67	96,54	90,24	109,49
Рівненська обл.	101,42	92,82	94,95	114,25	89,41
Сумська обл.	97,66	96,55	95,34	102,61	109,21
Тернопільська обл.	106,84	94,94	84,48	95,18	87,91
Харківська обл.	99,07	97,04	89,81	102,68	89,64
Херсонська обл.	92,28	87,65	96,56	86,39	91,56
Хмельницька обл.	92,58	95,81	97,17	96,82	88,92
Черкаська обл.	92,66	94,81	92,88	97,64	91,54
Чернівецька обл.	98,61	92,47	76,84	112,58	96,47
Чернігівська обл.	89,02	78,57	97,73	93,66	91,42

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

За останні роки в більшості регіонів країни відбувається зростання загального пробігу автобусів (табл. 1.15). Найбільше зростання простежується у Волинській, Запорізькій, Дніпропетровській, Івано-Франківській, Львівській, Київській, Черкаській областях.

Таблиця 1.15

Загальний пробіг автобусів за регіонами (за даними [172–174])

Регіон	Загальний пробіг, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим	*	*	*		
Вінницька обл.	48932,0	45341,6	48182,1	37365,8	50622,5
Волинська обл.	51363,3	43089,5	50206,9	39382,5	49806,9
Дніпропетровська обл.	136945,4	146764,8	152627,1	103197,4	214219,9
Донецька обл.	65260,6	105690,1*	75058,7	42038,8	95042,6
Житомирська обл.	52424,4	55020,9	57750,2	44022,3	60082,5
Закарпатська обл.	25346,0	26199,6	30158,5	24710,7	26784,3
Запорізька обл.	96302,6	96904,8	107879,2	92080,5	109256,6
Івано-Франківська обл.	35616,6	38884,0	54333,4	40369,2	60825,2
Київська обл.	201506,0	130730,8	169139,0	113270,2	222899,2
Кіровоградська обл.	50593,0	48928,9	47622,8	30904,5	41936,5
Луганська обл.	25258,2	18398,7*	24629,0	18627,0	20317,4
Львівська обл.	181755,7	178073,2	208159,3	166534,8	195687,4
Миколаївська обл.	34060,1	29098,0	28970,6	17850,6	28806,3
Одеська обл.	161984,5	156288,4	155915,9	139359,9	136692,8
Полтавська обл.	86903,5	89530,6	89738,1	48622,8	75132,3
Рівненська обл.	28256,8	31181,4	36940,5	26553,4	41216,0
Сумська обл.	43629,1	39625,6	41909,5	21758,3	38063,2
Тернопільська обл.	31109,3	27786,7	27703,5	21630,9	30616,9
Харківська обл.	126552,6	131176,6	130400,5	91324,6	118508,3
Херсонська обл.	76636,9	70332,8	74738,0	58292,9	65222,4
Хмельницька обл.	33590,2	36345,6	39158,0	42821,4	42725,7
Черкаська обл.	75320,1	67525,3	79206,6	51233,0	64775,9
Чернівецька обл.	28207,2	26315,8	27649,8	33775,3	34972,8
Чернігівська обл.	70816,9	58880,0	56813,2	40498,1	54066,2
м. Київ	193197,6	174820,5	210677,9	37365,8	50622,5
м. Севастополь	*	*	*		

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Значення автомобільного транспорту у перевезенні пасажирів характеризує зростання загального пробігу автобусів за регіонами, але слід зазначити той факт, що на зростання загального пробігу може впливати також і погіршення стану дорожньої інфраструктури. Незадовільний стан

дорожньої інфраструктури призводить до того, що автоперевізники вимушені обирати маршрути за критерієм стану доріг, відмовляючись від маршрутів, що є меншої довжини або займають менше часу.

В останні роки у значній кількості регіонів відбулося скорочення обсягів перевезення пасажирів у міському сполученні (табл. 1.16).

Таблиця 1.16

**Перевезення пасажирів у міжміському сполученні за регіонами
(за даними [172–174])**

Регіон	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим	...	...	...	...	...
Вінницька обл.	7867,3	7269,7	6133,2	6923,8	7137,6
Волинська обл.	12670,5	8622,7	8255,9	8151,4	9463,7
Дніпропетровська обл.	4299,4	4916,2	5613,7	6219,7	6997,2
Донецька обл.	4418,3	1641,5	1692,0	2109,0	2739,0
Житомирська обл.	5881,9	5906,8	5540,5	5295,8	5193,8
Закарпатська обл.	3927,3	3236,3	2654,1	2976,1	2482,5
Запорізька обл.	1306,4	1128,5	2289,3	3014,6	4029,4
Івано-Франківська	6427,3	4454,8	4305,2	4665,3	5252,4
Київська обл.	9523,9	7750	8445,3	7535,3	8374,2
Кіровоградська обл.	2234,8	2235,5	2322,0	1959,2	1676,5
Луганська обл.	1815	1078,2	1112,0	736,0	710,9
Львівська обл.	17881,5	18586,7	17523,1	15131,4	13335,2
Миколаївська обл.	1864,5	2117,4	2630,7	3204,7	3422,6
Одеська обл.	5832,9	9512,6	13414,6	10668,5	7032,6
Полтавська обл.	2231,1	2751,9	3303,2	2877,3	2485,5
Рівненська обл.	4076,6	3713,4	3785,5	8506,3	8354,8
Сумська обл.	3296	3236,3	3111	3091,5	2963,4
Тернопільська обл.	6786,4	7406,9	6666,5	6298,0	6191,1
Харківська обл.	4257,2	3998,6	4359,5	4644,3	4444,4
Херсонська обл.	5674,9	5363,8	5607,3	5821,1	3923,3
Хмельницька обл.	4587,7	5272,4	4703,4	4537,8	4214,5
Черкаська обл.	3520,9	3177,9	2854,5	3047,4	2707,1
Чернівецька обл.	3770,8	3978,7	2367,3	2581,1	2228,1
Чернігівська обл.	3140,3	2922,1	2861,7	2424,2	2284,4
м. Київ	1052,6	2638,8	1224,0	6923,8	7137,6

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Як було зазначено вище, основною причиною є значне зростання тарифів на автомобільні пасажирські перевезення, внаслідок чого велика

кількість пасажирів у міському сполученні стали віддавати свою перевагу іншим видам міського транспорту.

Аналогічна ситуація простежується і в приміському сполученні (табл. 1.17).

Таблиця 1.17

**Перевезення пасажирів у приміському сполученні за регіонами
(за даними [172–174])**

Регіон	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим					
Вінницька обл.	25195,5	21736,9	19088,4	18774,4	17997,2
Волинська обл.	29212,3	32744,7	31510,1	31177,2	28282,9
Дніпропетровська обл.	12004,6	10414,3	11448,1	9466,3	7902,6
Донецька обл.	27194,0	11962,0	12466,9	15026,0	13725,5
Житомирська обл.	25907,6	24731,5	21928,5	20169,4	19417,5
Закарпатська обл.	16784,4	17994,5	15000,3	13225,2	10193,8
Запорізька обл.	7459,0	6557,6	4514,2	4714,5	5322,5
Івано-Франківська обл.	26092,5	23686,1	18539,2	22301,3	21958,0
Київська обл.	41792,3	40326,8	35555,9	38667,2	35997,1
Кіровоградська обл.	7975,2	7674,3	6208,5	4467,3	4201,0
Луганська обл.	14997,1	1952,8	1772,1	1218,8	940,1
Львівська обл.	38533,7	34697,2	31722,8	33231,9	27138,3
Миколаївська обл.	11076,5	7564,5	7902,4	7149,3	7054,8
Одеська обл.	22506,2	19718,7	16458	15329,1	12454,2
Полтавська обл.	9999,3	10015,2	8458,8	8635,0	7266,8
Рівненська обл.	28197,6	26786,2	28816,5	18423,1	14243,5
Сумська обл.	6252,0	5882,5	5332,2	5758,0	6846,4
Тернопільська обл.	23951,1	23853,2	17125,9	17672,2	14143,2
Харківська обл.	29277	30623,1	29608,9	28159,6	27140,3
Херсонська обл.	13309,1	10368	8317,1	6331,8	5242,4
Хмельницька обл.	16931,9	17393,7	16050,3	14686,2	13330,0
Черкаська обл.	10985,7	10377,3	8810,8	8508,8	8433,8
Чернівецька обл.	18252,7	13689,2	9199,0	8689,1	9444,5
Чернігівська обл.	11558,4	7137,9	5741,0	5197,7	4717,0
м. Київ	64024,2	41794,4	34824,2	35034,9	25138,3

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Зростання цін на автомобільні пасажирські перевезення призвело до того, що частина пасажирів стали віддавати перевагу залізничному приміському сполученню, тарифи на перевезення яким значно нижчі.

У міжнародному сполученні обсяги перевезення пасажирів є незначними порівняно з іншими видами сполучення (табл. 1.18).

Але можливість доставки пасажирів до будь-якого пункту, здійснення перевезень без пересаджування підвищують увагу до автомобільного транспорту у міжнародному сполученні.

Таблиця 1.18

**Перевезення пасажирів у міжнародному сполученні за регіонами
(за даними [172–174])**

Регіон	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим					
Вінницька обл.	–		0,5	13,4	20,9
Волинська обл.	148,4	178,3	166,5	431,0	178,2
Дніпропетровська обл.	6	4	17,4	18,9	19,7
Донецька обл.	22,2	20,3	23,6	78,8	57,1
Житомирська обл.	1,2	0,6	0,4	0,3	25,2
Закарпатська обл.	14,4	17	33,8	29,9	104,7
Запорізька обл.	16,8	18,3	10	4,2	11,0
Івано-Франківська обл.	13,9	16,9	30,7	89,7	153,9
Київська обл.	–		3,6	8,6	14,9
Кіровоградська обл.	–			–	–
Луганська обл.	24,6	33,4	66,7	85,4	54,9
Львівська обл.	211,5	257,8	369	460,1	404,7
Миколаївська обл.	1,1		2,3	15,0	26,4
Одеська обл.	71	60,6	134,8	161,5	111,7
Полтавська обл.	–			8,3	18,6
Рівненська обл.	7,7	5,7	9,1	41,3	60,6
Сумська обл.	98,5	68,8	49,7	40,1	5,3
Тернопільська обл.	15,3	17,4	13,1	20,0	33,5
Харківська обл.	226	278,9	254,7	257,8	200,6
Херсонська обл.	2,6	3,7	3,5	1,6	3,3
Хмельницька обл.	1,4	0,9	0,2	14,2	4,9
Черкаська обл.	–			–	–
Чернівецька обл.	8	16,1	32,6	37,3	42,1
Чернігівська обл.	52,3	71,8	63,8	58,7	68,6
м. Київ	124,5	152,5	265,2	514,6	730,1

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Визначаючи стан економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів, необхідно також окреслити стан дорожньо-транспортної

інфраструктури як невід’ємної умови забезпечення умов здійснення автотранспортних перевезень належної якості. Одним із показників, що характеризують дорожньо-транспортну інфраструктуру регіонів, є наявність і довжина доріг загального користування (табл. 1.19).

Таблиця 1.19

**Довжина доріг загального користування за регіонами (без
урахування міст Києва і Севастополя)** [147–148]**

Регіон	Довжина доріг загального користування, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Автономна Республіка Крим	6,3	*	*		
Вінницька обл.	9,5	9,5	9,0	9,5	9,5
Волинська обл.	6,2	6,2	5,8	6,2	6,2
Дніпропетровська обл.	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
Донецька обл.	8,1	8,1*	8,0	8,1	8,1
Житомирська обл.	8,5	8,5	8,3	8,5	8,6
Закарпатська обл.	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4
Запорізька обл.	7	7	6,8	7,0	7,0
Івано-Франківська обл.	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1
Київська обл.	8,6	8,6	8,6	8,6	8,7
Кіровоградська обл.	6,3	6,3	6,2	6,3	6,3
Луганська обл.	5,9	5,9*	5,8*	5,9	4,4
Львівська обл.	8,4	8,4	8,2	8,4	8,4
Миколаївська обл.	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Одеська обл.	8,3	8,3	8,1	8,3	8,3
Полтавська обл.	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9
Рівненська обл.	5,1	5,1	5,1	5,1	5,2
Сумська обл.	7,2	7,2	6,7	7,2	7,2
Тернопільська обл.	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Харківська обл.	9,6	9,6	9,4	9,6	9,7
Херсонська обл.	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Хмельницька обл.	7,2	7,2	7,1	7,2	7,2
Черкаська обл.	6,1	6,1	5,9	6,2	6,1
Чернівецька обл.	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Чернігівська обл.	7,7	7,7	7,2	7,7	7,7

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

**Дані стосовно м. Києва і м. Севастополя за цим показником Державною службою статистики України не надаються.

Протягом останніх п'яти років довжина доріг загального користування майже в усіх регіонах країни залишалася незмінною. Лише у 2016 році відбулося незначне скорочення їх довжини у Вінницькій, Волинській, Житомирській, Запорізькій, Кіровоградській, Львівській, Одеській, Сумській, Харківській і Хмельницьких областях. Але той факт, що в наступні роки показники довжини доріг загального користування повернулися до рівня 2015 р., надає можливість стверджувати, що істотних змін не відбулося.

Наявність доріг загального користування є тим показником, який визначає абсолютні значення, не надає можливості порівняти регіони за рівнем їх забезпеченості. Для цього автором використано такий показник, як наявність доріг загального користування на 1 га території регіону (рис. 1.12).

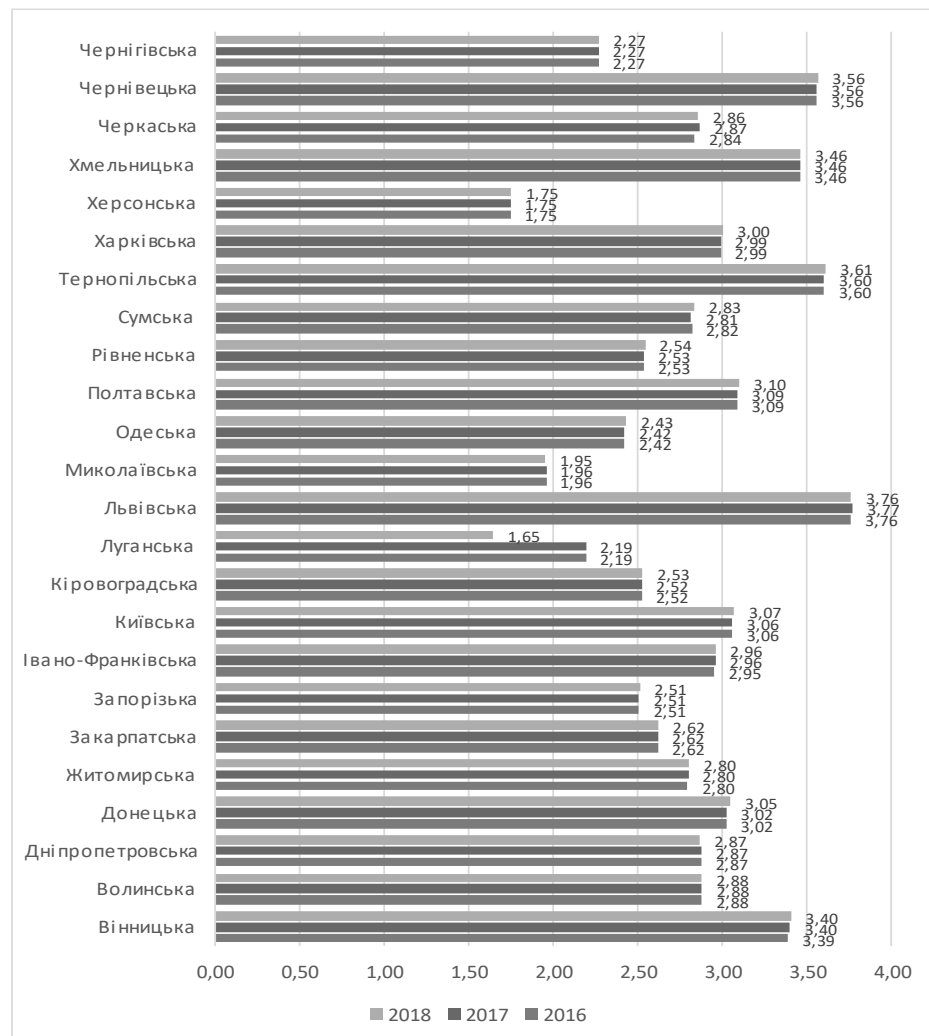


Рис. 1.12. Довжина доріг загального користування на одиницю площі регіону, км/тис. га [172–174]

Лідером за цим показником в останні роки є Львівська область, у якій довжина доріг загального користування складає у 2016–2018 рр. 0,376 км/га площі регіону. Серед регіонів України значним цей показник є для Чернівецької, Тернопільської, Хмельницької, Вінницької областей (рис. 1.12).

Найменше значення показника наявності доріг загального користування на одиницю території регіону є у Херсонській та Миколаївській областях. Таке значення показника зумовлене віддаленістю регіонів від основних транзитних шляхів, аграрною спрямованістю такого регіону, як Херсонська область, а також зосередженістю промисловості регіонів у одному або декількох великих містах.

Якісним показником, який характеризує стан дорожньо-транспортної інфраструктури, є частка автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині доріг (табл. 1.20).

Усі регіони України в період 2014–2018 рр. мали частку автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині доріг загального користування понад 90 %. Лише один регіон (Івано-Франківська область) має 100 % доріг з твердим покриттям. Найменша частка доріг із твердим покриттям у загальній довжині доріг – у Волинській, Сумській та Чернігівській областях (відповідно 93,6 %, 93,1 %, 93,7 %). Зазначимо, що лише в Чернігівській області частка доріг із твердим покриттям у період 2017–2018 рр. зростає. У 2018 р. для цього регіону вона вже складала 94,04 %.

Отже, значення автотранспортного комплексу регіону як складової транспортного комплексу країни і найважливішої складової регіональних господарських комплексів постійно зростає.

Необхідність розробки дієвих програм забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури на регіональному рівні, зростання результативності використання транспортного потенціалу регіону потребує

чіткого визначення показників, за допомогою яких можливо провести оцінку змін у функціонуванні регіональних автотранспортних комплексів.

Таблиця 1.20

Частка автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами (за даними [172–174])

Регіон	Частка автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6
Автономна Республіка Крим	*	*		*	
Вінницька обл.	94,3	94,3	94,3	94,78	94,95
Волинська обл.	93,6	93,6	93,6	93,59	93,53
Дніпропетровська обл.	99,9	99,9	99,9	99,71	99,48
Донецька обл.	99,2	99,2*	99,2*	98,90	99,79
Житомирська обл.	97,5	97,5	97,5	98,13	97,20
Закарпатська обл.	99,7	99,7	99,7	99,94	98,27
Запорізька обл.	97,7	97,6	97,6	97,41	97,55
Івано-Франківська обл.	100,0	100,0	100,0	100,00	99,99
Київська обл.	99,8	99,8	99,8	99,95	99,24
Кіровоградська обл.	98,5	98,5	98,5	98,43	98,72
Луганська обл.	99,2	99,2*	99,2*	99,13	99,82
Львівська обл.	97,9	97,9	97,9	97,98	97,79
Миколаївська обл.	99,7	99,7	99,7	100,00	99,93
Одеська обл.	97,3	97,3	97,3	97,17	97,67
Полтавська обл.	99,9	100,0	99,9	99,73	99,99
Рівненська обл.	98,6	98,6	98,7	99,59	98,00
Сумська обл.	93,1	93,1	93,1	93,18	93,78
Тернопільська обл.	99,5	99,5	99,5	99,62	99,83
Харківська обл.	97,5	97,5	97,5	97,76	97,23
Херсонська обл.	99,3	99,3	99,3	99,36	99,80
Хмельницька обл.	99,3	99,3	99,3	99,05	99,17
Черкаська обл.	97,2	97,2	97,2	96,74	97,92
Чернівецька обл.	99,8	99,8	99,8	99,30	99,49
Чернігівська обл.	93,7	93,7	93,7	93,93	94,04

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

**Дані стосовно м. Києва і м. Севастополя за цим показником Державною службою статистики України не надаються.

Таким чином, у першому розділі дисертаційного дослідження автором було:

1. Обґрунтовано, що різноманіття підходів до визначення економічної безпеки потребує формування нової парадигми розуміння цієї дефініції у сучасній економічній науці. Зроблено спроби привести це поняття до такого рівня, що обумовлюється значеннями певних показників, значно спрощує це складне поняття. Економічна безпека, базуючись на реальних процесах, діях, заходах, прояв яких знаходить своє відображення у конкретних показниках діяльності, передбачає створення певного соціально-психологічного клімату й організаційних передумов, що спрямовані на довгострокові стратегічні перспективи розвитку.

2. Визначено, що економічна безпека АТКР в умовах подальшого розвитку інтеграційних процесів у країні є певним його станом, який передбачає можливості і, насамперед, готовність працювати при подальшій імплементації угод про євроінтеграцію країни без значних втрат у зв'язку із їх невиконанням і створювати умови для становлення не тільки соціально відповідального автоперевізника, який може повноцінно функціонувати в умовах розвитку інтеграційних процесів, але і підвищувати соціальну відповідальність влади, споживачів автотранспортних послуг, а також сприяти розвитку приватно-державного партнерства у транспортній сфері.

3. Зазначено, що основними питаннями формування системи ЕБ АТКР є питання упровадження вимог, що висуваються до автоперевізників у провідних країнах ЄС, а також можливості і необхідності їх адаптації до вітчизняного досвіду діяльності автоперевізників. В умовах підвищення ролі регіонів у вирішенні соціально-економічних питань сприяння розвитку процесів децентралізації, забезпечення виконання таких вимог, гарантування їх виконання та поетапна підготовка складових АТКР до їх упровадження полягає на регіональні органи влади та місцевого самоврядування, а також недержавні організаційні структури й об'єднання.

4. Виявлено, що за останні роки значно підвищується значення

автотранспорту у забезпеченні потреб у перевезенні вантажів і пасажирів у регіонах України. Автомобільний транспорт є одним із лідерів у перевезенні вантажів і пасажирів, що зумовлено такими його перевагами, як мобільність, доступність, мультимодальність. У значній кількості регіонів України саме автомобільний транспорт забезпечує основну частину транспортних послуг.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ

2.1. Сутнісні складові системи економічної безпеки АТКР

Різноманіття підходів до визначення сукупності суб'єктів, процесів, інфраструктури створюють певні складнощі з окресленням сутнісних характеристик і складових економічної безпеки автотранспортних перевезень на регіональному рівні. Базуючись на визначеному понятті автотранспортного комплексу, доцільно при обґрунтуванні системи ЕБ АТКР спиратися на виділених його основних функціональних компонентах.

На думку автора, при визначенні структури, оцінці та розробці заходів із забезпечення економічної безпеки на регіональному рівні доцільно застосування саме визначення «автотранспортний комплекс регіону», визначаючи його функціональні компоненти. Кожна функціональна складова несе своє навантаження і визначає основоутворюючий напрям формування системи ЕБ АТКР (табл. 2.1).

На рівні регіону АТК розглядають як відносно самостійну господарську систему, що зумовлює особливість теоретичних і методичних підходів до визначення й оцінки рівня його економічної безпеки.

На регіональному рівні основними загрозами економічній безпеці АТК будуть виступати такі, що сприяють зниженню рівня його економічної безпеки і ускладнюють виконання його основних функцій у регіоні – надання автотранспортних послуг із перевезення вантажів і пасажирів належної якості і рівня безпеки.

Таблиця 2.1

Характеристика складових АТК регіону у розрізі формування економічної безпеки

№	Компонента	Характеристика	Місце у системі економічної безпеки АТК регіону
1	Виробнича	характеризує розвиток виробництва автотранспортних послуг у регіоні: обсяги всіх видів автотранспортних перевезень, частку регіону у загальних обсягах автоперевезень; частку автотранспорту у ВРП; кількість зайнятих у виробництві автотранспортних послуг; розвиток усіх форм здійснення підприємницької діяльності на автотранспорті	забезпечує можливість виробництва якісних автотранспортних послуг у обсязі, достатньому для задоволення потреб споживачів регіону, підвищення рівня безпеки перевезень, розвиток соціального партнерства і підвищення соціальної відповідальності на автотранспорті, адаптації підприємств автотранспорту до умов інтеграції
2	Інфраструктурна	характеризує стан і розвиток автотранспортної інфраструктури: довжину автомобільних шляхів; частку шляхів із твердим покриттям; наявність і щільність шляхів різної категорії; введення в експлуатацію шляхів різної категорії та об'єктів дорожньої інфраструктури	забезпечує можливість розвитку автотранспортної інфраструктури належної якості, достатньої для забезпечення потреб регіону автотранспортними послугами, розвитку автотранспортних перевезень усіх видів із дотримання усіх вимог безпеки; залучення додаткових інвестицій у дорожнє господарство регіону; створення умов для автоперевезень на рівні провідних країн ЄС

Класифікувати значну кількість загроз економічній безпеці АТК регіону можна за різноманітними критеріями: місцем прояву, належністю до галузі, терміном дії, характером впливу, типом змін, що їх зумовлюють, природою впливу, ступенем впливу, функціональними складовими, силою впливу, можливістю протидії, місцем протидії, ймовірністю настання, ступенем керованості, рівнем прогнозованості, за рівнем комплексності (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Класифікація загроз економічній безпеці автотранспортних комплексів регіонів (узагальнено автором за [38, с. 290; 82; 84, с. 4; 95, с. 136; 100, с. 7; 115, С. 452; 104, с. 124; 107, с. 27–30; 112, с. 6; 133, с. 19–22; 142, с. 237–238; 187, с. 76;])

Але при визначенні рівня і розробці заходів із забезпечення економічною безпеки ATK регіону особливого значення набувають:

1. загрози за інфраструктурними елементами:

- виробничі – загрози, що виникають у сфері виробництва та надання автотранспортних послуг;
- інфраструктурні – загрози, що виникають у сфері функціонування та розвитку дорожньої інфраструктури;
- підприємницькі – загрози, які виникають у сфері прояву підприємницької ініціативи на автотранспорті та при формуванні підприємницького сектора на автотранспорті;

2. загрози за рівнями прояву:

- міжнародні – загрози, що виникають у сфері міжнародних економічних відносин, міжнародних ринків під дією процесів глобалізації, міжнародної інтеграції і розвитку транснаціоналізації та здійснюють вплив на рівень економічної безпеки АТК країни і будь-якого її регіону ;
- макроекономічні – загрози, які виникають на рівні національної економіки і здійснюють вплив на рівень економічної безпеки будь-якого АТК регіону;
- мезоекономічні – загрози, які виникають на рівні певного регіону та здійснюють вплив на рівень економічної безпеки АТК цього регіону або декількох регіонів;
- мікроекономічні – загрози, які виникають на рівні підприємства та впливають на економічну безпеку конкретного підприємства.

Виділення загроз економічній безпеці АТК регіону за видами діяльності (загрози у сфері пасажирських перевезень; загрози у сфері вантажних перевезень; загрози у сфері дорожнього господарства) дозволяє оцінити, на яку сферу діяльності здійснюється негативний вплив, і розробити комплекс заходів щодо його нівелювання.

Традиційно прийнято виділяти внутрішні та зовнішні загрози. Дотримуючись цього підходу, необхідно виділити узагальнені загрози економічній безпеці АТК регіонів, зокрема, до основних зовнішніх загроз АТКР на сучасному етапі становлення новітніх підходів до ролі і значення регіонів у соціально-економічному розвитку країни відносяться:

- загострення політичної і соціальної нестабільності у країні;
- скорочення обсягів виробництва та платоспроможного попиту;
- погіршення автотранспортної інфраструктури, насамперед стану шляхів міжнародного та національного значення;
- скорочення власного виробництва автотранспортних засобів, деталей, вузлів і комплектуючих;
- посилення вимог до якості і безпеки автоперевезень при подальшій інтеграції країни у європейський економічний простір;
- скорочення обсягів транзитних перевезень і втрата певних міжнародних маршрутів.

До внутрішніх загроз автотранспортних комплексів регіонів відносять:

- скорочення фінансування будівництва, втрат на утримання та ремонт шляхового господарства на рівні регіону;
- посилення умов пропускних режимів у прикордонних регіонах країни;
- посилення вимог до безпеки автоперевезень і обмеження у перевезенні вантажів і пасажирів у певних регіонах;
- зниження рівня кваліфікації персоналу автотранспортних підприємств регіону, зокрема водіїв;
- невідповідність вимогам до здійснення автоперевезень рухомого складу автопідприємств регіону тощо.

Якщо розглядати автотранспортні комплекси регіонів з точки зору функціонування комплексу підприємств, які надають послуги із перевезення вантажів і пасажирів, то важливим фактором забезпечення економічної безпеки виступає визначення загроз на рівні підприємства.

До основних зовнішніх загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств, виходячи із можливостей і ступеня реалізації їх інтересів, належать:

- необґрунтовані зміни у законодавстві, процедурі надання транспортних послуг, ліцензуванні діяльності на транспорті;

- нестабільність політичної і соціальної ситуації у країні та її регіонах;
- зміни у зовнішньоекономічній політиці держави;
- загострення політичних і економічних конфліктів з країнами-сусідами;
- зміни у митному законодавстві й ускладнення митних процедур;
- зростання цін на світовому ринку паливно-мастильних матеріалів, зростання залежності від їх експорту;
- зниження платоспроможного попиту населення;
- погіршення інвестиційного клімату.

До основних внутрішніх загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств належать:

- зниження безпеки здійснення перевезень у зв'язку з погіршенням стану транспортної інфраструктури;
- значний фізичний і моральний знос рухомого складу;
- технологічне відставання в організації та управлінні перевезеннями вантажів і пасажирів автотранспортними підприємствами;
- дефіцит інвестиційних і матеріальних ресурсів автотранспортних підприємств;
- зростання збитковості перевезень (в основному пасажирських перевезень міським автомобільним транспортом);
- зниження ефективності мотивації праці на автотранспорті;
- зниження відповідальності та компетентності водіїв автотранспортних засобів;
- зниження рівня підготовки управлінських кадрів.

При формуванні економічної безпеки АТК регіону загрози, які необхідно враховувати, повинні мати такі характеристики: бути прогнозованими, керованими, вірогідними, здійснювати активний вплив. Важливим аспектом у формуванні новітніх підходів до економічної безпеки АТК регіонів є саме визначення АТК.

Розглядаючи АТК регіону як певну регіональну господарську систему, що має забезпечувати регіональні потреби у безпечних і якісних

автоперевезеннях у достатньому обсязі, у його структуру потрібно включати не лише сферу, в якій відбувається виробництво і надання послуг із автоперевезень пасажирів і вантажів, але й наявну дорожню інфраструктуру, яка забезпечує саму можливість здійснення якісних і безпечних автоперевезень. Кожна складова несе певне функціональне навантаження і має свій прояв і вплив на рівень економічної безпеки, а отже, відчуває прояв специфічних загроз.

Визначаючи пріоритетним напрямком забезпечення ЕБ АТКР стратегію євроінтеграції у межах державної інтеграційної політики, на особливу увагу заслуговують загрози, які пов'язані із інтеграцією транспортного комплексу у світову транспортну систему. Неготовність автотранспортних підприємств до роботи у більш жорстких вимогах конкуренції, низька якість 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 висувують на перший план питання готовності діяльності в новітніх умовах.

Отже, основними загрозами АТКР в умовах поглиблення євроінтеграції виступають:

1. 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;

2. 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 країни ЄС);
- модернізація пунктів пропуску на державному кордоні відповідно до змін;
- підвищення самостійності та відповідальності регіональних органів влади за стан і функціонування дорожньої інфраструктури.

Тобто економічна безпека АТК регіону повинна комплексно забезпечуватися за двома складовими – виробничою та інфраструктурною. Розглядати розвиток АТК регіону лише у сфері виробництва неможливо, оскільки саме відсутність розвиненої дорожньої інфраструктури є значним стримуючим фактором у всіх регіонах країни. Відсутність достатнього фінансування розвитку дорожньої інфраструктури протягом усіх років становлення національної економіки виступало і в подальшому буде виступати найбільш суттєвою загрозою економічній безпеці АТК регіонів.

Виділення складових АТК регіону у подальшому стає основою для розробки методики оцінки рівня економічної безпеки АТК регіону за кожною із компонент і формування їх на основі комплексного показника рівня економічної безпеки АТК.

Наявність сформованої дорожньої інфраструктури і певний рівень обсягів виробництва автотранспортних послуг у регіоні не визначають стан економічної безпеки АТКР. Наявність 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 (рис. 2.2).

Отже, економічна безпека АТКР в умовах поглиблення інтеграційних процесів є певним його станом, який визначає можливості та готовність працювати при подальшій імплементації угод про євроінтеграцію країни без значних втрат у зв'язку із їх невиконанням і 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 на основі розвитку державного приватного партнерства.

Два рівня, що виділяються у системі ЕБ АТКР, є проявом закону достатньої та необхідної умови результативної діяльності: якщо базовий рівень визначає достатні умови для формування системи ЕБ – наявність виробничих потужностей, ринку автотранспортних послуг, достатньої кількості автоперевізників, створеної дорожньої інфраструктури, то стратегічний рівень є необхідної вимогою до системи ЕБ АТКР, характеристикою, яка створює цю систему на основі виробничої та інфраструктурної компоненти.

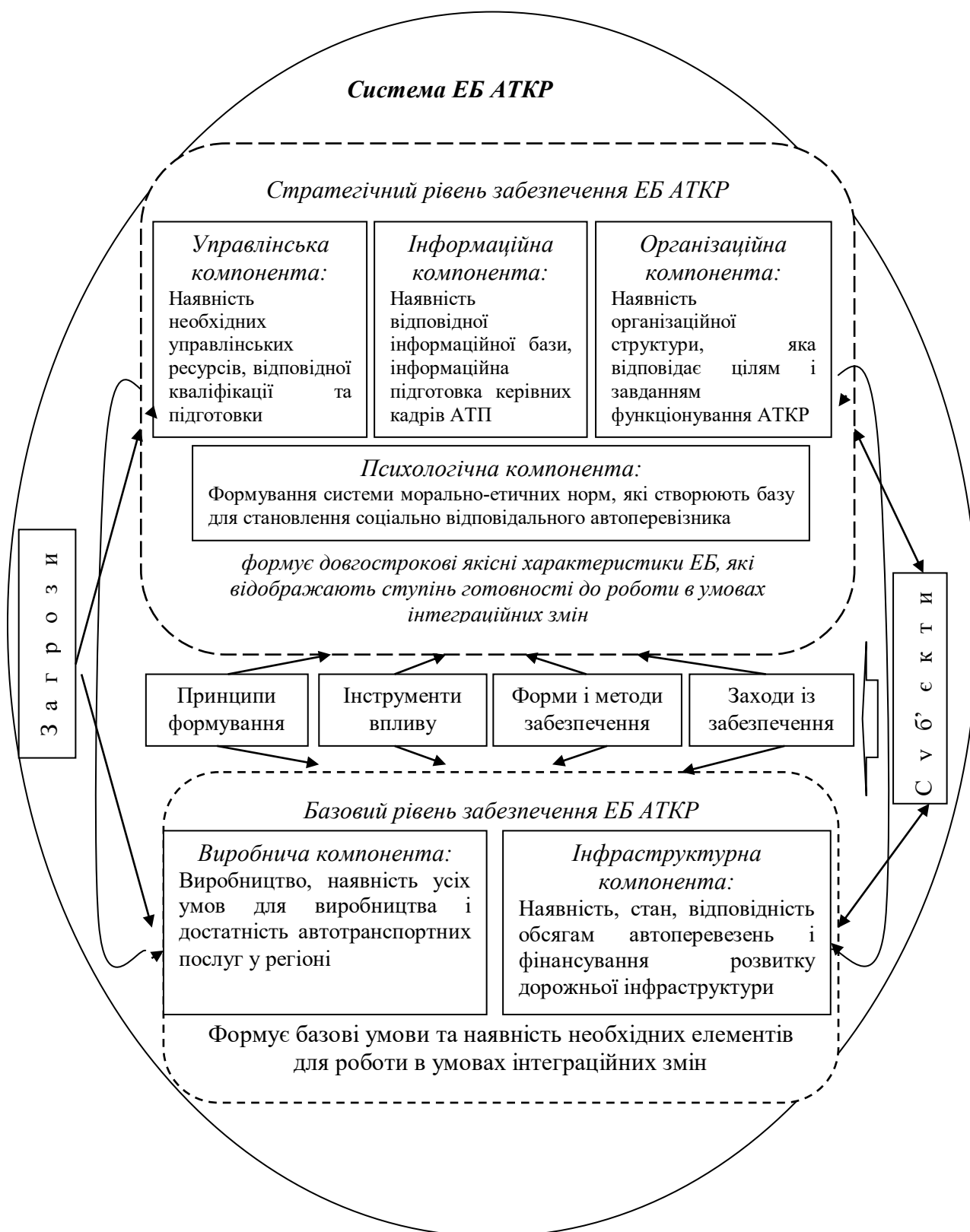


Рис. 2.2. Система ЕБ АТКР

Система ЕБ АТКР в умовах поглиблення інтеграційних процесів складається з двох рівнів:

- базовий, який включає виробничу й інфраструктурну компоненти та характеризує наявність виробничої бази для надання автотранспортних послуг, наявність достатньої кількості автоперевізників, обсяги виробництва автотранспортних послуг, наявність сформованої дорожньої інфраструктури, її розвиненість і структуру, тобто наявні базові умови забезпечення потреби регіону у цьому виді автоперевезень;

- стратегічний, який включає управлінську, організаційну, інформаційну і психологічну компоненти і характеризує ступінь готовності і наявність довгострокових умов діяльності АТКР у нових більш жорстких умовах функціонування.

Стратегічний рівень визначає якісні умови забезпечення системи ЕБ АТКР, її довгострокові перспективи і поступову інтеграцію АТКР у світову транспортну систему. На стратегічному рівні створюється комплекс превентивних заходів, які спрямовані на нівелювання загроз ЕБ, які пов'язані із поглибленням інтеграційних процесів.

Управлінська компонента включає наявність кваліфікованих управлінських кадрів у органах місцевого самоврядування та регіональної влади, які пройшли відповідну підготовку та мають змогу постійно підвищувати свій професійний рівень. Управлінська компонента базується на розробленні програм розвитку співпраці з органами місцевого самоврядування у провідних країнах ЄС, а також на упровадженні новітнього світового досвіду підготовки кадрів для автотранспортних комплексів.

Інформаційна компонента включає наявність доступу до інформації щодо нормативно-правової бази здійснення автотранспортних перевезень підприємствами АТКР, створення бази автоперевізників регіону, наявність вільного доступу до інформації щодо їх фінансової спроможності, соціальної відповідальності, правопорушень, що впливають на бездоганну репутацію автоперевізника. Інформаційна компонента обов'язково передбачає наявність регіональних програм взаємодії автоперевізників, споживачів автотранспортних послуг і місцевої влади, які спрямовані на підвищення їх

інформованості щодо змін в умовах автоперевезень, ситуаціях на ринках автоперевезень, новітнього світового досвіду функціонування ринків автоперевезень і розвитку автотранспортної інфраструктури.

Організаційна компонента включає наявність організаційної структури, яка б відповідала вимогам розвитку взаємодії автоперевізників і підприємств дорожньо-транспортної інфраструктури із органами місцевої влади, розвиток структури недержавних організацій, об'єднань підприємств, а також недержаних фінансових та інвестиційних фондів, які, крім інформаційних, представницьких та аналітичних функцій мають змогу взяти на себе функції контролю за виконанням умов автоперевезень, гарантування фінансової спроможності та соціальної відповідальності автоперевізників, забезпечення взаємодії між автоперевізниками та підприємствами дорожньо-транспортної інфраструктури.

Психологічна компонента передбачає готовність автоперевізників працювати у новітніх умовах, які характеризуються підвищенням вимог до соціальної відповідальності, наявності фінансових гарантій, забезпечення ділової репутації автоперевізників і бездоганної репутації управлінських кадрів і власників підприємств. У межах психологічної компоненти необхідно передбачити ряд превентивних заходів щодо упровадження нових умов, проведення ознайомчих заходів, надання консультативної та аналітичної підтримки.

Тобто стратегічний рівень забезпечення ЕБ передбачає створення певних організаційних умов, розвиток приватно-державного партнерства, становлення соціально відповідального бізнесу і впровадження новітньої парадигми розвитку автотранспортних перевезень, яка передбачає відкритість до прийняття і готовність діяти у нових більш жорстких умовах.

Виходячи із визначених основних функціональних компонент автотранспортного комплексу – виробничої й інфраструктурної, економічна безпека автотранспортного комплексу повинна мати прояв і комплексно поєднувати заходи із забезпечення за кожною із компонент. Базовий рівень

забезпечення економічної безпеки за виробничою і інфраструктурною компонентами в системі ЕБ АТКР визначає матеріальну основу розвитку автотранспортних послуг. Його розвиток і якісні зміни як в дорожньо-транспортній інфраструктурі, так і здійсненні автотранспортних перевезень, підвищенні їх якості є необхідною умовою становлення системи ЕБ АТКР.

Але саме створення умов реалізації заходів із забезпечення ЕБ на стратегічному рівні, формування певного організаційно-психологічного клімату у регіоні, який забезпечує ефективну діяльність підприємств автотранспортного комплексу, розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури та визначення новітніх підходів до фінансування її будівництва та модернізації, формування соціально відповідальних відносин у системі «автоперевізник – споживач – регіональні органи самоврядування і влади», становлення нового відповідального автоперевізника – все це визначає стан ЕБ у регіоні.

2.2. Методичний підхід до оцінки стану ЕБ АТКР

Визначення й оцінка рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу спирається на чітке розуміння місця і значення АТК у забезпеченні сталого регіонального розвитку. Виділення АТК із загальної структури транспортного комплексу обґрунтовано тим внеском у формування сучасних регіональних економічних систем і впливом, які він здійснює на формування інфраструктури господарських комплексів.

В умовах поглиблення інтеграційних процесів, коли українські автоперевізники стоять перед необхідністю привести умови здійснення автоперевезень до умов, які висуваються у країнах ЄС, забезпечення належного рівня ЕБ АТКР, становлення умов для розвитку соціально відповідального автоперевізника, який спроможний працювати за жорсткими

умовами ринку, забезпечуючи безпеку і якість автотранспортних послуг, нівелюючи при цьому загрози, що виникають, є необхідною умовою їх ефективного функціонування. Виходячи із цього ЕБ АТКР 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 й інфраструктурному.

Аналіз наявних досліджень, які присвячені питанням ЕБ транспортних комплексів, дозволив виділити чотири основних методичних підходи, що набули найбільшого розповсюдження в економічній науці (табл. 2.23). Такими підходами є:

- підхід на основі інтегральних показників;
- підхід на основі експертних оцінок;
- підхід на основі комплексного розгляду декількох показників;
- підхід на основі формування рейтингової оцінки.

Кожен із зазначених підходів має як свої переваги, так і ряд недоліків (табл. 2.2). Одним із варіантів, який надасть можливість максимально використати всі переваги зазначених підходів, є застосування комплексного підходу, який поєднає декілька наявних. У випадку оцінки ЕБ АТКР у цьому дослідженні такий підхід пропонується сформувати на основі застосування методу інтегральної оцінки та методу експертних оцінок.

Порівняльний аналіз методик оцінки економічної безпеки транспортних комплексів

(узагальнено автором на основі [19, 35, 95, 102, 109, 117])

№	Підхід до оцінки	Сутність	Основні етапи оцінки рівня (стану) економічної безпеки	Переваги	Недоліки
1	2	3	4	5	6
1	На основі інтегральних показників	Базується на розрахунку певного узагальнювального показника на базі певної множини показників, що характеризують об'єкт дослідження	1. Формування матриці вихідних даних; 2. Розрахунок інтегрального показника; 3. Визначення певних меж, що характеризують рівень ЕБ; 4. Визначення рівня ЕБ об'єкта дослідження	1. Врахування значної кількості показників; 2. Врахування показників, що мають різні одиниці виміру; 3. Формування на основі кількісних показників (статистичних даних); 3. Простота у трактуванні показника; 4. Однозначне визначення прояву рис і характеристик, що досліджуються	1. Певна суб'єктивність у відборі критеріїв, що включені до показника; 2. Необхідність попередньої оцінки при відборі показників, що включені до вихідної матриці
2	На основі експертних оцінок	Базується на основі висновку експертів, яким пропонується визначити рівень (стан) економічної безпеки за певними критеріями	1. Відбір критеріїв і формування листів експертного опитування; 2. Відбір і формування групи експертів; 3. Проведення експертного опитування; 4. Оцінка результатів (узгодження думок експертів); 5. Визначення рівня ЕБ об'єкта дослідження	1. Врахування критеріїв, які складно оцінити кількісно; 2. Простота у трактуванні результатів; 3. Проведення якісної оцінки; 4. Обґрунтування певних меж, що окреслюють рівні ЕБ	1. Певна суб'єктивність в оцінці; 2. Необхідність проведення попередніх дій з відбору і обґрунтування складу експертів; 3. Певна суб'єктивність у відборі критеріїв оцінки

Продовження табл. 2.2

1	2	3	4	5	6
3	На основі декількох показників	Базується на основі зіставлення декількох найбільш вагомих показників, що характеризують об'єкт дослідження	1. Відбір критеріїв оцінки та визначення групи показників, на основі яких проводиться оцінка; 2. Визначення певних нормативно рекомендованих меж для кожного показника; 3. Визначення рівнів економічної безпеки на базі співвіднесення рекомендованих меж для кожного із показників; 4. Зіставлення показників об'єкта дослідження із нормативно рекомендованими; 5. Визначення рівня ЕБ об'єкта дослідження	1. Надає можливість виділити найбільш впливові показники; 2. Можливість розгляду ЕБ у різних аспектах залежно від завдань її забезпечення	1. Певна суб'єктивність у відборі критеріїв, що включені до показника; 2. Ускладнення у трактуванні результатів, що викликано необхідністю поєднання значень декількох показників в єдину оцінку
4	На основі рейтингової оцінки за певними показниками	Базується на основі побудови рейтингів за певними показниками, що характеризують об'єкт дослідження	1. Визначення показників, за якими формуються рейтинги; 2. Формування рейтингів за кожним із показників; 3. Обґрунтування меж рівнів ЕБ залежно від місця у рейтингу; 4. Оцінка рівня ЕБ об'єкта дослідження	1. Проведення порівняльного аналізу стану ЕБ без необхідності розробки нормативних рівнів; 2. Наочність подання результатів	1. Необхідність застосування методу попередньої оцінки, на основі якої формується рейтинг; 2. Визначення рівня ЕБ відбувається шляхом порівняльної оцінки без урахування наявності достатнього рівня ЕБ

Отже, визначення стану ЕБ АТКР складається із декількох етапів:

4. визначення стану економічної безпеки на базовому рівні забезпечення, що включає:

- е) кількісну оцінку рівня ЕБ за кожною компонентою;
- ф) визначення рівня ЕБ шляхом комбінування результатів оцінки за виробничою та інфраструктурною компонентами;
- г) якісну оцінку стану ЕБ на базовому рівні забезпечення шляхом проведення експертного опитування;
- h) визначення стану ЕБ шляхом комбінування результатів кількісної та якісної оцінки;

5. визначення стану економічної безпеки на стратегічному рівні забезпечення шляхом проведення експертного опитування;

6. визначення стану ЕБ АТКР шляхом комбінування результатів оцінки стану ЕБ за базовим і стратегічним рівнями забезпечення ЕБ.

На попередніх етапах проведення оцінки стану ЕБ АТКР необхідно вирішити такі питання:

- провести вибір показників, на основі яких базується оцінка рівня ЕБ на базовому рівні за виробничою та інфраструктурною компонентами;
- сформулювати основні питання, на основі яких буде визначатися якісна оцінка рівня ЕБ на базовому рівні, та запропонувати методику оцінювання ЕБ;
- провести відбір експертів, на основі думок яких буде сформовано якісну оцінку рівня ЕБ на базовому рівні;
- визначити узагальнену схему комбінування результатів, що дозволить визначати рівень і стан ЕБ, незалежно від того, на якому рівні він визначається.

Вирішуючи ці питання, насамперед, необхідно визначити доцільну кількість рівнів ЕБ та визначити їх характеристики.

У своїй роботі [104, с. 139] автори Геєць В. М., Кизим М. О., Клебанова Т. С., розглядаючи питання економічної безпеки стосовно підприємств, запропонували виділяти такі рівні ЕБ:

- підтримуючий – нестійкий стан економічної безпеки;
- мінімальний – стан, при якому об'єкт у змозі підтримувати ЕБ у короткостроковий період;
- дуже низький – стан, який дозволяє підтримувати займані позиції, але ставить їх під загрозу у найближчій перспективі;
- низький – стан, який дозволяє зберегти досягнуті позиції у поточному періоді та у найближчій перспективі;
- середній – стан, який дозволяє зберегти досягнуті позиції у поточному періоді та у середньостроковій перспективі;
- високий – стан, який дозволяє зберегти досягнуті позиції не тільки у поточному періоді, а і стратегічній перспективі, дозволяє мати істотні переваги;
- дуже високий – стан, який дозволяє значні конкурентні переваги у стратегічній перспективі, дозволяє мати істотні переваги у довгостроковій перспективі.

На нашу думку, виділення семи рівнів ЕБ АТКР не є доцільним. Взявши за основу класифікацію рівнів ЕБ, запропоновану у [104, с. 139] і виходячи із показників, що характеризують стан ЕБ за кожною із компонент, а також певного належного рівня, пропонуємо визначати:

1. Високий – рівень який дозволяє надавати автотранспортні послуги у регіоні у повному обсязі та належній якості, створює певні переваги регіону на ринку автотранспортних послуг і дорожньо-транспортної інфраструктури не тільки у поточному, але і довгостроковому періодах. Цей рівень дозволяє регіональним органам влади, автоперевізникам і сервісним підприємствам регіону не тільки реагувати на загрози, що вже виникли, але й нівелювати ймовірні загрози;

2. Достатній (рівень вище середнього) – рівень який дозволяє

надавати автотранспортні послуги у регіоні у повному обсязі та належної якості, створює певні переваги регіону на ринку автотранспортних послуг і дорожньо-транспортної інфраструктури в середньостроковому періодах. Цей рівень дозволяє регіональним органам влади, автоперевізникам і сервісним підприємствам регіону реагувати на загрози, що вже виникли, а також частково впливати на ймовірні загрози;

3. Середній – рівень який дозволяє надавати автотранспортні послуги у регіоні у повному обсязі та належної якості, створює певні переваги регіону на ринку автотранспортних послуг та дорожньо-транспортної інфраструктури в поточному періоді. Цей рівень дозволяє регіональним органам влади, автоперевізникам і сервісним підприємствам регіону реагувати на загрози, що вже виникли;

4. Низький – рівень, який надає можливість підтримувати наявні позиції у короткостроковій перспективі шляхом реагування на загрози, що виникають. На цьому рівні регіональні органи влади, автоперевізники та сервісні підприємства регіону частково реагують на загрози, що вже виникли, маючи складнощі з їх нівелюванням.

Проведення оцінки рівня ЕБ відбувається за такою схемою:

1. визначення рівня за кожною компонентою або рівнем забезпечення;
2. комбінування результатів;
3. визначення стану ЕБ АТКР (рис. 2.3).

Кожному рівню ЕБ пропонується своє значення:

- А – високий рівень;
- В – достатній рівень;
- С – середній рівень;
- Д – низький рівень.

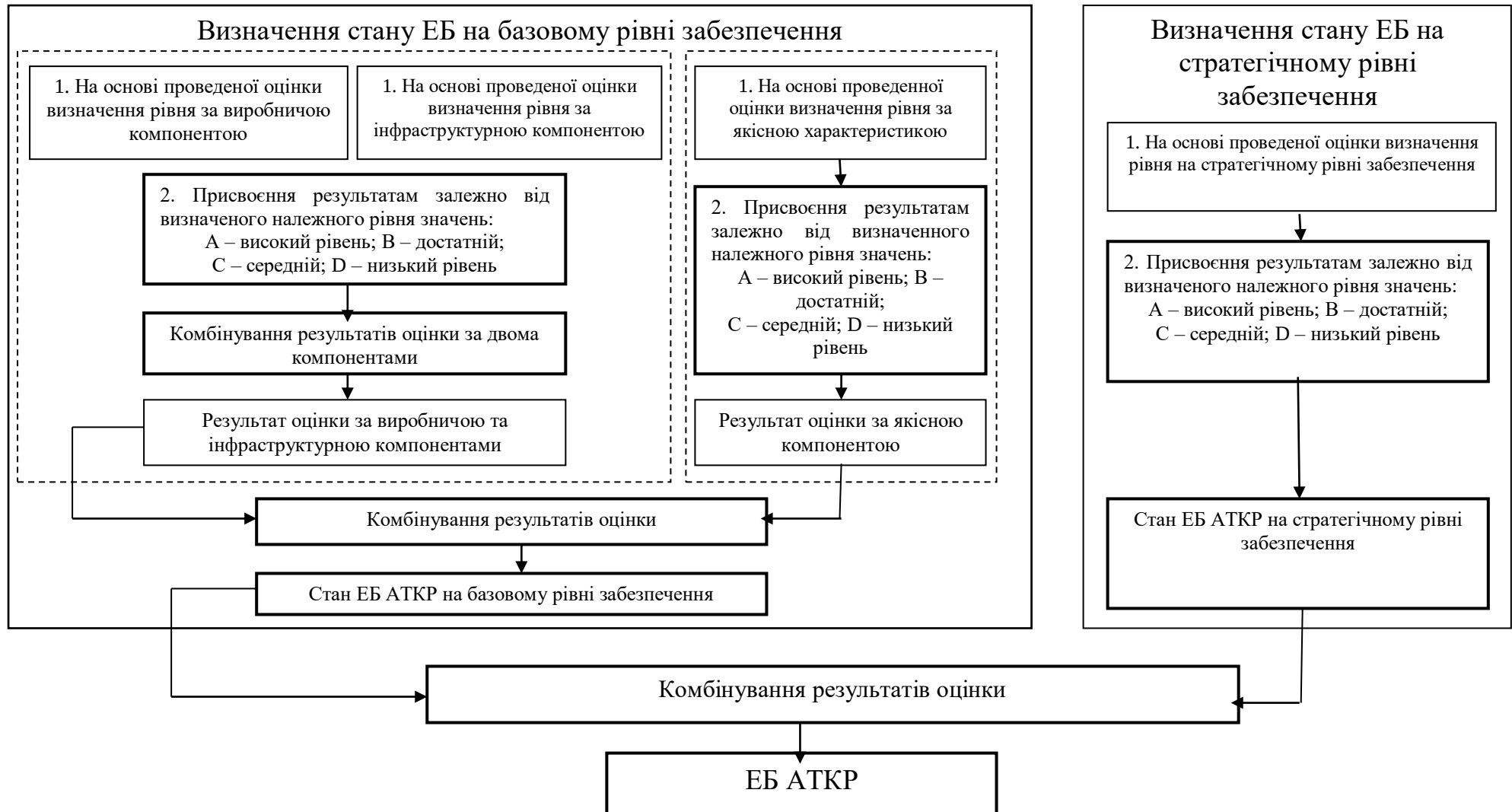


Рис. 2.3. Етапи визначення стану ЕБ АТКР

Комбінування отриманих значень дозволяє поетапно визначати стан ЕБ АТКР:

1. на першому етапі комбінуємо результати оцінки за виробничою та інфраструктурною компонентами, отримуючи кількісну оцінку стану ЕБ на базовому рівні забезпечення;
2. на другому етапі комбінуємо результати кількісної оцінки стану ЕБ на базовому рівні забезпечення та результати якісної оцінки базового рівня забезпечення, отримуючи стан ЕБ АТКР на базовому рівні забезпеченні;
3. на третьому етапі комбінуємо результати стану ЕБ на базовому рівні забезпечення та результати оцінки стану ЕБ на стратегічному рівні забезпечення, отримуючи стан ЕБ АТКР.

Для інтерпретації результатів пропонується матриця інтерпретації результатів (рис. 2.4).

Базовий рівень (перша компонента)	Рівень ЕБ	Стратегічний рівень (друга компонента, якісна оцінка тощо)			
		Високий (A)	Достатній (B)	Середній (C)	Низький (D)
	Високий (A)	AA	AB	AC	AD
	Достатній (B)	BA	BB	BC	BD
	Середній (C)	CA	CB	CC	CD
	Низький (D)	DA	DB	DC	DD

Рис. 2.4. Матриця визначення стану ЕБ

У цій матриці автором пропонується виділити три квадрати, які визначають стан ЕБ залежно від результатів комбінування:

1. стабільний стан ЕБ АТКР (квадрат I; значення комплексного показника ЕБ становить AA, AB, BA, BB);
2. нестабільний стан ЕБ АТКР (квадрат II; значення комплексного показника ЕБ становить AC, BC, CC, CB, CA);

3. кризовий стан ЕБ АТКР (квадрат ІІІ, значення комплексного показника ЕБ становить AD, BD, CD, DD, DC, DB, DA).

Вивчення досвіду оцінювання і визначення ЕБ як явища окреслило необхідність розмежування понять рівня ЕБ і стану ЕБ.

Рівень ЕБ передбачає ступінь розвитку (або прояву) будь-якої складової ЕБ і визначається певним показником.

На основі комплексного розгляду усіх проявів ЕБ, комбінації її рівнів визначається стан ЕБ АТКР як комплексний показник, який окреслює умови функціонування, прояви загроз, наявність реакції на них, можливості впливу на ситуацію у стратегічній перспективі.

Кількість станів ЕБ АТКР визначено як три можливих стани. Це зумовлено тим, що достатній і середній рівні досить близькі за своєю суттю, і їх розмежування лише ускладнює результати визначення стану ЕБ АТКР.

Кожен із визначених станів ЕБ АТКР мають певні характеристики у розрізі поглиблення процесів євроінтеграції:

1. стабільний стан – стан ЕБ, який дозволяє АТКР у стратегічній перспективі із мінімальними втратами адаптуватися та інтегруватися у європейської транспортну систему за рахунок проведення попередніх заходів, реалізації регіональних програм, створення соціально відповідального бізнесу у сфері автоперевезень і формування автоперевізника, який вже готовий виконувати нові вимоги та працювати в новітніх умовах;

2. нестабільний стан – стан ЕБ, який створює у стратегічній перспективі для АТКР мінімальні умови до адаптації та інтегрування у європейську транспортну систему з певними втратами, які у перспективі можуть істотно вплинути на фінансовий стан регіону, автоперевізників регіону, сервісних і обслуговуючих підприємств, а також призвести до скорочення обсягів надання автотранспортних послуг і кількості автоперевізників, що працюють на регіональних ринках;

3. кризовий стан – стан ЕБ, який не створює у стратегічній перспективі для АТКР умов до адаптації та інтегрування у європейську

транспортну систему, у перспективі подальшої інтеграції у таких регіонах ймовірні загрози істотно вплинуть на фінансовий стан регіону, автоперевізників регіону, сервісних і обслуговуючих підприємств, а також спричинять значне скорочення обсягів надання автотранспортних послуг і кількості автоперевізників, що працюють на регіональних ринках.

Отже, оцінювання ЕБ АТКР базується на комплексному підході, який поєднує як оцінку на кожному рівні забезпечення, так і застосування ряду методів, які в результаті дають можливість визначити стан ЕБ. Основою визначення стану ЕБ є розмежування понять рівня ЕБ як показника, що характеризує конкретну компоненту або рівень забезпечення ЕБ, і стану ЕБ АТКР як комплексного результату, який характеризує готовність АТКР до функціонування в новітніх умовах, наявність необхідної бази їх функціонування, створення певного соціально-економічного клімату у регіоні, який сприяє переходу до новітніх умов функціонування із мінімальними втратами.

2.3. Оцінювання стану ЕБ на базовому рівні забезпечення

При оцінці ЕБ АТКР 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 на базовому рівні.

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, зокрема, стан і розвиток дорожньої

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

Потенційні можливості забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу, таким чином, повинні забезпечуватися на двох рівнях:

1. 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 у цілому, оновлення і модернізацію рухомого складу, становлення умов для формування соціально відповідального автоперевізника;

2. на рівні дорожньо-транспортної інфраструктури, на якому комплекс заходів із підвищення її рівня спрямовується на розвиток дорожньої мережі, яка відповідає сучасним вимогам, підвищення якості обслуговування автомобільних доріг, їх утримання і експлуатацію, забезпечення їх необхідного обладнання, безпеку і комфортність автоперевезень у регіоні.

Виходячи із запропонованого визначення АТК регіону, в якому системоутворюючими складовими виділено сфери виробництва автотранспортних послуг і сферу функціонування дорожньо-транспортної інфраструктури, ЕБ АТКР необхідно оцінювати комплексно, враховуючи рівень безпеки за кожною складовою. Такий підхід дозволяє не тільки оцінити рівень ЕБ, але і надає можливість визначення найбільш результативних заходів із урахуванням специфіки кожної із компонент.

Отже, виходячи із запропонованого автором поняття «автотранспортний комплекс регіону» і окресленої структури АТКР, рівень ЕБ АТКР пропонується визначати на основі оцінки його базового рівня забезпечення за двома компонентами: виробничою та інфраструктурною.

На основі оцінки ЕБ за кожною компонентою визначається комплексний показник базового рівня ЕБ АТКР (рис. 2.5).

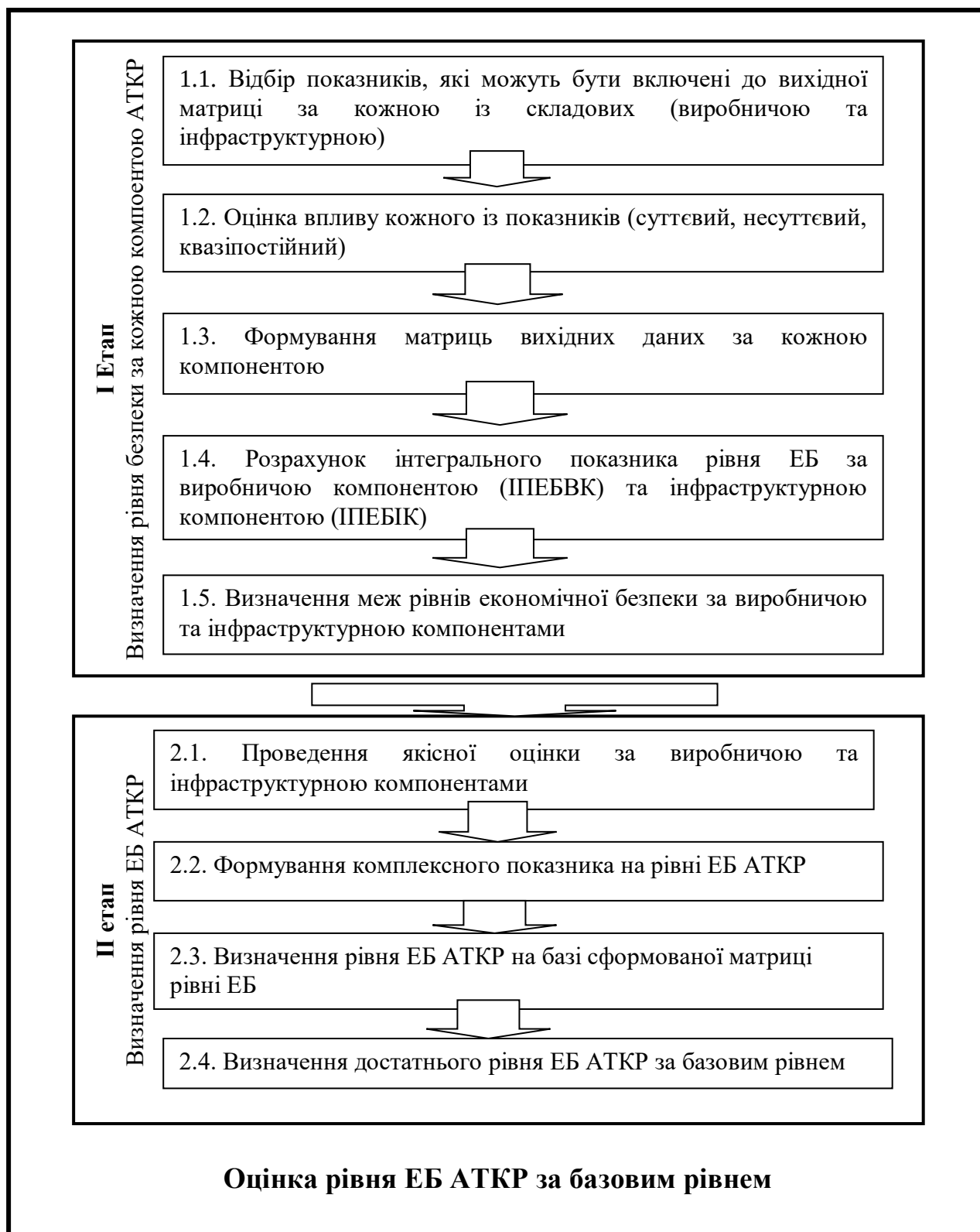


Рис. 2.5. Схема оцінки базового рівня забезпечення ЕБ АТКР

Початковим елементом проведення оцінки базового рівня ЕБ АТКР виступає відбір показників, які сформулюють вихідні матриці для розрахунку.

Розрахунок інтегральних показників таксономічним методом за кожною компонентою ЕБ АТКР базується на статистичних даних, саме тому актуальним є питання вибору показників, які здійснюють вплив на рівень ЕБ.

Першим кроком є визначення показників, які потенційно можуть бути включені до матриць вихідних даних. Вибір таких показників базується на критеріях, зазначених нижче:

1. відбивають певні характеристики виробництва і надання автотранспортних послуг у регіоні або стану та розвитку автотранспортної інфраструктури;
2. мають кількісне вираження і знаходять своє відображення в офіційних статистичних джерелах.

Для виробничої компоненти АТКР такими показниками можуть виступати:

1. питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %;
2. вантажообіг у регіоні, млн т км;
3. середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км;
4. перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т;
5. перевезення пасажирів у регіоні, млн пас;
6. пасажирообіг у регіоні, млн пас. км;
7. кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок;
8. витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/100 км;
9. витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, л/100 км;
10. витрати бензину на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/100 км;
11. витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів у регіоні, л/100 км;

12. загальний пробіг автобусів у регіоні; тис. км;
13. загальний пробіг вантажних автомобілів у регіоні, тис. км;
14. пробіг автобусів з пасажирами у регіоні, тис. км;
15. пробіг вантажних автомобілів з вантажем у регіоні, тис. км.

Для інфраструктурної компоненти АТКР такими показниками можуть виступати:

1. довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км;
2. щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км² території;
3. питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %;
4. кількість автозаправних станцій у регіоні;
5. автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям I категорії;
6. питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг;
7. автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям II категорії;
8. питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг;
9. автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям III категорії;
10. питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг;
11. прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям загального користування, км;
12. прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення, км.

Показники, які визначають витрати різних видів палива, є важливими та суттєвими, але включати їх до розрахунків неможна, оскільки офіційні дані щодо витрат бензину та дизельного палива автобусами та вантажними автомобілями України Державна служба статистики України надавала до 2016 р.

При відборі показників для вихідних матриць використаємо методику, яку запропоновано Уманець Т. В. для визначення інвестиційної привабливості регіонів [175, с. 137]. Методика, запропонована Уманець Т. В., у загальному вигляді передбачає:

- системний аналіз процесів у регіонів;
- добір показників регіональної статистики, які характеризують процеси;
- визначення показників (ознак), які суттєво не впливають на рівень економічної безпеки [175].

Визначення впливу показників проводять на основі розрахунку коефіцієнта варіації (V_j):

$$V_j = \frac{S_j}{\overline{X}_j} \quad (2.1)$$

де V_j – коефіцієнт варіації;

S_j – середньоквадратичне відхилення j -ї ознаки (показника);

$\overline{X}_j$ – середньоарифметичне значення j -ї ознаки (показника) [175, с. 137].

Після розрахунку перевіряють нерівність :

$$V_j \leq e \quad (2.2)$$

$$e = 0,1$$

Якщо ця нерівність виконується, тобто V_j менше або дорівнює 0,1, то ознаки вважаються несуттєвими (квазіпостійними) і виключаються із матриці вхідних даних.

При визначенні показників, які включаються до матриці вихідних даних, базовим виступає принцип відсутності дублювання показників. Такий підхід передбачає виключення таких показників, які містяться в інших або містять якийсь із показників, що вже включено до матриці вихідних даних.

Такими показниками у виробничому компоненті виступають пробіг автобусів із пасажирами у регіоні та загальний пробіг автобусів, а також пробіг вантажних автомобілів із вантажем у регіоні та загальний пробіг вантажних автомобілів. Автором пропонується включити до вихідних даних один із цих показників виходячи із того, який з них буде мати найбільший коефіцієнт варіації (табл. 2.3).

Розрахунок значень коефіцієнтів варіації для 2016–2017 рр. подано у Додатку И.

Вибір показників для вихідної матриці потребує деяких пояснень:

- розрахунок стану ЕБ АТКР базується на статистичних даних, тому необхідною умовою є наявність даних офіційної статистики за певним показником за всіма регіонами;
- оцінку стану ЕБ АТКР пропонується провести без урахування міст прямого підпорядкування – м. Києва і м. Севастополя.

Такий підхід обґрунтовано, насамперед, метою дослідження – оцінити стан ЕБ саме регіональних АТК. Стосовно м. Києва і м. Севастополя більш доцільним є визначення міських автотранспортних комплексів, яким притаманна певна специфіка, яка передбачає функціонування міст як соціально-економічних систем і соціокультурних систем. Окрім того, ряд показників регіональної статистики, що характеризують стан і розвиток АТКР, для м. Києва і Севастополя не фіксуються.

Відбір показників для вихідних матриць ЕБ АТКР у 2018 р

№	Показник	Умовне позначення	2018 р.			
			Середньоквадратичне відхилення показника за вибіркою	Середньоарифметичне значення показника за вибіркою	Коефіцієнт варіації	Вплив
1	2	3	4	5	6	7
Виробнича компонента						
1	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %	$P_{\text{авт.}}$	2,93	3,72	0,785	суттєвий
2	Вантажообіг у регіоні, млн т км	$V_{\text{вант}}$	435,56	2344,53	0,612	суттєвий
3	Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	$L_{\text{серед}}^{\text{вант}}$	116,94	109,00	0,996	суттєвий
4	Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т	$Q_{\text{вант}}$	4,05	4,71	0,859	суттєвий
5	Перевезення пасажирів у регіоні, млн пас.	$L_{\text{пас}}$	32,63	71,33	0,457	суттєвий
6	Пасажирообіг у регіоні, млн пас. км	$V_{\text{пас}}$	895,89	1327,54	0,674	суттєвий
7	Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	$Q_{\text{поїзд}}$	18,83	47,04	0,400	суттєвий
8	Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	$L_{\text{вант. заг}}$	148604,0	233391,40	0,636	суттєвий
9	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	$L_{\text{вант}}$	82237,47	127067,20	0,647	суттєвий
10	Загальний пробіг автобусів, тис. км	$L_{\text{пас. заг}}$	59268,24	78261,66	0,757	суттєвий
11	Пробіг автобусів з пасажирями, тис. км	$L_{\text{пас}}$	40886,81	0,73	0,671	суттєвий
Інфраструктурна компонента						
1	Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	$L_{\text{авт. дор}}$	2,024	6,745	0,300	суттєвий
2	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км ² території	$H_{\text{дор}}$	56,713	286,828	0,197	суттєвий

1	2	3	4	5	6	7
3	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	$P_{\text{дор}}$	2,053	98,04	0,020	несуттєвий
4	Кількість автозаправних станцій у регіоні	$N_{\text{запр}}$	108,74	260,416	0,417	суттєвий
5	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{I\text{кат}}$	1,166	1,532	0,761	суттєвий
6	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{II\text{кат}}$	3,113	7,990	0,389	суттєвий
7	Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{III\text{кат}}$	4,56	16,30	0,279	суттєвий

Отже, виключення м. Києва і Севастополя при оцінці стану ЕБ зумовлено таким:

- специфікою функціонування міських АТК; відсутністю ряду показників регіональної статистики для м. Києва і Севастополя;
- відсутністю даних за 2014–2018 рр. для м. Севастополя;
- незначною питомою вагою показників м. Севастополя у загальних показниках діяльності АТК;
- специфікою функціонування міського транспортного комплексу м. Києва як столичного транспортного комплексу;
- необхідністю розглянути формування АТКР як у міській, так і в сільській місцевостях.

Показники, які включено у вихідні матриці, характеризують основні складові діяльності АТКР за трьома основними напрямками:

1. кількісні характеристики, що визначають обсяги надання автотранспортних послуг і наявність інфраструктури:

виробнича компонента:

а) перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т - показник, що характеризує обсяги перевезення вантажів у регіоні, при зростанні результативності роботи АТКР обсяги перевезення вантажів зростають ($Q_{\text{вант}}$);

б) перевезення пасажирів у регіоні, млн пас., - показник, що характеризує обсяги перевезення пасажирів у регіоні, при зростанні результативності роботи АТКР обсяги перевезення пасажирів зростають ($Q_{\text{пас}}$);

с) пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км, – показник, що характеризує ефективний пробіг вантажних автомобілів у регіоні (на відміну від загального пробігу); при зростанні результативності роботи АТКР ефективний пробіг вантажних автомобілів у регіоні зростає ($L_{\text{вант}}$);

д) пробіг вантажних автобусів з пасажирями, тис. км, – показник, що характеризує ефективний пробіг автобусів у регіоні (на відміну від

загального пробігу); при зростанні результативності роботи АТКР ефективний пробіг автобусів у регіоні зростає ($L_{пас}$);

е) середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км, – показник, що характеризує використання автомобільного транспорту при перевезенні вантажів у регіоні; при зростанні результативності роботи АТКР середня відстань перевезення вантажів у регіоні зростає ($L_{серед}^{вант}$);

ф) кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок, – показник, що характеризує обсяги використання автомобільного транспорту при наданні послуг із перевезення пасажирів у регіоні; при зростанні результативності роботи АТКР кількість поїздок на 1 особу в регіоні у регіоні зростає ($Q_{поїзд}$).

інфраструктурна компонента:

а) довжина автомобільних доріг загального користування у регіоні, тис. км, – показник, що характеризує наявність автомобільних доріг загального користування у регіонах; при зростанні результативності роботи АТКР довжина автомобільних доріг загального користування у регіоні зростає ($L_{авт.дор}$);

б) кількість автозаправних станцій у регіоні – показник, що характеризує наявність і розвиненість системи автозаправних станцій у регіоні як частини автотранспортної інфраструктури; при зростанні результативності роботи АТКР кількість автозаправних станцій у регіоні у регіоні зростає ($N_{запр}$);

2. структурні характеристики, що визначають місце АТКР у наданні послуг і певних складових автотранспортної інфраструктури у її розвитку:

виробнича компонента:

а) питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %, – показник, що характеризує значення АТКР у наданні транспортних послуг з перевезення вантажів; при зростанні результативності роботи АТКР питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні зростає ($P_{авт.}$);

інфраструктурна компонента:

а) питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям І категорії у загальній довжині автомобільних доріг, % – показник, що характеризує наявність автомобільних доріг із твердим покриттям І категорії у загальній довжині автомобільних доріг; при зростанні результативності роботи АТКР питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям І категорії у загальній довжині автомобільних доріг у регіоні зростає ($P_{Iкат}$);

б) питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям ІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %, - показник, що характеризує наявність автомобільних доріг із твердим покриттям ІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг; при зростанні результативності роботи АТКР питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям ІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг у регіоні зростає ($P_{IIкат}$);

с) питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям ІІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %, - показник, що характеризує наявність автомобільних доріг із твердим покриттям ІІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг; при зростанні результативності роботи АТКР питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям ІІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг у регіоні зростає ($P_{IIIкат}$);

3. якісні характеристики, що визначають ефективність надання автотранспортних послуг і розвиток автотранспортної інфраструктури:

виробнича компонента:

а) вантажообіг у регіоні, млн т км, – показник, що характеризує ефективність перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні; при зростанні результативності роботи АТКР вантажообіг у регіоні зростає ($V_{вант}$);

б) пасажирообіг у регіоні, млн пас. км – показник, що характеризує ефективність перевезення пасажирів автомобільним транспортом у регіоні;

при зростанні результативності роботи АТКР пасажирообіг у регіоні зростає ($V_{\text{пас}}$);

інфраструктурна компонента:

а) щільність автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, км на 1 тис. км² території, – показник, що характеризує розвиненість мережі автомобільних доріг із твердим покриттям у регіоні; при підвищенні результативності роботи АТКР зростає ($H_{\text{дор}}$) (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

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

Компонент	Показники, на основі яких розраховується інтегральний показник рівня безпеки	Умовне позначення	Тенденція	Стимулятор / дестимулятор
1	2	3	4	5
Виробнича	1. Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %	$P_{\text{авт.}}$	зростання	стимулятор
	2. Вантажообіг у регіоні, млн т км	$V_{\text{вант}}$	зростання	стимулятор
	3. Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	$L_{\text{вант}}^{\text{серед}}$	зростання	стимулятор
	4. Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т	$Q_{\text{вант}}$	зростання	стимулятор
	5. Перевезення пасажирів у регіоні, млн пас.	$Q_{\text{пас}}$	зростання	стимулятор
	6. Пасажирообіг у регіоні, млн пас. км	$L_{\text{пас}}$	зростання	стимулятор
	7. Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	$Q_{\text{поїзд}}$	зростання	стимулятор
	8. Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	$L_{\text{вант}}$	зростання	стимулятор
	9. Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км	$L_{\text{пас}}$	зростання	стимулятор

Продовження табл. 2.4

1	2	3	4	5
Інфраструктурна	1. Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	$L_{\text{авт.дор}}$	зростання	стимулятор
	2. Щільність автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, км на 1 тис. км ² території	$N_{\text{дор}}$	зростання	стимулятор
	3. Кількість автозаправних станцій у регіоні, од.	$N_{\text{запр}}$	зростання	стимулятор
	4. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %	$P_{I\text{кат}}$	зростання	стимулятор
	5. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %	$P_{II\text{кат}}$	зростання	стимулятор
	6. Питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг, %	$P_{III\text{кат}}$	зростання	стимулятор

Важливим етапом оцінки рівня ЕБ за допомогою таксономічного методу, окрім визначення матриць вихідних показників, є чітке розмежування їх на:

- показники, що здійснюють стимулюючий вплив, тобто зростання значення цього показники здійснює позитивний вплив на процес, що оцінюється, і підвищує якість системи у цілому;
- показники, що здійснюють дестимулюючий вплив, тобто зростання значення цього показники здійснює негативний вплив на процес, що оцінюється, і погіршує якість системи в цілому (табл. 2.25).

В інтегральний показник включено питому вагу автомобільних доріг I, II і III категорій виходячи з їх значення у розвитку автомобільної інфраструктури регіону і АТК країни в цілому (табл. 2.5).

Характеристика автомобільних доріг із твердим покриттям**I, II і III категорій**

№	Категорія автомобільних доріг з твердим покриттям	Характеристика	Значення для розвитку АТКР
1	2	3	4
1	Автомобільні дороги з твердим покриттям I категорії	Дороги загального користування, основні магістральні дороги міжнародного та республіканського значення; інтенсивність руху в обох напрямках – більше 7000 авт. на добу; кількість смуг руху – 4, 6, 8 одиниць; розрахункова швидкість руху – 80–150 км/год	Визначають перспективи для розвитку транзитного потенціалу регіону, включення у міжнародні перевезення вантажів і пасажирів; забезпечують розвиток інтеграційних міжрегіональних зв'язків
2	Автомобільні дороги з твердим покриттям II категорії	Дороги загального користування, основні магістральні дороги республіканського значення; інтенсивність руху в обох напрямках – більше 3000–7000 авт. на добу; кількість смуг руху – 4, 6, 8 одиниць; розрахункова швидкість руху – 60–120 км/год	Визначають перспективи для розвитку інтеграційних міжрегіональних зв'язків; забезпечують основний рух вантажів і пасажирів у межах декількох регіонів і економічних районів
3	Автомобільні дороги з твердим покриттям III категорії	Дороги республіканського або обласного значення, що зв'язують адміністративні й економічні райони, промислові та культурні центри; інтенсивність руху в обох напрямках – від 3000 до 7000 авт. на добу; кількість смуг руху – 2 одиниці; розрахункова швидкість руху – 60–100 (120) км/год	Виступають основою інтеграційних міжрегіональних зв'язків; забезпечують більшість автотранспортних зв'язків у межах одного регіону
	Автомобільні дороги з твердим покриттям IV категорії	Дороги господарського й адміністративного значення; інтенсивність руху в обох напрямках – від 200 до 1000 авт. на добу	Забезпечують більшість автотранспортних зв'язків у межах одного регіону й окремих господарських об'єктів
	Автомобільні дороги з твердим покриттям V категорії	Дороги господарського й адміністративного значення; інтенсивність руху в обох напрямках – менше 200 авт. на добу	

(адаптовано автором на основі ДБН Б.2.4-1-94 «Планування і забудова сільських поселень», затверджено Наказом № 6 Мінбудархітектури України від 05.01.1994 р. [30])

Стратегічне значення у забезпеченні сталого розвитку

автотранспортних послуг регіону, реалізації його транспортного потенціалу, формуванні сучасної автотранспортної інфраструктури мають автомобільні дороги I, II і III категорій, оскільки саме на них спрямоване найбільше навантаження автотранспортних перевезень.

У розрізі формування системи ЕБ АТКР дороги цих категорій визначають напрями розвитку транзитного потенціалу регіону, забезпечують стійкі інтеграційні міжрегіональні зв'язки, забезпечують більшість автотранспортних зв'язків у межах одного регіону, а також окремих районів та господарських об'єктів регіону (Додаток Ж).

Отже, рівень ЕБ за виробничим компонентом буде визначатися на основі наступної матриці вихідних даних:

$$X_{\text{вироб.}} = \{P_{\text{авт.}}; V_{\text{вант.}}; L_{\text{серед.}}^{\text{вант.}}; Q_{\text{вант.}}; Q_{\text{пас.}}; L_{\text{пас.}}; Q_{\text{поїзд.}}; L_{\text{вант.}}; L_{\text{пасс.}}\}, \quad (2.3)$$

де $X_{\text{вироб.}}$ – матриця вихідних даних за виробничою компонентою;

Рівень ЕБ за інфраструктурним компонентом буде визначатися на основі наступної матриці вихідних даних:

$$X_{\text{інфр.}} = \{L_{\text{авт.дор.}}; H_{\text{дор.}}; N_{\text{запр.}}; P_{\text{Iкат.}}; P_{\text{IIкат.}}; P_{\text{IIIкат.}}\}, \quad (2.4)$$

де $X_{\text{вироб.}}$ – матриця вихідних даних за інфраструктурною компонентою;

Базуючись на даних табл. 2.3–2.4, автором було сформовано вихідні матриці для розрахунку інтегральних показників стану ЕБ за виробничою компонентою (табл. 2.6) та інфраструктурною компонентою (табл. 2.7) у 2018 році.

**Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за виробничою
компонентою у 2018 р.**

Регіон	Питома вага автомобільного транспорт у перевезенні вантажів, %	Вантажообіг, млн т км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирообіг, млн пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	Пробіг автобусів з пасажирями, тис. км	Перевезення вантажів, млн т	Перевезення пасажирів, млн пас.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Вінницька обл.	2,7	1813,6	63	1329	51	107532,5	35710,8	28,9	81,4
Волинська обл.	1,2	2108,6	168	1894	77	103469,7	36978,3	12,5	80,5
Дніпропетровська обл.	26,2	4421,4	16	1887	31	314481,5	84441,3	284,2	101,7
Донецька обл.	10,9	2230,5	19	1028	19	69334	41209,2	118,6	80,7
Житомирська обл.	3,7	1035,6	26	1077	54	85691	45877,3	39,9	66,7
Закарпатська обл.	0,8	4862,6	526	710	30	102167,6	22329,6	9,2	37,3
Запорізька обл.	2,7	1384,3	48	836	36	134354,1	91433,4	29	63
Івано-Франківська обл.	1,4	1649,4	105	930	41	119352,1	44070,1	15,7	56,8
Київська обл.	4,4	3854,6	80	2253	49	239375,7	96535,3	48,2	84,3
Кіровоградська обл.	3,6	1195	21	828	49	63980,5	28349,6	38,8	47
Луганська обл.	1,5	860,1	54	226	5	27083,1	15058,5	16,1	11,7
Львівська обл.	2	4511,1	210	2613	52	275228,9	146618,1	21,5	133
Миколаївська обл.	2,1	1406,7	61	1080	74	75425,7	16652,3	23	84,8
Одеська обл.	2,1	2796,2	124	4777	57	191891,7	122101,9	22,6	135,7
Полтавська обл.	17,8	3530,6	18	1006	35	154667,7	60587,1	193	50,2
Рівненська обл.	1,4	1732,7	117	1050	76	84686,9	21312	14,8	88,4
Сумська обл.	1,1	666,2	57	614	56	59338,7	27387,8	11,6	61,4
Тернопільська обл.	1,3	1317,7	90	908	51	82722,6	22766,1	14,7	53,9
Харківська обл.	2,7	3770,2	127	1404	41	202571,4	72373,6	29,7	111,9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Херсонська обл.	1	1266,7	114	1646	58	60506,1	49607,3	11,1	61,7
Хмельницька обл.	2,7	2241	75	902	59	112048,6	34236,7	29,7	75,5
Черкаська обл.	2,9	2013,2	63	744	55	92193,7	64002,1	31,9	67,8
Чернівецька обл.	0,5	1128,8	213	728	33	34715,6	23146,7	5,3	30,2
Чернігівська обл.	1,10	1087,00	91,00	614,00	46,00	56082,80	36587,40	11,90	47,30

**Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за інфраструктурною
компонентою у 2018 р.**

Region	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг з твердим покриттям	Автозаправні станції	Питома вага автомобільних доріг I категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг II категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг III категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям
1	2	3	4	7	8	9
Вінницька обл.	9,5	359	306	1,04	4,11	19,19
Волинська обл.	6,2	308	169	1,02	7,74	16,49
Дніпропетровська обл.	9,2	288	471	3,16	7,38	11,36
Донецька обл.	8,1	305	227	3,43	11,67	14,78
Житомирська обл.	8,6	288	229	2,68	5,86	15,03
Закарпатська обл.	3,4	267	240	0,54	9,88	17,69
Запорізька обл.	7	258	290	0,67	13,31	14,65
Івано-Франківська обл.	4,1	294	174	0,86	10,55	11,3
Київська обл.	8,7	309	463	4,95	10,13	23,65
Кіровоградська обл.	6,3	256	193	0,59	4,17	18,47
Луганська обл.	4,4	165	95	1,71	14,65	23,5
Львівська обл.	8,4	385	372	0,64	11,96	17,06
Миколаївська обл.	4,8	195	245	1,22	9,81	14,54
Одеська обл.	8,3	249	404	2,65	7,57	9,47
Полтавська обл.	8,9	310	293	1,29	4,31	11,43
Рівненська обл.	5,2	259	173	2,31	6,71	7,1
Сумська обл.	7,2	302	158	0,05	4,76	16,31
Тернопільська обл.	5	362	186	0,4	9,51	18,08

1	2	3	4	5	6	7
Харківська обл.	9,7	309	503	1,85	5,68	16,59
Херсонська обл.	5	176	209	0,99	7,55	20,08
Хмельницька обл.	7,2	349	240	0,58	6,21	26,21
Черкаська обл.	6,1	292	253	1,86	8,46	19,99
Чернівецька обл.	2,9	358	178	0,64	7,39	15,6
Чернігівська обл.	7,7	241	179	1,63	2,42	12,7

У 2014–2018 рр. при розрахунках, окрім м. Києва та м. Севастополя, не було враховано АР Крим у зв'язку з відсутністю статистичних даних.

Вихідні дані для розрахунку інтегральних показників за виробничою компонентою у 2014–2017 рр. подано у Додатку К.

Вихідні дані для розрахунку інтегральних показників за інфраструктурною компонентою у 2014–2017 рр. подано у Додатку Л.

Розрахунок інтегрального показника за кожною складовою (виробничою або інфраструктурною) здійснюється на основі таксономічного методу. Цей метод отримав широке застосування в економічних дослідженнях завдяки ряду переваг, зокрема, при визначенні інвестиційного потенціалу [176], економічного потенціалу [190], економічної безпеки регіонів [138].

Своє місце підхід до оцінки соціально-економічних явищ і процесів на базі таксономічного методу знайшов і у сфері дослідження функціонування транспортних комплексів і транспортних систем [190].

Для АТКР України забезпечення необхідного обсягу автотранспортних послуг належної якості стикається з низкою питань, які потребують нагального вирішення. Оновлення рухомого складу, який у всіх регіонах характеризується значним зносом, зростання витрат на утримання рухомого складу, скорочення професійного персоналу, зниження рівнів професійної компетентності водіїв та обслуговуючого персоналу, зростання собівартості перевезень потягом останніх років істотно впливають на діяльність підприємств автотранспортних комплексів регіонів. У подальшому впровадження умов функціонування автоперевізників, які застосовуються у країнах ЄС, тільки поглиблюють наявні проблемні питання.

Оцінку базового рівня забезпечення економічної безпеки АТКР було проведено для 24 регіонів України за кожною компонентою окремо. Першим етапом є оцінка за виробничою компонентою (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Значення інтегрального показника ЕБ за виробничою компонентою

№	Регіон	Інтегральний показник за виробничою компонентою				
		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	Вінницька обл.	0,482	0,515	0,500	0,498	0,501
2	Волинська обл.	0,499	0,555	0,528	0,533	0,530
3	Дніпропетровська обл.	0,685	0,569	0,632	0,678	0,632
4	Донецька обл.	0,285	0,579	0,491	0,504	0,493
5	Житомирська обл.	0,463	0,509	0,473	0,473	0,475
6	Закарпатська обл.	0,635	0,755	0,670	0,653	0,670
7	Запорізька обл.	0,450	0,440	0,456	0,470	0,459
8	Івано-Франківська обл.	0,481	0,539	0,472	0,475	0,475
9	Київська обл.	0,526	0,548	0,560	0,578	0,561
10	Кіровоградська обл.	0,460	0,494	0,452	0,456	0,456
11	Луганська обл.	0,423	0,357	0,364	0,353	0,371
12	Львівська обл.	0,545	0,566	0,564	0,546	0,563
13	Миколаївська обл.	0,484	0,480	0,487	0,495	0,488
14	Одеська обл.	0,513	0,523	0,560	0,548	0,560
15	Полтавська обл.	0,487	0,550	0,556	0,572	0,561
16	Рівненська обл.	0,478	0,507	0,499	0,554	0,499
17	Сумська обл.	0,423	0,515	0,438	0,458	0,443
18	Тернопільська обл.	0,449	0,460	0,473	0,457	0,466
19	Харківська обл.	0,467	0,508	0,525	0,551	0,546
20	Херсонська обл.	0,460	0,535	0,486	0,472	0,482
21	Хмельницька обл.	0,470	0,490	0,493	0,494	0,501
22	Черкаська обл.	0,459	0,526	0,475	0,495	0,481
23	Чернівецька обл.	0,442	0,518	0,461	0,435	0,440
24	Чернігівська обл.	0,422	0,479	0,450	0,466	0,443

Найбільшого зростання цей показник зазнав у Донецькій обл., чому значно сприяв той факт, що розрив залізничного сполучення, а також соціально-політична ситуація в регіоні зробили автомобільний транспорт основним для цього регіону.

Зростання рівня ЕБ за виробничою складовою у цей період простежується у Вінницькій, Волинській, Дніпропетровській, Київській, Львівській, Одеській, Рівненській і Харківській областях (табл. 2.9). На зростання рівня ЕБ АТКР за виробничою компонентою найбільший вплив справляли зростання пробігу автобусів і вантажних автомобілів, зростання середньої відстані перевезень, значне зростання перевезення пасажирів.

**Темпи зростання ШЕБВК у розрізі регіонів України за 2014–2018 рр.,
у відсотках до 2014 р.**

Регіон	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
Вінницька обл.	100,00	106,85	103,73	103,32	103,94
Волинська обл.	100,00	111,22	105,81	106,81	106,21
Дніпропетровська обл.	100,00	83,07	92,26	98,98	92,26
Донецька обл.	100,00	203,16	172,28	176,84	172,98
Житомирська обл.	100,00	109,94	102,16	102,16	102,59
Закарпатська обл.	100,00	118,90	105,51	102,83	105,51
Запорізька обл.	100,00	97,78	101,33	104,44	102,00
Івано-Франківська обл.	100,00	112,06	98,13	98,75	98,75
Київська обл.	100,00	104,18	106,46	109,89	106,65
Кіровоградська обл.	100,00	107,39	98,26	99,13	99,13
Луганська обл.	100,00	84,40	86,05	83,45	87,71
Львівська обл.	100,00	103,85	103,49	100,18	103,30
Миколаївська	100,00	99,17	100,62	102,27	100,83
Одеська обл.	100,00	101,95	109,16	106,82	109,16
Полтавська обл.	100,00	112,94	114,17	117,45	115,20
Рівненська обл.	100,00	106,07	104,39	115,90	104,39
Сумська обл.	100,00	121,75	103,55	108,27	104,73
Тернопільська обл.	100,00	102,45	105,35	101,78	103,79
Харківська обл.	100,00	108,78	112,42	117,99	116,92
Херсонська обл.	100,00	116,30	105,65	102,61	104,78
Хмельницька обл.	100,00	104,26	104,89	105,11	106,60
Черкаська обл.	100,00	114,60	103,49	107,84	104,79
Чернівецька обл.	100,00	117,19	104,30	98,42	99,55
Чернігівська обл.	100,00	113,51	106,64	110,43	104,98

У більшості регіонів України у 2014–2018 рр. відбувається зменшення рівня ЕБ АТКР за виробничою складовою.

Якщо істотного зменшення перевезення вантажів і пасажирів у наступних періодах у цих регіонах не передбачають, оскільки для значної їх кількості автомобільний транспорт не має альтернатив, то зростання витрат палива при перевезенні вантажів і пасажирів, скорочення кількості автоперевізників у регіонах у подальшому сприятимуть зниженню рівня ЕБ АТКР цих регіонів.

Оцінка лише виробництва автотранспортних послуг не окреслює в

повному обсязі ситуацію із забезпеченням економічної безпеки АТКР. Стан та якість дорожньо-транспортної інфраструктури все активніше впливає на вибір маршрутів руху, транзитного руху через територію регіону, бажання автоперевізників працювати на території цього регіону.

Стан дорожньо-транспортної інфраструктури визначає певні показники діяльності автотранспортних підприємств, оскільки достатньо часто автоперевізники готові нести більші витрати паливно-мастильних матеріалів, витрачати більше часу на перевезення пасажирів і вантажів, намагаючись обминути ділянки доріг на певних територіях, стан яких не відповідає вимогам якості, безпечного руху і може активно впливати на прискорений знос рухомого складу, створення аварійних ситуацій, погіршення справного стану і зростання поточних ремонтів.

Найвищі значення інтегрального показника рівня ЕБ та інфраструктурної компоненти у 2014–2018 р. мають Вінницька, Закарпатська, Київська і Львівські області (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Значення інтегрального показника за інфраструктурною компонентою

№	Регіон	Інтегральний показник за інфраструктурною компонентою				
		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6	7
1	Вінницька обл.	0,606	0,648	0,663	0,601	0,644
2	Волинська обл.	0,546	0,529	0,608	0,564	0,522
3	Дніпропетровська обл.	0,625	0,584	0,685	0,621	0,564
4	Донецька обл.	0,483	0,479	0,540	0,503	0,488
5	Житомирська обл.	0,596	0,559	0,647	0,598	0,546
6	Закарпатська обл.	0,853	0,702	0,794	0,854	0,703
7	Запорізька обл.	0,583	0,558	0,647	0,584	0,533
8	Івано-Франківська обл.	0,525	0,503	0,572	0,527	0,492
9	Київська обл.	0,738	0,664	0,768	0,734	0,639
10	Кіровоградська обл.	0,540	0,509	0,599	0,520	0,490
11	Луганська обл.	0,555	0,540	0,588	0,549	0,501
12	Львівська обл.	0,653	0,588	0,696	0,655	0,584
13	Миколаївська обл.	0,535	0,532	0,598	0,535	0,493
14	Одеська обл.	0,571	0,553	0,650	0,575	0,534
15	Полтавська обл.	0,554	0,521	0,620	0,553	0,515
16	Рівненська обл.	0,507	0,494	0,563	0,504	0,479
17	Сумська обл.	0,513	0,465	0,575	0,517	0,487
18	Тернопільська обл.	0,575	0,495	0,520	0,575	0,528

Продовження табл. 2.10

1	2	3	4	5	6	7
19	Харківська обл.	0,622	0,545	0,530	0,621	0,565
20	Херсонська обл.	0,521	0,511	0,485	0,520	0,487
21	Хмельницька обл.	0,614	0,524	0,596	0,606	0,554
22	Черкаська обл.	0,609	0,538	0,521	0,616	0,558
23	Чернівецька обл.	0,482	0,461	0,485	0,527	0,494
24	Чернігівська обл.	0,510	0,472	0,495	0,513	0,478

Значним чином на високі значення цього показника у цих регіонах впливає їх географічне розташування (регіону з великим транзитним потенціалом), висока щільність доріг загальнодержавного значення, висока увага до забезпечення якості дорожньо-транспортної інфраструктури.

Забезпеченість регіонів автозаправними станціями цих регіонів є достатньо високою порівняно з іншими регіонами (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Кількість автозаправних станцій за регіонами

Регіон	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6
Вінницька обл.	322	299	303	281	306
Волинська обл.	164	169	172	166	169
Дніпропетровська обл.	432	459	471	424	471
Донецька обл.	336	250	226	226	227
Житомирська обл.	218	215	234	242	229
Закарпатська обл.	233	255	241	254	240
Запорізька обл.	311	307	320	305	290
Івано-Франківська обл.	181	185	183	180	174
Київська обл.	471	511	492	487	463
Кіровоградська обл.	214	217	217	193	193
Луганська обл.	121	97	93	94	95
Львівська обл.	380	383	377	371	372
Миколаївська обл.	235	238	250	255	245
Одеська обл.	360	410	422	417	404
Полтавська обл.	269	273	268	296	293
Рівненська обл.	176	177	180	168	173
Сумська обл.	145	147	282	147	158
Тернопільська обл.	183	185	361	191	186
Харківська обл.	490	553	299	472	503

Продовження табл. 2.11

1	2	3	4	5	6
Херсонська обл.	227	222	174	215	209
Хмельницька обл.	225	233	346	216	240
Черкаська обл.	245	247	284	251	253
Чернівецька обл.	176	179	355	170	178
Чернігівська обл.	160	169	227	189	179

Абсолютне значення наявності автозаправних станцій не дає можливість якісно оцінити забезпеченість регіону ними. У ролі показника, який може надати можливість визначити рівень забезпеченості ними, автором запропоновано показник щільності автозаправних станцій, який характеризує кількість автозаправних станцій відносно тис. км доріг загального користування регіону (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

**Щільність автозаправних станцій за регіонами, од./тис. км доріг
загального користування**

Регіон	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6
Вінницька обл.	33,89	31,47	33,67	29,58	32,21
Волинська обл.	26,45	27,26	29,66	26,77	27,26
Дніпропетровська обл.	46,96	49,89	51,20	46,09	51,20
Донецька обл.	41,48	30,86	28,25	27,90	28,02
Житомирська обл.	25,65	25,29	28,19	28,47	26,63
Закарпатська обл.	70,61	77,27	73,03	76,97	70,59
Запорізька обл.	44,43	43,86	47,06	43,57	41,43
Івано-Франківська обл.	43,10	45,12	44,63	43,90	42,44
Київська обл.	54,77	59,42	57,21	56,63	53,22
Кіровоградська обл.	33,97	34,44	35,00	30,63	30,63
Луганська обл.	20,51	16,44	16,03	15,93	21,59
Львівська обл.	45,24	45,60	45,98	44,17	44,29
Миколаївська обл.	48,96	49,58	52,08	53,13	51,04
Одеська обл.	43,37	49,40	52,10	50,24	48,67
Полтавська обл.	30,22	30,67	30,11	33,26	32,92
Рівненська обл.	34,51	34,71	35,29	32,94	33,27
Сумська обл.	20,14	20,42	42,09	20,42	21,94
Тернопільська обл.	36,60	37,00	72,20	38,20	37,20

Продовження табл. 2.12

1	2	3	4	5	6
Харківська обл.	51,04	57,60	31,81	49,17	51,86
Херсонська обл.	45,40	44,40	34,80	43,00	41,80
Хмельницька обл.	31,25	32,36	48,73	30,00	33,33
Черкаська обл.	40,16	40,49	48,14	40,48	41,48
Чернівецька обл.	60,69	61,72	122,41	58,62	61,38
Чернігівська обл.	20,78	21,95	31,53	24,55	23,25

За кількістю автозаправних станцій на тис. км доріг загального користування ці регіони (за виключенням Вінницької області, яка має значення на рівні середнього) мають також досить високий рівень забезпечення.

Серед регіонів, рівень ЕБ АТК яких оцінюється, найнижчі значення інтегрального показника рівня ЕБ та інфраструктурною компонентою у 2014–2018 рр. мають Донецька, Кіровоградська, Рівненська, Сумська, Чернігівська та Чернівецька області. Для цих регіонів характерна невисока щільність доріг загального користування у регіоні. Для таких регіонів, як Чернігівська і Сумська області, частка доріг із твердим покриттям у сукупності довжині доріг загального користування є найменшою в Україні. Щільність автозаправних станцій для цих регіонів порівняно з іншими регіонами України є також найменшою за значенням.

Динаміка ІПЕБІК показує значне його зростання протягом цього періоду у Київській, Полтавській, Рівненській областях. Зростання цього показника простежується у Донецькій області, але розглядати цей регіон у розрізі всіх інших регіонів України досить складно, враховуючи особливості обчислення статистичних показників для Донецької та Луганської областей у 2014–2018 рр. (табл. 2.13).

Значне зменшення значення цього показника простежується у Дніпропетровській, Івано-Франківській, Кіровоградській та Чернівецькій областях, де темпи зростання його значення порівняно зі значенням 2014 р. є від’ємними.

**Темпи зростання ІШЕБІК у розрізі регіонів України за 2014–2018 рр.
(у відсотках до 2014 р.)**

Регіон	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
Вінницька обл.	100,00	106,85	103,73	103,32	103,94
Волинська обл.	100,00	111,22	105,81	106,81	106,21
Дніпропетровська обл.	100,00	83,07	92,26	98,98	92,26
Донецька обл.	100,00	203,16	172,28	176,84	172,98
Житомирська обл.	100,00	109,94	102,16	102,16	102,59
Закарпатська обл.	100,00	118,90	105,51	102,83	105,51
Запорізька обл.	100,00	97,78	101,33	104,44	102,00
Івано-Франківська обл.	100,00	112,06	98,13	98,75	98,75
Київська обл.	100,00	104,18	106,46	109,89	106,65
Кіровоградська обл.	100,00	107,39	98,26	99,13	99,13
Луганська обл.	100,00	84,40	86,05	83,45	87,71
Львівська обл.	100,00	103,85	103,49	100,18	103,30
Миколаївська обл.	100,00	99,17	100,62	102,27	100,83
Одеська обл.	100,00	101,95	109,16	106,82	109,16
Полтавська обл.	100,00	112,94	114,17	117,45	115,20
Рівненська обл.	100,00	106,07	104,39	115,90	104,39
Сумська обл.	100,00	121,75	103,55	108,27	104,73
Тернопільська обл.	100,00	102,45	105,35	101,78	103,79
Харківська обл.	100,00	108,78	112,42	117,99	116,92
Херсонська обл.	100,00	116,30	105,65	102,61	104,78
Хмельницька обл.	100,00	104,26	104,89	105,11	106,60
Черкаська обл.	100,00	114,60	103,49	107,84	104,79
Чернівецька обл.	100,00	117,19	104,30	98,42	99,55
Чернігівська обл.	100,00	113,51	106,64	110,43	104,98

Отже, початкову оцінку стану ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення пропонується оцінювати за двома складовими – виробничою та інфраструктурною – із використанням таксономічного методу. Застосування цього методу дозволяє поєднати різновимірні показники та єдиний інтегральний показник. Інтегральні показники рівня ЕБ за виробничою складовою (ІШЕБВК) та рівня ЕБ за інфраструктурною складовою (ІШЕБІК) визначають саме базовий рівень забезпечення ЕБ, а поєднання їх у єдиний комплексний показник із включенням якісної оцінки стає основою визначення стану ЕБ АТКР на базовому півні. Саме тому наступним етапом є

визначення підходу до інтерпретації отриманих показників та розробка комплексного показника стану ЕБ АТКР на базовому рівні.

На підставі оцінки стану та розвитку автотранспортних комплексів регіонів України у другому розділі:

1. Обґрунтовано, що система ЕБ АТКР передбачає створення певного соціально-економічного клімату, організаційних умов, проведення психологічної підготовки підприємців, що працюють на ринках автоперевезень у регіоні, задля поступової їх підготовки до впровадження новітніх умов діяльності, які базуються на провідному світовому досвіді, з метою протидії зовнішнім загрозам і запобігання непередбаченим втратам. Комплекс заходів, які передбачають довгострокові дії із поступової імплементації новітніх вимог до допуску до роботи на ринках автоперевезень, формують стратегічний рівень ЕБ АТКР. Базою забезпечення ЕБ АТКР виступає базовий рівень, який характеризується виробництвом автотранспортних послуг у регіоні та наявністю відповідної дорожньо-транспортної інфраструктури, але лише розуміння необхідності розвитку інформованості щодо нових вимог діяльності, створення психологічних передумов, становлення організаційних структур, залучення усіх суб'єктів АТКР до формування системи ЕБ забезпечує її належний стан.

2. На основі проведеного аналізу методичних підходів до оцінки рівня ЕБ АТКР при оцінці ЕБ на базовому рівні пропонується поєднати декілька підходів. Визначення рівня ЕБ базується на розрахунку інтегрального показника з використанням таксономічного методу. Оцінка рівня ЕБ на базовому рівні базується на комплексному поєднанні двох показників: ЕБ за виробничою складовою і ЕБ за інфраструктурною складовою. Інтерпретація результатів проводиться на основі зіставлення інтегральних показників ЕБ за двома компонентами. Проведення якісної оцінки виробництва автотранспортних послуг у регіоні та стану дорожньо-транспортної інфраструктури відбувається із застосуванням експертної оцінки, а

отримання кінцевого результату, який дозволяє оцінити стан ЕБ АТКР, - шляхом зіставлення кількісної та якісної оцінки.

3. Обґрунтовано, що при визначенні стану ЕБ АТКР слід чітко виділяти рівні ЕБ і стан ЕБ. Рівень ЕБ АТКР визначено як показник, що характеризує конкретну компоненту або рівень забезпечення ЕБ. Запропоновано виділення високого, достатнього, середнього та низького рівнів ЕБ АТКР. Стан ЕБ АТКР є узагальнювальною комплексною характеристикою регіону, яка визначає готовність АТКР до функціонування в новітніх умовах і створення певного соціально-економічного клімату у регіоні, який сприяє переходу до новітніх умов функціонування із мінімальними втратами.

4. Визначено, що оцінювання стану ЕБ АТКР на базовому рівні забезпечення базується на формуванні інтегральних показників за виробничою та інфраструктурною компонентами на базі таксономічного методу, основними перевагами якого є можливість включення до вихідних даних різновимірюваних показників.

5. Обґрунтовано вибір показників, що пропонується включати до матриць вихідних даних за кожною компонентою. До матриці вихідних даних для розрахунку інтегрального показника рівня ЕБ за виробничою складовою (ШЕБВК) включено питому вагу автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, вантажообіг у регіоні, середню відстань перевезення вантажів у регіоні, перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, перевезення пасажирів у регіоні, пасажирообіг у регіоні, кількість поїздок на 1 особу в регіоні, витрати бензину на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, витрати дизельного палива на 100 км пробігу вантажних автомобілів у регіоні, витрати бензину на 100 км пробігу автобусів у регіоні, витрати дизельного палива на 100 км пробігу автобусів у регіоні, пробіг вантажних автомобілів з вантажем, пробіг автобусів з пасажирями.

6. Обґрунтовано показники, що включено до матриці вихідних даних для розрахунку інтегрального показника рівня ЕБ за інфраструктурною

компонентою (ІПЕБІК). Такими показниками є довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, щільність автомобільних доріг із твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, кількість автозаправних станцій у регіоні, питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям І категорії у загальній довжині автомобільних доріг, питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям ІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг, питома вага автомобільних доріг із твердим покриттям ІІІ категорії у загальній довжині автомобільних доріг, прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям загального користування, прийняття в експлуатацію доріг із твердим покриттям внутрішньогосподарського користування.

7. Проведено розрахунок інтегрального показника рівня ЕБ за виробничою компонентою (ІПЕБВК) та інтегрального показника рівня ЕБ за інфраструктурною компонентою (ІПЕБІК). За результатами розрахунків визначено, що у 2014–2018 рр. відбувається у переважній кількості регіонів зменшення рівня ЕБ АТКР за виробничою складовою за базовим рівнем забезпечення ЕБ. Зростання значення ІПЕБВК у цей період відбувається у Вінницькій, Волинській, Дніпропетровській, Київській, Львівській, Одеській, Рівненській і Харківській областях. За інфраструктурною компонентою у 2014–2018 рр. найвищі значення ІПЕБІК мають Вінницька, Закарпатська, Київська і Львівські області.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ РЕГІОНІВ

3.1. Підхід до визначення достатнього рівня ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення

Визначення рівня ЕБ за кожним компонентом базового рівня є основою визначення стану економічної безпеки за базовим рівнем. Саме тому, важливим питання постає інтерпретація результатів, тобто як на базі отриманих значень базового рівня ЕБ АТКР трактувати його рівень. Отже, необхідно обґрунтувати той рівень ЕБ АТКР, який у даних умовах є достатнім для виконання ним його функцій і створення умов для подальшого розвитку. Достатній рівень ЕБ АТКР виступає такий рівень ЕБ, при якому АТКР має можливість надавати усіх необхідні для забезпечення регіональних та міжрегіональних зв'язків автотранспортні послуги у повному обсязі та належної якості при наявності існуючої транспортної інфраструктури. Спираючись на визначення достатнього рівня ЕБ АТКР, яке запропоновано у главі 2.3, достатній визначено як рівень вище середнього рівня. Особливістю забезпечення ЕБ даного рівня є не тільки реакція на загрози, що вже виникли та здійснюють вплив на функціонування, але і створення незначного запасу, який дозволяє частково реагувати на ймовірні загрози.

Для визначення достатнього рівня ЕБ АТКР пропонується введення абстрактного регіону – регіону-«еталона», показники якого мають певну особливість. Це показники за виробничим та інфраструктурним компонентами, які у певний період мають максимальні значення за вибіркою.

Тобто, регіон – «еталон», це регіон, у якого показники за виробничим або інфраструктурним компонентами є максимальні у даному році (рис. 3.1).

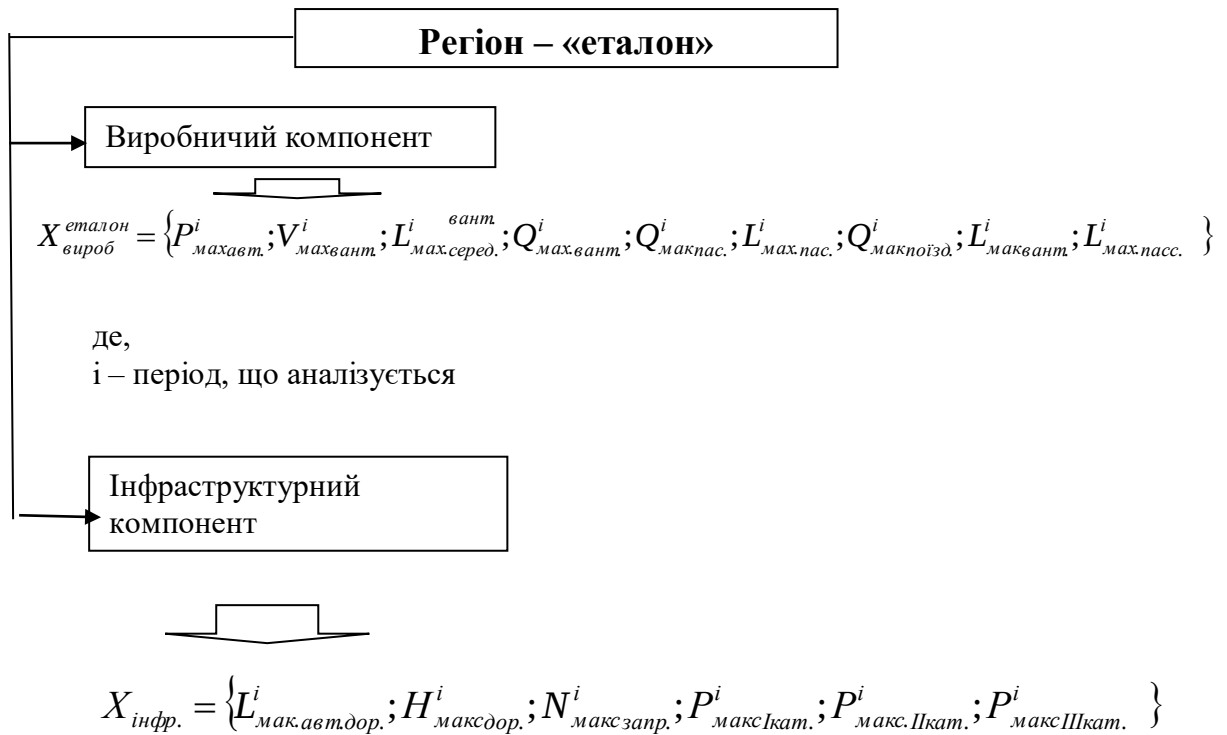


Рис. 3.1. Визначення показників регіону-«еталона»

За даною методикою було сформовано матриці вихідних даних для еталонного регіону за період 2014-2018 рр. за виробничими (табл. 3.1) та інфраструктурним (табл. 3.2) компонентами.

Визначення показників еталонного регіону є першим етапом розрахунку значень, які характеризують достатній рівень ЕБ АТКР. Наступним етапом є розрахунок конкретних значень у певному періоді. Для цього використаємо методику, яка запропонована у главі 2.4, але кількість регіонів, що включено до матриці вихідних даних зростає на один – регіон – «еталон».

Тобто, матриця вихідних даних за кожним компонентом для розрахунку достатнього рівня буде включати визначені показники регіонів України у даний період і показники регіону-«еталона».

Розраховані за таким підходом показники будуть визначати межі високого і достатнього рівня ЕБ АТКР.

Таблиця 3.1

Вихідні дані регіону-«еталона» за виробничим компонентом

Регіон	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, %	Вантажообіг, млн т км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирообіг, млн пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км	Перевезення вантажів, млн т	Перевезення пасажирів, млн пас
1	2	3	4	5	6	7	8	13	14
2018	26,2	4862,6	526	4777	77	314481,5	146618,1	284,2	135,7
2017	29,2	5285,6	843	4341	87	326492,2	166534,8	328,1	131,1
2016	26,20	4862,60	526,00	4777,00	107,00	356739,10	182784,10	284,20	312,00
2015	29,40	4676,10	516,00	3318,00	105,00	290999,40	143541,50	157,14	114,29
2014	32,00	4564,40	494,00	4199,00	104,00	394592,70	149645,10	361,70	378,30
2013	29,80	4393,20	437,00	5581,00	111,00	269759,10	160226,10	376,10	479,30
2012	27,40	4198,60	346,00	5819,00	115,00	233816,80	224637,90	345,10	505,40

Вихідні дані регіону-«еталона» за інфраструктурним компонентом

рік	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг з твердим покриттям	Автозаправні станції	Питома вага автомобільних доріг I категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг II категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг III категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям
2018	9,7	385,00	503	4,95	14,65	26,21
2017	9,6	377,02	487	4,88	13,52	26,46
2016	9,40	376,00	492,00	4,87	13,55	26,58
2015	9,60	100,00	376,00	23,00	4,87	13,17
2014	9,60	376,00	490,00	4,87	13,17	26,21

Для визначення меж високого та достатнього рівнів було взято показники за 2014–2018 рр. (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Показники, що визначають рівень ЕБ для еталонного регіону

№	Складова	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	Середнє значення
1	Виробнича компонент	0,909	0,870	0,914	0,901	0,908	0,900
2	Інфраструктурна компонента	0,706	0,680	0,716	0,746	0,751	0,719

Для виробничої компоненти значення інтегрального показника рівня ЕБ у 2014–2018 рр. складає :

$$\text{ПЕБВК}_{\max} = 0,914;$$

$$\text{ПЕБВК}_{\min} = 0,870.$$

Для інфраструктурної компоненти значення інтегрального показника рівня ЕБ у період 2014–2018 рр. складає :

$$\text{ПЕБІК}_{\max} = 0,751;$$

$$\text{ПЕБІК}_{\min} = 0,680.$$

Отже, високий рівень безпеки визначають:

1. значення інтегрального показника рівня ЕБ за виробничою компонентою (ПЕБВК) у межах від середнього можливого значення 0,900 (коливання від отриманого у межах 2 % у бік зменшення) до одиниці:

- високий рівень ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення за виробничою компонентою:

$$0,88 < \text{ПЕБВК}_i \leq 1. \quad (3.1)$$

2. значення інтегрального показника рівня ЕБ за інфраструктурною компонентою (ПЕБІК) у межах від мінімально можливого значення 0,680 (коливання від отриманого у межах 2 % у бік зменшення) до одиниці:

- високий рівень ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення за інфраструктурною компонентою:

$$0,710 < \text{ШЕБІК}_i \leq 1. \quad (3.2)$$

Після визначення високого рівня необхідно визначити межі низького, середнього та достатнього рівнів ЕБ АТКР за кожною компонентою.

При визначенні достатнього рівня за виробничою компонентою за основу приймаємо визначення мінімальних і максимальних значень рівнів ЕБ за вибіркою у кожному році, а також визначення медіани серед вибірки показників (табл. 3.4)

Таблиця 3.4

**Максимальні та мінімальні значення показників рівнів ЕБ за
виробничою компонентою**

Період	Максимальне значення	Мінімальне значення	Медіана (в цілому за вибіркою у відповідному році)
2014 р.	0,685	0,285	0,468
2015 р.	0,755	0,357	0,516
2016 р.	0,670	0,364	0,489
2017 р.	0,678	0,353	0,495
2018 р.	0,670	0,371	0,490
Медіана (за роками)	0,678	0,357	-
В цілому до вибірки			0,493

Автором пропонується враховувати можливі коливання, розмір яких визначено у межах 2 %, тобто достатній рівень ЕБ за виробничою компонентою за базовим рівнем визначається у межах:

$$\text{ШЕБВК}_1 \leq \text{ШЕБВК}_{\text{дост}} \leq \text{ШЕБВК}_{\text{висок}} \quad (3.3)$$

$$\text{ШЕБВК}_1 = 0,98 * \text{ШЕБВК}_{\text{медіана макс}}$$

Тобто достатній рівень ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення за виробничою компонентою визначається як медіана максимальних значень ІПЕБВК за певний період (враховуючи 2 % відхилення у бік зменшення) і нижня межа показника, що визначає високий рівень ЕБ:

$$0,66 \leq \text{ІПЕБВК}_{\text{дост}} \leq 0,85.$$

Визначення достатнього рівня за інфраструктурною компонентою проводиться аналогічно. За основу приймаємо визначення мінімальних і максимальних значень рівнів ЕБ за вибіркою у кожному році, а також визначення медіани серед вибірки показників (табл. 3.5)

Таблиця 3.5

**Максимальні та мінімальні значення показників рівнів ЕБ за
виробничою компонентою**

Період	Максимальне значення	Мінімальне значення	Медіана (в цілому за вибіркою у відповідному році)
2014 р.	0,853	0,482	0,563
2015 р.	0,702	0,461	0,530
2016 р.	0,794	0,485	0,597
2017 р.	0,854	0,503	0,569
2018 р.	0,703	0,478	0,525
Медіана (за роками)	0,678	0,357	-
В цілому до вибірки			0,553

Достатній рівень ЕБ за інфраструктурною компонентою за базовим рівнем визначається (враховувати можливі коливання, розмір яких визначено у межах 2 %) як:

$$\text{ПЕБІК}_1 \leq \text{ПЕБІК}_{\text{дост}} \leq \text{ПЕБІК}_{\text{висок}} \quad (3.4)$$

$$\text{ПЕБІК}_1 = 0,98 * \text{ПЕБІК}_{\text{медіана макс}}$$

Отже, виходячи зі значень ІПЕБВК та ІПЕБІК для достатнього рівня і визначених їх максимальних, мінімальних, а також медіан значень показників ІПЕБВК та ІПЕБІК для кожного регіону у певному періоді, було визначено межі рівнів ЕБ за виробничою та інфраструктурною компонентами (табл. 3.6)

Таблиця 3.6

Рівні ЕБ за виробничою та інфраструктурною компонентами

№	Рівень ЕБ	Значення ІПЕБВК	Значення ІПЕБІК
1	високий	$\text{ІПЕБВК} > 0,88$	$\text{ІПЕБІК} > 0,710$
2	достатній	$0,66 \leq \text{ІПЕБВК} \leq 0,88$	$0,670 \leq \text{ІПЕБІК} \leq 0,710$
3	середній	$0,49 \leq \text{ІПЕБВК} < 0,66$	$0,55 \leq \text{ІПЕБІК} < 0,670$
4	низький	$\text{ІПЕБВК} < 0,49$	$\text{ІПЕБІК} < 0,55$

Максимальний рівень передбачає значення вище верхньої межі достатнього рівня; середній рівень визначають значенням середньоарифметичного значення в цілому за вибіркою (включно) і нижньою межею значення достатнього рівня. Низький рівень має значення від нуля до 0,49 для виробничої компоненти і від нуля до 0,55 – для інфраструктурної.

Враховуючи визначені межі рівнів ЕБ за кожною компонентою, визначимо розподіл регіонів України за рівнями ЕБ.

У період 2014–2018 рр. лише шість регіонів України мали показники, що відповідають середньому та достатньому рівням ЕБ АТКР за виробничою компонентою (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

Рівні ЕБ за виробничою компонентою

№	Регіон	Рівень ЕБ АТКР за виробничою компонентою				
		2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6	7
1	Вінницька обл.	D	C	C	C	C
2	Волинська обл.	C	C	C	C	C
3	Дніпропетровська обл.	B	C	C	B	C
4	Донецька обл.	D	C	C	C	C
5	Житомирська обл.	D	C	D	D	D
6	Закарпатська обл.	C	B	B	C	B

Продовження табл. 3.7

1	2	3	4	5	6	7
7	Запорізька обл.	D	D	D	D	D
8	Івано-Франківська обл.	D	C	D	D	D
9	Київська обл.	C	C	C	C	C
10	Кіровоградська обл.	D	D	D	D	D
11	Луганська обл.	D	D	D	D	D
12	Львівська обл.	C	C	C	C	C
13	Миколаївська обл.	D	D	D	C	D
14	Одеська обл.	C	C	C	C	C
15	Полтавська обл.	D	C	C	C	C
16	Рівненська обл.	D	C	C	C	C
17	Сумська обл.	D	C	D	D	D
18	Тернопільська обл.	D	D	D	D	D
19	Харківська обл.	D	C	C	C	C
20	Херсонська обл.	D	C	D	D	D
21	Хмельницька обл.	D	C	C	C	C
22	Черкаська обл.	D	C	D	C	D
23	Чернівецька обл.	D	C	D	D	D
24	Чернігівська обл.	D	D	D	D	D

Регіонами, що протягом 2014–2018 рр. мали середній та достатній рівні ЕБ АТКР за виробничою компонентою, є Волинська, Дніпропетровська, Закарпатська, Київська, Львівська та Одеська області.

Чотири регіони України за цією складовою усі п'ять років мають низький рівень – Запорізька, Кіровоградська, Луганська, Тернопільська та Чернігівські області.

В інших регіонах України рівень безпеки за цією компонентою змінювався протягом аналізованого періоду. Так, у Вінницькій, Донецькій, Полтавській, Рівненській, Харківській та Хмельницькій областях відбулися позитивні зміни, рівень зріс з низького у 2015 році до середнього (рис. 3.2).

Для таких регіонів, як Житомирська, Івано-Франківська, Миколаївська, Сумська, Івано-Франківська, Житомирська, Херсонська та Чернівецька області, лише у 2015 р. за виробничою компонентою вийшли на середній рівень. Усі інші роки рівень ЕБ за виробничою компонентою у цих регіонах був низьким. У Черкаській області рівень ЕБ за виробничою компонентою виходив на середній рівень у 2015 та 2017 рр.

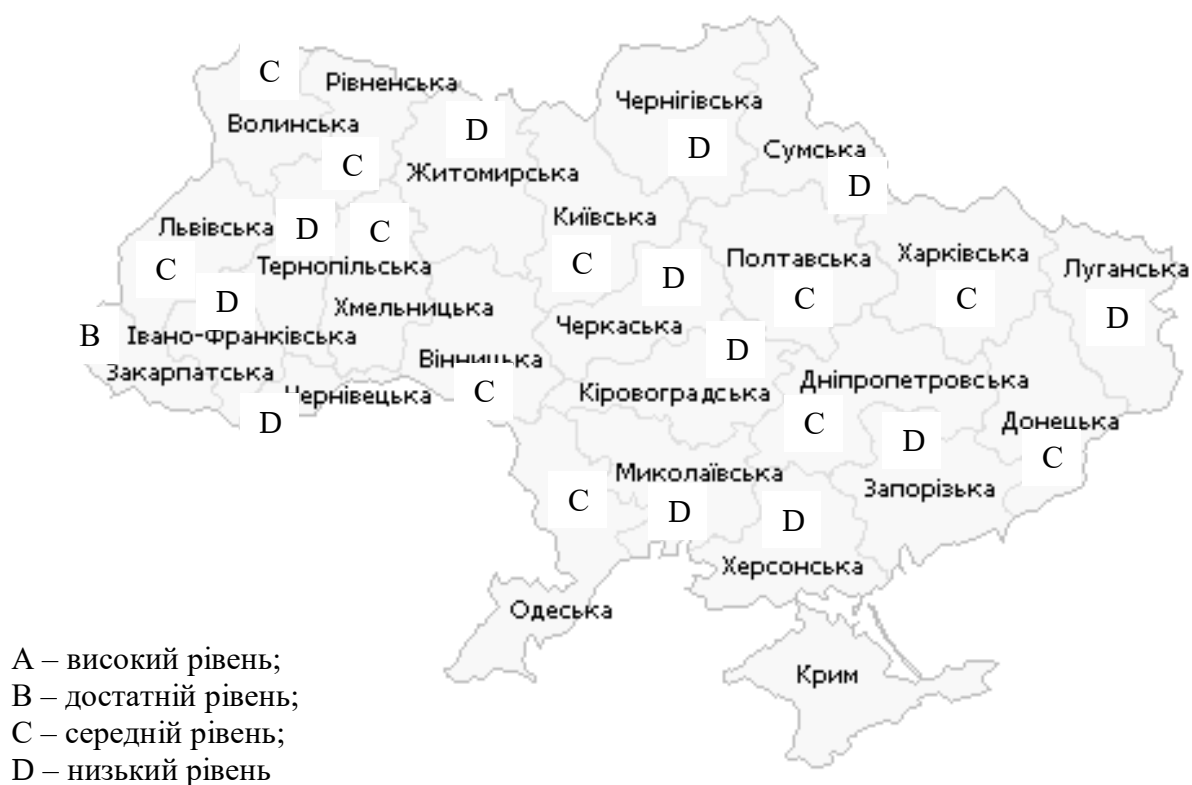


Рис. 3.2. Розподіл регіонів України за рівнем ЕБ за виробничою компонентою базового рівня забезпечення у 2018 р.

Розглядаючи ситуацію із розподілом регіонів України за рівнями ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою за базовим рівнем забезпечення, зазначимо, що лише один регіон України – Закарпатська область – мала достатній, а у 2014 р., 2015 р. та 2017 р. – високий рівень за цією компонентою (табл. 3.8). Для Київської області характерні зміни в рівні ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою. Якщо у 2014 р., 2016 р., 2017 р. за інфраструктурною компонентою регіон мав високий рівень, то у 2015 р. і 2018 р. рівень ЕБ за цим компонентом знизився до середнього.

Волинська, Запорізька, Івано-Франківська, Луганська, Кіровоградська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Хмельницька та Черкаська області становлять групу регіонів, у яких рівень ЕБ за інфраструктурною компонентою протягом 2014–2018 рр. неодноразово змінювався від низького до середнього.

Таблиця 3.8

Рівні ЕБ за інфраструктурною компонентою

№	Регіон	Рівень ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою				
		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	Вінницька обл.	С	С	С	С	С
2	Волинська обл.	D	D	С	С	D
3	Дніпропетровська обл.	С	С	С	С	С
4	Донецька обл.	D	D	D	D	D
5	Житомирська обл.	С	С	С	С	D
6	Закарпатська обл.	A	B	A	A	B
7	Запорізька обл.	С	D	С	С	D
8	Івано-Франківська обл.	D	D	С	D	D
9	Київська обл.	A	С	A	A	С
10	Кіровоградська обл.	D	D	С	D	D
11	Луганська обл.	С	D	С	D	D
12	Львівська обл.	С	С	B	С	С
13	Миколаївська обл.	D	D	D	D	D
14	Одеська обл.	С	С	С	С	D
15	Полтавська обл.	С	D	С	С	D
16	Рівненська обл.	D	D	С	D	D
17	Сумська обл.	D	D	С	D	D
18	Тернопільська обл.	С	D	D	С	D
19	Харківська обл.	С	D	D	D	D
20	Херсонська обл.	D	D	D	D	D
21	Хмельницька обл.	С	D	С	С	С
22	Черкаська обл.	С	D	D	С	С
23	Чернівецька обл.	D	D	D	D	D
24	Чернігівська обл.	D	D	D	D	D

Серед регіонів України за рівнем ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою виділяється Львівська область. Рівень ЕБ АТКР у період 2014–2018 рр. для цього регіону був середнім і у 2016 р. піднявся до достатнього.

Два регіони України у 2014–2018 рр. мали стабільно середній рівень за інфраструктурною компонентою – Вінницька та Дніпропетровська області.

У 2014–2018 рр. Донецька, Миколаївська, Херсонська, Чернівецька і Чернігівська області мали стабільно низький рівень ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою (табл. 3.8).

Серед регіонів України за рівнем ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою слід виділити Харківську область. Якщо у 2014 р. рівень ЕБ

АТКР за цим компонентом оцінюється як середній, то у наступні роки рівень стабільно залишається на низькому рівні.

Негативні тенденції за рівнем ЕБ АТКР простежуються у Житомирській та Одеській областях. Протягом 2014–2017 рр. рівень ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою у цих регіонах залишався на середньому рівні і знизився у 2018 р. до низького (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Розподіл регіонів України за рівнем ЕБ за інфраструктурною компонентою базового рівня забезпечення

Виділені рівні за кожною компонентою ЕБ стають основою визначення рівнів ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення (табл. 3.9).

Комбінування результатів за кожним компонентом є підґрунтям віднесення регіонів до відповідного квадрата (розділ 2, рис. 2.4).

Таблиця 3.9

Рівні ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення

№	Регіон	Рівень ЕБ АТКР за виробничою компонентою				
		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	Вінницька обл.	D C	C C	C C	C C	C C
2	Волинська обл.	C D	C D	C C	C C	C D
3	Дніпропетровська обл.	B C	C C	C C	B B	C C
4	Донецька обл.	D D	C D	C D	C C	C D
5	Житомирська обл.	D C	C C	D C	D D	D D
6	Закарпатська обл.	C A	B B	B A	C C	B B
7	Запорізька обл.	D C	D D	D C	D D	D D
8	Івано-Франківська обл.	D D	C D	D C	D D	D D
9	Київська обл.	C A	C C	C A	C C	C C
10	Кіровоградська обл.	D D	D D	D C	D D	D D
11	Луганська обл.	D C	D D	D C	D D	D D
12	Львівська обл.	C C	C C	C B	C C	C C
13	Миколаївська обл.	D D	D D	D D	C C	D D
14	Одеська обл.	C C	C C	C C	C C	C D
15	Полтавська	D C	C D	C C	C C	C D
16	Рівненська обл.	D D	C D	C C	C C	C D
17	Сумська обл.	D D	C D	D C	D D	D D
18	Тернопільська обл.	D C	D D	D D	D D	D D
19	Харківська обл.	D C	C D	C D	C C	C D
20	Херсонська обл.	D D	C D	D D	D D	D D
21	Хмельницька обл.	D C	C D	C C	C C	C C
22	Черкаська обл.	D C	C D	D D	C C	D C
23	Чернівецька обл.	D D	C D	D D	D D	D D
24	Чернігівська обл.	D D	D D	D D	D D	D D

Залежно від результатів комбінування (табл. 3.9) у кожному році регіони України розподілено за групами:

1. регіони зі стабільним станом ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення (значення комплексного показника ЕБ становить АА, АВ, ВА, ВВ);
2. регіони зі нестабільним станом ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення (значення комплексного показника ЕБ становить АС, ВС, СС, СВ, СА);
3. регіони із кризовим станом ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення (квадрат ІІІ, значення комплексного показника ЕБ становить АД, ВД, СД, DD, DC, DB, DA) (табл. 3.10).

Таблиця 3.10

Визначення стану ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення

№	Регіон	Інтегральний показник за інфраструктурною компонентою				
		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	Вінницька обл.	III	II	II	II	II
2	Волинська обл.	III	III	II	II	II
3	Дніпропетровська обл.	II	II	II	II	II
4	Донецька обл.	III	III	III	II	III
5	Житомирська обл.	III	II	III	III	III
6	Закарпатська обл.	II	I	I	II	I
7	Запорізька обл.	III	III	III	III	III
8	Івано-Франківська обл.	III	III	III	III	III
9	Київська обл.	II	II	II	II	II
10	Кіровоградська обл.	III	III	III	III	III
11	Луганська обл.	III	III	III	III	III
12	Львівська обл.	II	II	II	II	II
13	Миколаївська обл.	III	III	III	II	III
14	Одеська обл.	II	II	II	II	III
15	Полтавська обл.	III	III	II	II	III
16	Рівненська обл.	III	III	II	II	III
17	Сумська обл.	III	III	III	III	III
18	Тернопільська обл.	III	III	III	III	III
19	Харківська обл.	III	III	III	II	III
20	Херсонська обл.	III	III	III	III	III
21	Хмельницька обл.	III	III	II	II	II
22	Черкаська обл.	III	III	III	II	III
23	Чернівецька обл.	III	III	III	III	III
24	Чернігівська обл.	III	III	III	III	III

За базовим рівнем забезпечення ЕБ АТКР лише три регіони України – Дніпропетровська, Київська, Львівська області – мають протягом 2014–2018 рр. нестабільний стан. Як було визначено у розділі 2, цей стан ЕБ АТКР характеризується наявністю достатньо розвиненої інфраструктури і певним, достатнім для регіону обсягом виробництва автотранспортних послуг, але водночас і наявністю певних негативних тенденцій. Ці регіони мають найбільшу частку у перевезенні пасажирів за регіонами, значні обсяги вантажообігу у регіонах. Львівська область має найбільший показник щільності довжини доріг загального користування площі регіону (табл. 3.11).

Стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення

№	Region	Стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення				
		2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	Вінницька обл.	кризовий	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний
2	Волинська обл.	кризовий	кризовий	нестабільний	нестабільний	нестабільний
3	Дніпропетровська обл.	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний
4	Донецька обл.	кризовий	кризовий	кризовий	нестабільний	кризовий
5	Житомирська обл.	кризовий	нестабільний	кризовий	кризовий	кризовий
6	Закарпатська обл.	нестабільний	стабільний	стабільний	нестабільний	стабільний
7	Запорізька обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
8	Івано-Франківська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
9	Київська обл.	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний
10	Кіровоградська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
11	Луганська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
12	Львівська обл.	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний
13	Миколаївська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	нестабільний	кризовий
14	Одеська обл.	нестабільний	нестабільний	нестабільний	нестабільний	кризовий
15	Полтавська обл.	кризовий	кризовий	нестабільний	нестабільний	кризовий
16	Рівненська обл.	кризовий	кризовий	нестабільний	нестабільний	кризовий
17	Сумська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
18	Тернопільська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
19	Харківська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	нестабільний	кризовий
20	Херсонська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
21	Хмельницька обл.	кризовий	кризовий	нестабільний	нестабільний	нестабільний
22	Черкаська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	нестабільний	кризовий
23	Чернівецька обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий
24	Чернігівська обл.	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий	кризовий

У семи регіонах протягом 2014–2018 рр. стан ЕБ АТКР коливався в межах кризового та нестійкого (Вінницька, Хмельницька, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Харківська, Черкаська області).

Два регіони – Донецька і Житомирська області – протягом цього періоду лише в одному році досягнули нестабільного стану. Позитивна тенденція простежується у Волинській області, в якій протягом 2014–2015 рр. стан ЕБ АТКР визначався як кризовий, а починаючи з 2016 р. ці регіони переходять до групи регіонів із нестабільним станом. Протягом 2014–2017 рр. стан ЕБ АТКР в Одеській області було визначено як нестабільний, але у 2018 рр. цей регіон віднесено до регіонів із кризовим станом ЕБ АТКР (табл. 3.12).

У цей період дев'ять регіонів України (Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Чернівецька, Чернігівська області) віднесено до регіонів із кризовим станом ЕБ АТКР. У цих регіонах один із найнижчих показників щільності доріг з твердим покриттям – забезпеченість автозаправними станціями. У таких регіонах, віднесених до цієї групи, простежується скорочення або обсягів перевезення пасажирів, або обсягів перевезення вантажів. Наприклад, у Чернівецькій, Луганській і Чернігівській областях простежується скорочення обсягів перевезення пасажирів, у Луганській і Івано-Франківській областях – скорочення обсягів перевезення вантажів. Слід зазначити, що порівняння Луганської області за іншими регіонами цієї групи не є доцільним, оскільки на ситуацію з ЕБ АТКР цього регіону значно впливає низка негативних факторів, прямий вплив яких інші регіони України не відчувають. При подальшій інтеграції у цих регіонах ймовірні істотні складнощі зі скороченням чисельності автоперевізників в усіх видах перевезень, кількості сервісних і обслуговуючих підприємств, що може спричинити скорочення обсягів надання автотранспортних послуг і сприяти процесу витіснення з регіональних ринків автоперевізників регіону представниками інших регіонів.

Розподіл регіонів за станом ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення

Стан	рік				
	2014	2015	2016	2017	2018
Кризовий	Вінницька, Волинська, Донецька, Житомирська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська	Волинська, Донецька, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська	Донецька, Житомирська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська	Житомирська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Сумська, Тернопільська, Чернівецька, Чернігівська	Донецька, Житомирська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Харківська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська
Нестабільний	Дніпропетровська, Закарпатська, Київська, Львівська, Одеська	Вінницька, Дніпропетровська, Житомирська, Київська, Львівська, Одеська	Волинська, Волинська, Дніпропетровська, Київська, Львівська, Одеська, Полтавська, Рівненська, Хмельницька	Вінницька, Волинська, Дніпропетровська, Донецька, Закарпатська, Київська, Львівська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Рівненська, Харківська, Хмельницька, Черкаська	Вінницька, Волинська, Дніпропетровська, Київська, Львівська, Хмельницька
Стабільний	-	Закарпатська	Закарпатська		Закарпатська

Стан ЕБ АТКР, визначений на базовому рівні забезпечення, окреслює лише наявність можливості регіону надавати автотранспортні послуги в достатніх для потреб регіону та національної економіки кількості і якості. В умовах євроінтеграції України достатні обсяги виробництва автотранспортних послуг і наявність певної інфраструктури не виражає усі можливості протидії загрозам ЕБ АТКР, які викликані цими процесами. В основу забезпечення певного запасу міцності в процесі подальшої імплементації умов діяльності, які застосовуються в країнах ЄС, важливим аспектом стає готовність до їх сприйняття, підтримка автоперевізників на регіональному рівні, створення певних організаційних структур, які б могли сприяти їх виконанню.

3.2. Визначення ефективності здійснення автотранспортних перевезень у регіоні

У період активної інтеграції країни до європейської транспортної системи при визначенні ЕБ АТКР актуальним постає питання визначення ефективності здійснення автотранспортних перевезень у регіоні, оскільки запропоновані показники стану ЕБ за базовим рівнем забезпечення базуються на статистичних показниках і визначають наявність і обсяги перевезень цього виду транспорту.

Співвіднесення бідь-якого завантаженого пробігу автомобільного транспорту до загального пробігу характеризує макроекономічну ефективність роботи автотранспортного комплексу регіону в цілому.

Оцінка ефективності автотранспортних перевезень у регіоні базується на таких припущеннях:

1. зростання обсягів перевезень зумовлює як зростання загального пробігу автотранспортних засобів, так і зростання пробігу вантажних автомобілів із вантажем і автобусів із пасажирями;

2. ефективність планування маршрутів перевезення пасажирів і вантажів зумовлюється не тільки кінцевим пунктом маршруту, але і станом дорожньо-транспортної інфраструктури, оскільки автоперевізники досить часто вимушені збільшувати довжину маршруту, плануючи їх так, щоб оминати ті ділянки, на яких стан дорожньо-транспортної інфраструктури низький або аварійний;

3. ефективне планування маршрутів перевезень пасажирів і вантажів передбачає таку їх організацію, за якої максимально скорочується пробіг без вантажа і пасажирів;

4. організація маршрутів перевезень таким чином, щоб максимально скоротити пробіг без вантажу та пасажирів, характеризує якість управління перевезеннями автоперевізниками.

Для визначення макроекономічної ефективності роботи автотранспортних комплексів регіонів пропонується ввести такий показник, як коефіцієнт ефективного пробігу:

1. коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні;

$$K_{efa} = Q_n / Q_3, \quad (3.5)$$

де K_{efa} – коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні;

Q_3 – загальний пробіг автобусів у регіоні, тис. км;

Q_n – пробіг автобусів із пасажирями у регіоні, тис. км.

2. коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів.

$$K_{efva} = Q_6 / Q_{33}, \quad (3.6)$$

де K_{efva} – коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні;

$Q_{зв}$ – загальний пробіг вантажних автомобілів у регіоні, тис. км;

Q_v – пробіг вантажних автомобілів з вантажем у регіоні, тис. км.

Загальний показник ефективності пробігу автотранспортних засобів у регіоні пропонується визначати як середнє арифметичне цих показників, тобто:

$$K_{ef}^z = (K_{ef.a} + K_{efva}) / 2, \quad (3.7)$$

де K_{efva} – коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні;

K_{efa} – коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні.

Тобто оцінка ефективності вантажних перевезень у регіонах базується на показниках пробігу вантажних автомобілів із вантажем (табл. 3.13).

Таблиця 3.13

Пробіг вантажних автомобілів з вантажем у регіоні

Регіон	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем у регіоні, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6
Вінницька обл.	110696,1	100451,2	107532,5	104946,6	108190,6
Волинська обл.	89988,4	96757,3	103469,7	173510,8	139936,6
Дніпропетровська обл.	257948,5	270306	314481,5	326492,2	386516,8
Донецька обл.	132368,2	87188,6*	69334,0	68993,8	72007,1
Житомирська обл.	94053,9	89312,2	85691,0	85662,3	89740,9
Закарпатська обл.	84929,5	82509	102167,6	111798,3	117470,8
Запорізька обл.	127942,2	119334,8	134354,1	134238	140063,9
Івано-Франківська обл.	120356,1	101396,2	119352,1	106320,8	87610,2
Київська обл.	175093	179179,7	239375,7	221930,4	257142,6
Кіровоградська обл.	70218,2	74150,8	63980,5	67916	129458,4
Луганська обл.	25883,6	21136	27083,1	17951,4	19003,1
Львівська обл.	285265,8	258678	275228,9	301635,8	325559,8
Миколаївська обл.	74852,8	71654,8	75425,7	83455,5	88537,8
Одеська обл.	175037,4	164588,4	191891,7	214661,9	246758,1
Полтавська обл.	160667,5	148453,7	154667,7	164112,8	183898,5

Продовження табл. 3.13

1	2	3	4	5	6
Рівненська обл.	74635,9	72868,2	84686,9	96782	96409,5
Сумська обл.	66993,9	58337,5	59338,7	62354,2	64773,7
Тернопільська обл.	86307,7	77916,7	82722,6	80063,8	77759,9
Харківська обл.	138270,1	174321,5	202571,4	230150	270897,3
Херсонська обл.	62821,2	54286,9	60506,1	71460,5	70721,5
Хмельницька обл.	132397,5	114598,6	112048,6	122536,2	119496,5
Черкаська обл.	94448	82876,6	92193,7	92233,8	106033,1
Чернівецька обл.	23477,1	25527,9	34715,6	45875,3	50519,2
Чернігівська обл.	54827,8	51209,3	56082,8	64529,3	68920,4

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188].

Для розрахунку коефіцієнта ефективності здійснення вантажних перевезень у регіоні також будуть використані дані Державної служби статистики України стосовно загального пробігу вантажних автомобілів у регіоні (табл. 3.14).

Таблиця 3.14

Загальний пробіг вантажних автомобілів у регіоні

Регіон	Загальний пробіг вантажних автомобілів в регіоні, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6
Вінницька обл.	207792	179522	198006,1	189398,5	195057,9
Волинська обл.	163736	171658	181672,1	251399,9	227987,8
Дніпропетровська обл.	560690	544375	576660,8	589377	641489
Донецька обл.	767397	223767	170825,3	194069,8	158320,7
Житомирська обл.	168974	147124	144780,3	147983,9	148284,7
Закарпатська обл.	126875	115316	148407,9	163113,5	165390,2
Запорізька обл.	218447	198256	218504,4	219602,5	223279,4
Івано-Франківська обл.	208328	190867	210851,2	173348,4	163860,4
Київська обл.	343249	326681	406206,2	365960,1	436068,8
Кіровоградська обл.	156192	152851	140641,2	146348,5	200810,6
Луганська обл.	59062,5	78310,4	55561,5	53579	55871,2
Львівська обл.	451798	418321	456568,3	473409	521522,5
Миколаївська обл.	129321	128081	131881,5	139548,3	148242,4
Одеська обл.	283593	265661	310522,2	345847,4	389952,6
Полтавська обл.	279173	256020	267706,2	279906,7	292356
Рівненська обл.	169985	162641	169712,3	171931,6	173132,9
Сумська обл.	124402	108427	112734,4	118184,4	119947,2
Тернопільська обл.	159936	146946	146714,4	144837,7	140826,2
Харківська обл.	348433	374949	412249,7	446159,4	466878,3
Херсонська обл.	113096	95607,9	101722,4	116937,8	114927

Продовження табл. 3.14

1	2	3	4	5	6
Хмельницька обл.	219181	192405	194383,5	205490	195908,3
Черкаська обл.	186765	169185	168051,2	168621,5	186965,3
Чернівецька обл.	67264,3	64392,3	80176,2	170360,9	91473,8
Чернігівська обл.	146973	133947	133735,1	139817,1	142840,1

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188].

За 2014–2018 рр. загальний пробіг вантажних автомобілів скорочується у Вінницькій, Житомирській, Івано-Франківській, Луганській, Сумській, Тернопільській, Хмельницькій та Чернігівській областях.

Найбільшого скорочення загальний пробіг вантажних автомобілів зазнав у Донецькій області, але ситуацію у цьому регіоні об'єктивно неможливо порівнювати з іншими регіонами, оскільки таке скорочення викликано цілою низкою соціально-економічних факторів, які не мають такого активного впливу в інших регіонах.

Загальний пробіг вантажних автомобілів у 2014–2018 рр. істотно зростає у Волинській, Закарпатській, Одеській, Харківській та Чернівецькій областях.

На основі даних загального пробігу і пробігу з вантажем розраховано коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні (табл. 3.15).

Найвищі значення ефективності пробігу вантажних автомобілів протягом 2014–2018 рр. мають Волинська, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Львівська, Одеська, Херсонська та Хмельницька області.

Зазначимо, що стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення у таких регіонах, як Закарпатська, Львівська та Одеська області, мають одне із найвищих значень коефіцієнта ефективного пробігу вантажних автомобілів.

Таблиця 3.15

Коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів в регіоні
(розраховано автором за даними [172-175])

Регіон	Коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	0,533	0,560	0,543	0,554	0,555
Волинська обл.	0,550	0,564	0,570	0,690	0,614
Дніпропетровська обл.	0,460	0,497	0,545	0,554	0,603
Донецька обл.	0,172	0,390	0,406	0,356	0,455
Житомирська обл.	0,557	0,607	0,592	0,579	0,605
Закарпатська обл.	0,669	0,716	0,688	0,685	0,710
Запорізька обл.	0,586	0,602	0,615	0,611	0,627
Івано-Франківська обл.	0,578	0,531	0,566	0,613	0,535
Київська обл.	0,510	0,548	0,589	0,606	0,590
Кіровоградська обл.	0,450	0,485	0,455	0,464	0,645
Луганська обл.	0,438	0,270	0,487	0,335	0,340
Львівська обл.	0,631	0,618	0,603	0,637	0,624
Миколаївська обл.	0,579	0,559	0,572	0,598	0,597
Одеська обл.	0,617	0,620	0,618	0,621	0,633
Полтавська обл.	0,576	0,580	0,578	0,586	0,629
Рівненська обл.	0,439	0,448	0,499	0,563	0,557
Сумська обл.	0,539	0,538	0,526	0,528	0,540
Тернопільська обл.	0,540	0,530	0,564	0,553	0,552
Харківська обл.	0,397	0,465	0,491	0,516	0,580
Херсонська обл.	0,555	0,568	0,595	0,611	0,615
Хмельницька обл.	0,604	0,596	0,576	0,596	0,610
Черкаська обл.	0,506	0,490	0,549	0,547	0,567
Чернівецька обл.	0,349	0,396	0,433	0,269	0,552
Чернігівська обл.	0,373	0,382	0,419	0,462	0,483

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188].

Найменші значення показника ефективного пробігу вантажних автомобілів у цей період мають Луганська і Донецька області (рис. 3.4).

Одне із найнижчих значень коефіцієнта ефективного пробігу вантажних автомобілів мають Чернігівська та Чернівецька області. Позитивна тенденція до зростання цього показника простежується у Волинській, Дніпропетровській, Полтавській, Рівненській, Харківській і Херсонській областях.

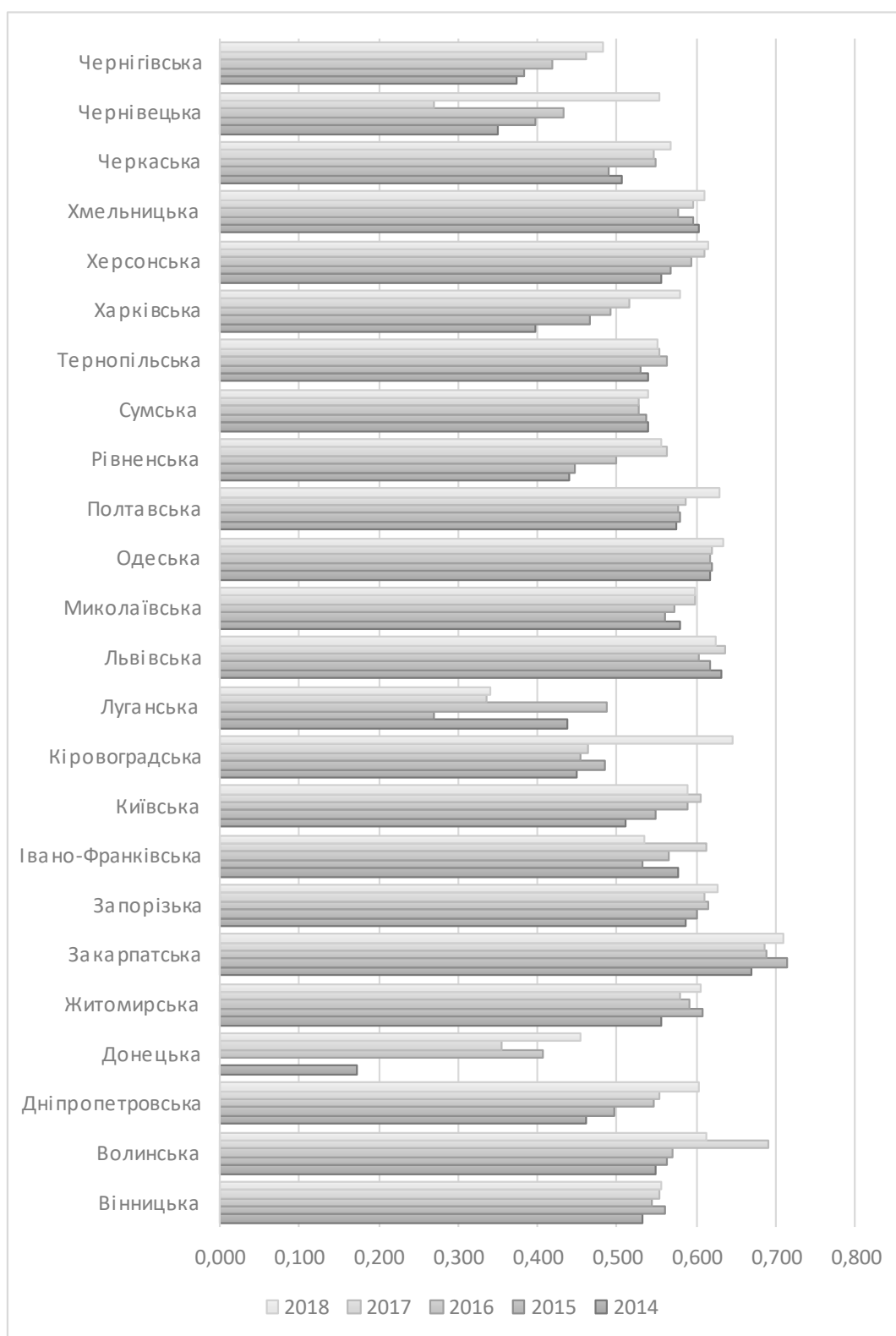


Рис. 3.4. Динаміка ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні

Розрахунок ефективного пробігу автобусів у регіонах також базується на даних Державної служби статистики.

В аналізований період скорочується пробіг автобусів із пасажирами у Волинській, Миколаївській, Одеській, Сумській, Тернопільській, Херсонській, Черкаській та Чернігівській областях (табл. 3.16).

Таблиця 3.16

Пробіг автобусів з пасажирами

Регіон	Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	33049,9	33761,3	35710,8	37365,8	38283,1
Волинська обл.	40691,5	28863,4	36978,3	39382,5	29417,4
Дніпропетровська обл.	85819,7	95348	84441,3	103197,4	144105,4
Донецька обл.	43340,3	34717,5	41209,2	42038,8	42036,0
Житомирська обл.	36360,5	40621,1	45877,3	44022,3	47572,0
Закарпатська обл.	11914,9	16889,4	22329,6	24710,7	16923,1
Запорізька обл.	72585,4	78194,1	91433,4	92080,5	82372,9
Івано-Франківська обл.	24460,2	28428,5	44070,1	40369,2	41301,1
Київська обл.	83672	97350,1	96535,3	113270,2	149536,3
Кіровоградська обл.	29168,8	30166,6	28349,6	30904,5	29737,8
Луганська обл.	9746,9	9028,3	15058,5	18627,0	12997,3
Львівська обл.	149645,1	141538,4	146618	166534,8	150520,5
Миколаївська обл.	17895,2	13967,6	16652,3	17850,6	17549,4
Одеська обл.	130762,9	127401,8	122102	139359,9	108346,2
Полтавська обл.	49159,1	46947,2	60587,1	48622,8	61011,8
Рівненська обл.	20217,4	20881,2	21312	26553,4	27335,7
Сумська обл.	28056,3	23922,6	27387,8	21758,3	25748,4
Тернопільська обл.	26272,7	22987,5	22766,1	21630,9	24168,7
Харківська обл.	71416	77345,2	72373,6	91324,6	83588,6
Херсонська обл.	58563,1	60067,9	49607,3	58292,9	56479,2
Хмельницька обл.	29834,6	32343,9	34236,7	42821,4	37824,8
Черкаська обл.	56887,1	50804,9	64002,1	51233,0	56648,3
Чернівецька обл.	21177,4	21062,2	23146,7	33775,3	27315,3
Чернігівська обл.	53692,8	43895,6	36587,4	40498,1	37789,3

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188].

Найбільшого скорочення даний показник зазнав у Донецькій і Луганській областях, що зумовлено складною соціально-політичною ситуацією у них.

Аналогічна тенденція простежується і в змінах обсягів загального пробігу автобусів (табл. 3.17).

Таблиця 3.17

Загальний пробіг автобусів

Регіон	Загальний пробіг автобусів, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	48932,0	45341,6	48182,1	49267,2	50622,5
Волинська обл.	51363,3	43089,5	50206,9	50525,6	49806,9
Дніпропетровська обл.	136945	146765	152627,1	182111,3	214219,9
Донецька обл.	65260,6	105690	75058,7	77639,2	95042,6
Житомирська обл.	52424,4	55020,9	57750,2	59233,6	60082,5
Закарпатська обл.	25346	26199,6	30158,5	33010,0	26784,3
Запорізька обл.	96302,6	96904,8	107879,2	104577,0	109256,6
Івано-Франківська обл.	35616,6	38884,0	54333,4	58692,5	60825,2
Київська обл.	201506	130731	169139	177956,1	222899,2
Кіровоградська обл.	50593	48928,9	47622,8	43889,1	41936,5
Луганська обл.	25258,2	18398,7	24629	25290,7	20317,4
Львівська обл.	181756	178073	208159,3	201927	195687,4
Миколаївська обл.	34060,1	29098	28970,6	30535,7	28806,3
Одеська обл.	161985	156288	155915,9	162760,1	136692,8
Полтавська обл.	86903,5	89530,6	89738,1	74446,7	75132,3
Рівненська обл.	28256,8	31181,4	36940,5	39886,7	41216,0
Сумська обл.	43629,1	39625,6	41909,5	39999,5	38063,2
Тернопільська обл.	31109,3	27786,7	27703,5	26999,5	30616,9
Харківська обл.	126553	131177	130400,5	130301,9	118508,3
Херсонська обл.	76636,9	70332,8	74738,0	66827,7	65222,4
Хмельницька обл.	33590,2	36345,6	39158,0	47506,5	42725,7
Черкаська обл.	75320,1	67525,3	79206,6	64774,3	64775,9
Чернівецька обл.	28207,2	26315,8	27649,8	38781,8	34972,8
Чернігівська обл.	70816,9	58880	56813,2	60308,6	54066,2

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, С. 188].

У 2018 р. порівняно із 2014 р. у значній кількості регіонів України (дванадцяти регіонах) скорочується загальний пробіг автобусів.

Найбільшого зростання показник загального пробігу автобусів зазнає у Дніпропетровській, Донецькій, Івано-Франківській, Рівненській, Хмельницькій та Чернівецькій областях (рис. 3.5).

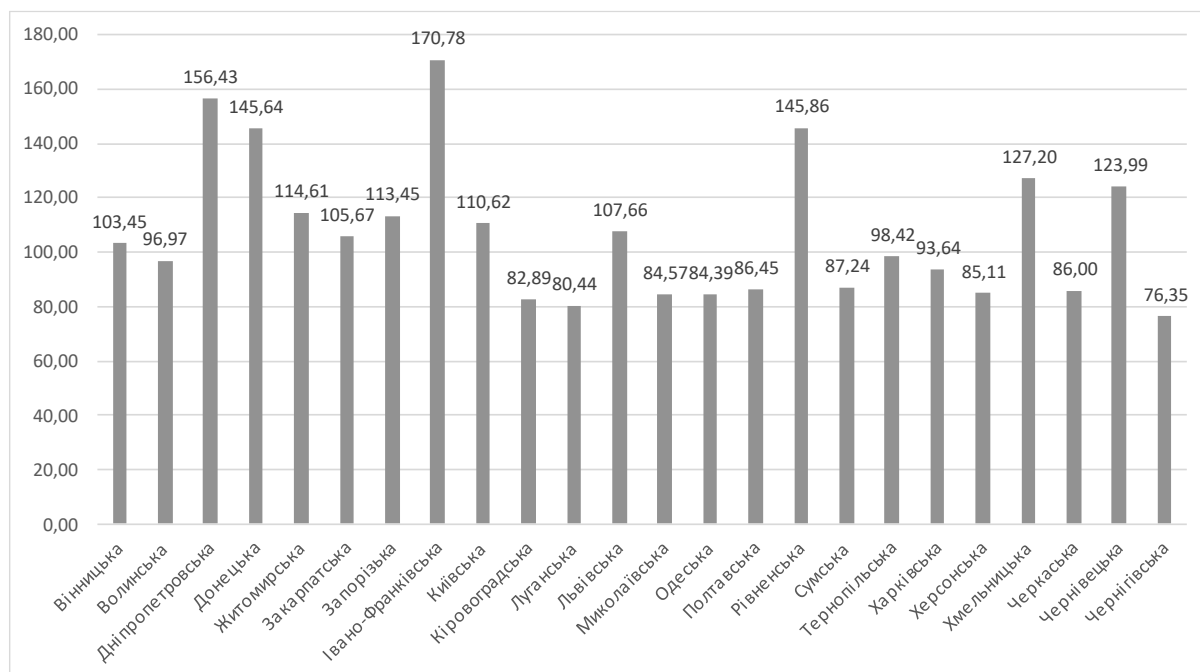


Рис. 3.5. Темпи зростання загального пробігу автобусів у регіонах у 2018 р. (порівняно із 2014 р.)

Високі значення коефіцієнта ефективного пробігу автобусів у 2014–2018 рр. мають Вінницька, Житомирська, Львівська, Одеська, Тернопільська, Харківська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька та Чернігівська області (табл. 3.18).

Таблиця 3.18

Коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні
(розраховано автором)

Регіон	Коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6
Вінницька обл.	0,675	0,745	0,741	0,758	0,756
Волинська обл.	0,792	0,670	0,737	0,779	0,591
Дніпропетровська обл.	0,627	0,650	0,553	0,567	0,673
Донецька обл.	0,664	0,328	0,549	0,541	0,442
Житомирська обл.	0,694	0,738	0,794	0,743	0,792
Закарпатська обл.	0,470	0,645	0,740	0,749	0,632
Запорізька обл.	0,754	0,807	0,848	0,881	0,754
Івано-Франківська обл.	0,687	0,731	0,811	0,688	0,679
Київська обл.	0,415	0,745	0,571	0,637	0,671
Кіровоградська обл.	0,577	0,617	0,595	0,704	0,709
Луганська обл.	0,386	0,491	0,611	0,737	0,640
Львівська обл.	0,823	0,795	0,704	0,825	0,769
Миколаївська обл.	0,525	0,480	0,575	0,585	0,609

Продовження табл. 3.18

1	2	3	4	5	6
Одеська обл.	0,807	0,815	0,783	0,856	0,793
Полтавська обл.	0,566	0,524	0,675	0,653	0,812
Рівненська обл.	0,715	0,670	0,577	0,666	0,663
Сумська обл.	0,643	0,604	0,653	0,544	0,676
Тернопільська обл.	0,845	0,827	0,822	0,801	0,789
Харківська обл.	0,564	0,590	0,555	0,701	0,705
Херсонська обл.	0,764	0,854	0,664	0,872	0,866
Хмельницька обл.	0,888	0,890	0,874	0,901	0,885
Черкаська обл.	0,755	0,752	0,808	0,791	0,875
Чернівецька обл.	0,751	0,800	0,837	0,871	0,781
Чернігівська обл.	0,758	0,746	0,644	0,672	0,699

Значних змін коефіцієнт ефективного пробігу автобусів зазнає в цей період у Закарпатській і Запорізькій областях. У Закарпатській області найменше значення цей показник має у 2014 р., в наступні роки його значення істотно зростає і досягає свого найвищого значення у 2017 р. – 0,749, але у 2018 р. значення коефіцієнта ефективного пробігу автобусів у цьому регіоні знову зменшується до 0,632. Також слід зазначити, що, незважаючи на це, значення коефіцієнта ефективного пробігу автобусів у Закарпатській області залишається одним із найвищих серед регіонів України (рис. 3.6).

У Запорізькій області простежується відповідна ситуація. Коефіцієнт ефективного пробігу автобусів значно зростає у 2015–2017 р. і знижується у 2018 р., при цьому значення цього показника залишається достатньо високим.

Позитивні зміни коефіцієнта ефективності пробігу автобусів у регіоні зазнає Харківський регіон. У 2014–2016 рр. значення цього показника було менше 0,6, а у 2017–2018 рр. виходить на рівень, один із найвищих у регіоні, – 0,701 і 0,705 відповідно (рис. 3.6).

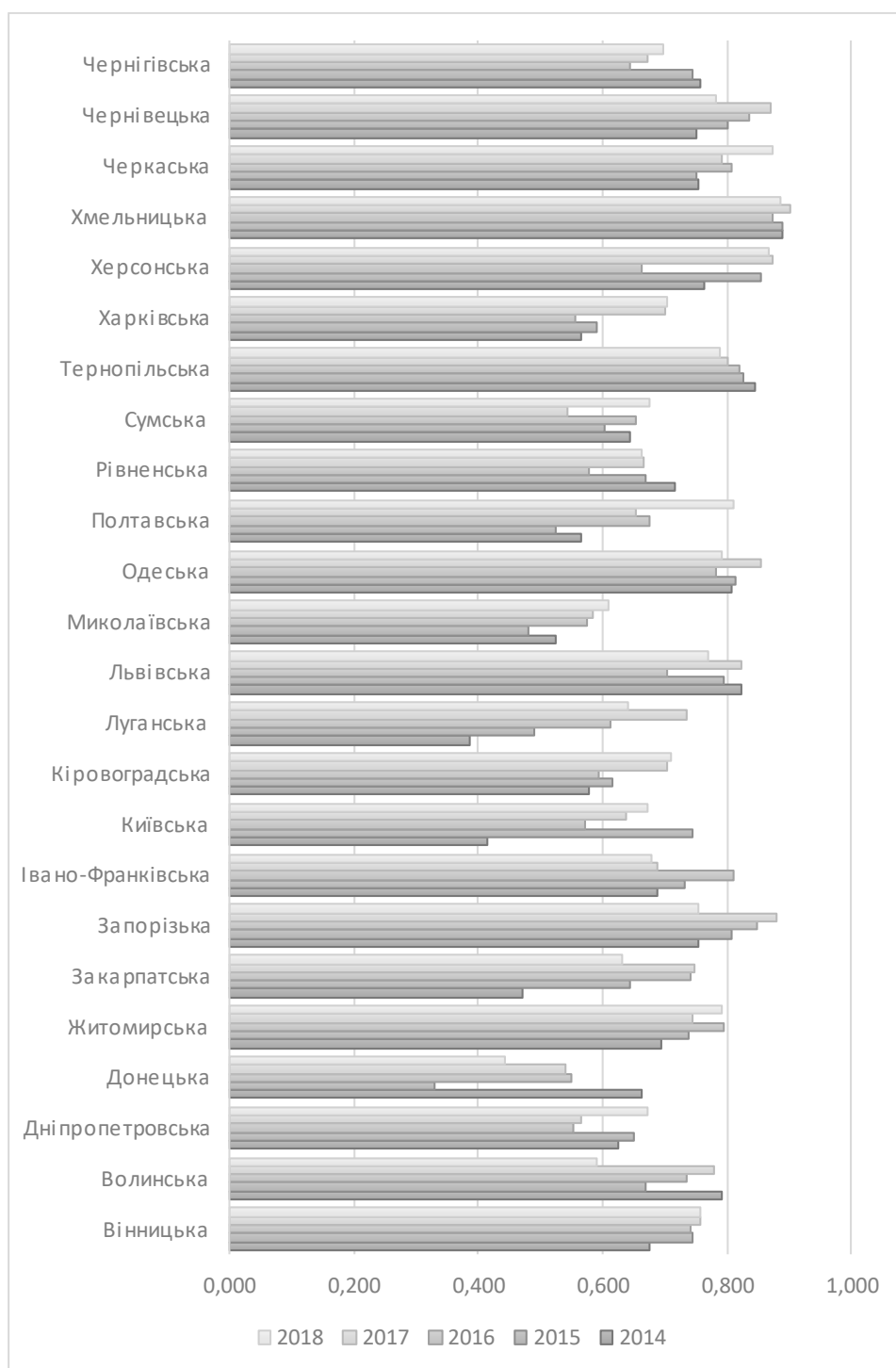


Рис. 3.6. Динаміка ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні

Найвищі значення показника ефективного пробігу мають Запорізька, Львівська, Одеська, Тернопільська, Херсонська, Хмельницька області (табл. 3.19).

Таблиця 3.19

Коефіцієнт ефективного пробігу автомобілів у регіоні
(розраховано автором)

Регіон	Коефіцієнт ефективного пробігу автомобілів у регіоні				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	0,604	0,653	0,642	0,656	0,656
Волинська обл.	0,671	0,617	0,654	0,735	0,603
Дніпропетровська обл.	0,544	0,574	0,549	0,561	0,638
Донецька обл.	0,418	0,359	0,478	0,449	0,449
Житомирська обл.	0,626	0,673	0,693	0,661	0,699
Закарпатська обл.	0,570	0,681	0,714	0,717	0,671
Запорізька обл.	0,670	0,705	0,732	0,746	0,691
Івано-Франківська обл.	0,633	0,631	0,689	0,651	0,607
Київська обл.	0,463	0,647	0,580	0,622	0,631
Кіровоградська обл.	0,514	0,551	0,525	0,584	0,677
Луганська обл.	0,412	0,381	0,549	0,536	0,490
Львівська обл.	0,727	0,707	0,654	0,731	0,697
Миколаївська обл.	0,552	0,520	0,574	0,592	0,603
Одеська обл.	0,712	0,718	0,701	0,739	0,713
Полтавська обл.	0,571	0,552	0,627	0,620	0,721
Рівненська обл.	0,577	0,559	0,538	0,615	0,610
Сумська обл.	0,591	0,571	0,590	0,536	0,608
Тернопільська обл.	0,693	0,679	0,693	0,677	0,671
Харківська обл.	0,481	0,528	0,523	0,609	0,643
Херсонська обл.	0,660	0,711	0,630	0,742	0,741
Хмельницька обл.	0,746	0,743	0,725	0,749	0,748
Черкаська обл.	0,631	0,621	0,679	0,669	0,721
Чернівецька обл.	0,550	0,598	0,635	0,570	0,667
Чернігівська обл.	0,566	0,564	0,532	0,567	0,591

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей [132, с. 188].

Найнижчі значення ефективності пробігу мають Дніпропетровська, Кіровоградська, Миколаївська, Рівненська, Сумська, Чернівецька і Чернігівська області.

Якщо проаналізувати динаміку коефіцієнта, зазначимо, що порівняно із 2014 р. у 2018 р. найбільшого зростання цей показник зазнав у Київській, Кіровоградській, Полтавській, Харківській та Чернівецькій областях (рис. 3.7).

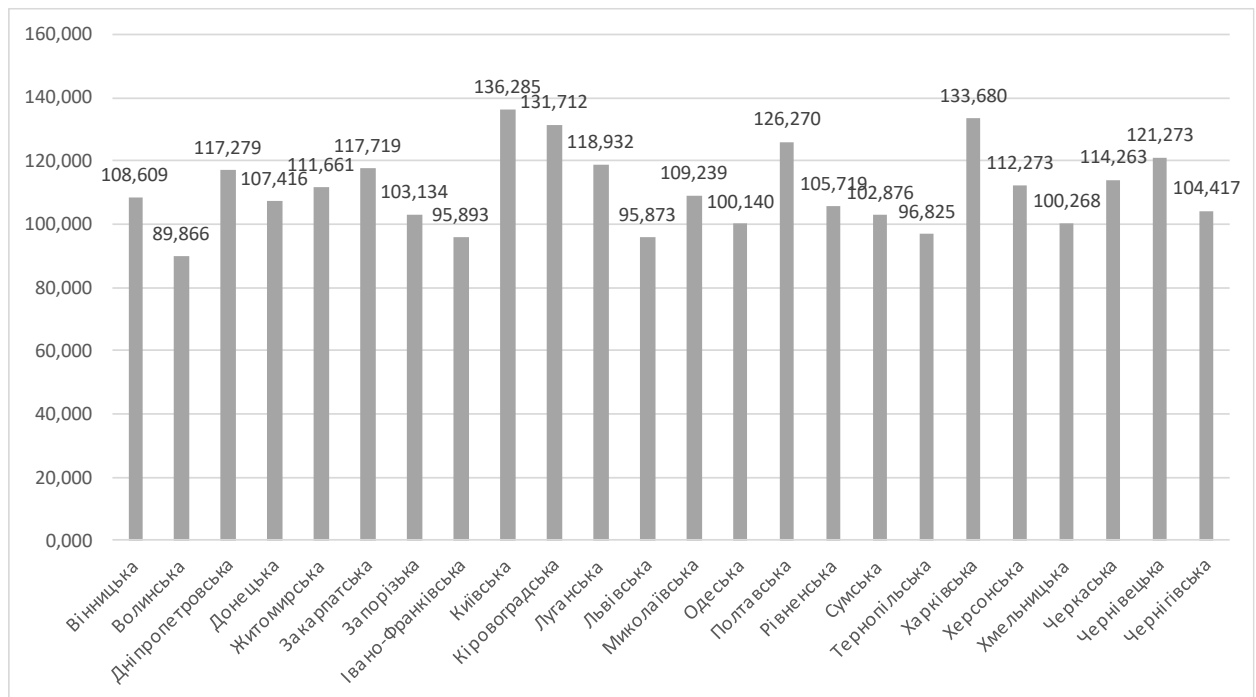


Рис. 3.7. Темпи зростання коефіцієнта ефективного пробігу автомобілів у регіонах у 2018 р. (порівняно із 2014 р.)

Для аналізу ефективності автомобільних перевезень і зіставлення їх із рівнем економічної безпеки пропонуємо визначити межі рекомендованої ефективності на основі даних, отриманих за регіонами України у 2014–2018 рр.

На основі отриманих значень коефіцієнтів ефективного пробігу автомобілів у регіоні визначимо значення медіани за вибіркою. Це значення становить 0,6305, і саме його пропонується використовувати як межу ефективності. Максимальне значення за вибіркою за всіма регіонами за п'ять років становить 0,749. Використовуючи той же підхід, що і при визначенні рівня ЕБ АТКР – можливі коливання, розмір яких визначено у межах 2 % – визначено нижню межу високоефективних перевезень автотранспортом у регіонах.

Тобто пропонуємо визначати регіони з низькоефективним пробігом автомобілів, регіони з ефективним пробігом автомобілів і регіони із високоефективним пробігом автомобілів:

1. регіони з низькоефективним пробігом автомобілів – $K_{ef}^z \leq 0,63$;

2. регіони з ефективним пробігом автомобілів – $0,63 < K_{ef}^z \leq 0,70$;
3. регіони з високоефективним пробігом – $0,70 < K_{ef}^z \leq 1$.

Проведений розподіл продемонстрував, що значна кількість регіонів України відноситься до групи регіонів із ефективним пробігом автомобілів. Деякі регіони України стабільно зберігають високий рівень ефективності пробігу автомобільного транспорту (серед них Хмельницька, Львівська, Одеська області) (табл. 3.20).

Аналогічно можна виділити регіони України, у яких ефективність пробігу автомобілів протягом 2014–2018 рр. знаходиться на низькому рівні (Дніпропетровська, Донецька, Кіровоградська, Луганська Миколаївська, Рівненська, Сумська, Чернівецька, Чернігівська області).

Серед регіонів із ефективним пробігом автомобілів протягом аналізованого періоду лише Тернопільська область зберігала свої позиції. У 2015 р. до групи регіонів з ефективним пробігом автомобілів увійшли Житомирська та Вінницька області.

Стабільно високі позиції за ефективністю пробігу серед регіонів України займає Закарпатська область: у 2015 р. і 2018 р. область входить до групи регіонів із ефективним пробігом, а у 2014 р., 2016–2017 рр. регіон переміщається до групи регіонів із високоефективним пробігом автомобілів.

Високі позиції за цим показником займає Львівська область: у 2014 р., 2015 р., 2017 р. регіон входить до групи регіонів із високоефективним пробігом автомобілів у регіоні, а у 2016 р. і 2018 р. – до групи регіонів із ефективним пробігом.

Аналогічна ситуація відбувається у Запорізькій області. Протягом цього періоду регіон стабільно входив до групи регіонів із ефективним або високоефективним пробігом автомобілів.

Значні зміни цього показника відбуваються у Волинській і Чернівецькій областях, які за ефективністю пробігу автомобілів змінюють неодноразово свої позиції.

Розподіл регіонів за ефективністю пробігу автомобільного транспорту

Ефективність пробігу автомобілів	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
регіони з низькоефективним пробігом автомобілів	Вінницька, Дніпропетровська, Донецька, Житомирська, Закарпатська, Київська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Харківська, Чернівецька, Чернігівська	Волинська, Дніпропетровська, Донецька, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Харківська, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська	Дніпропетровська, Донецька, Київська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Харківська, Херсонська, Чернігівська	Дніпропетровська, Донецька, Київська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Харківська, Чернівецька, Чернігівська	Волинська, Донецька, Івано-Франківська, Луганська, Миколаївська, Рівненська, Сумська, Чернівецька, Чернігівська
регіони з ефективним пробігом автомобілів	Волинська, Запорізька, Івано-Франківська, Тернопільська, Херсонська, Черкаська	Вінницька, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Тернопільська	Вінницька, Волинська, Житомирська, Івано-Франківська, Львівська, Тернопільська, Чернівецька, Черкаська	Вінницька, Житомирська, Івано-Франківська, Тернопільська, Черкаська	Вінницька, Дніпропетровська, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Київська, Кіровоградська, Львівська, Тернопільська, Харківська, Чернівецька
регіони з висоефективним пробігом	Хмельницька Львівська Одеська	Запорізька, Львівська, Одеська, Херсонська Хмельницька	Закарпатська, Запорізька, Одеська, Хмельницька	Волинська, Закарпатська, Запорізька, Львівська, Одеська, Херсонська, Хмельницька	Одеська, Херсонська, Черкаська, Полтавська, Хмельницька

Зіставлення ефективності пробігу із станом ЕБ АТКР продемонструвало, що лише один регіон із нестабільним станом ЕБ АТКР у 2018 р. віднесено до регіонів із низькоефективним пробігом – Волинська область (табл. 3.21).

Таблиця 3.21

Співвіднесення стану ЕБАТКР за базовим рівнем забезпечення із показниками ефективності пробігу у 2018 р.

Регіон	Рівень ЕБ	Тип регіону за показниками ефективності пробігу
Вінницька обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Волинська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Дніпропетровська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Донецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Житомирська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Закарпатська обл.	стабільний	регіони з ефективним пробігом
Запорізька обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Івано-Франківська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Київська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Кіровоградська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Луганська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Львівська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Миколаївська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Одеська обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Полтавська обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Рівненська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Сумська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Тернопільська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Харківська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Херсонська обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Хмельницька обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Черкаська обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Чернівецька обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Чернігівська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом

Для регіонів із нестабільним і стабільним ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення в основному характерні високі показники ефективності пробігу. Але у 2014–2015 р. деякі регіони з нестійким станом ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення мали низькі показники ефективності пробігу (Додаток М).

Але зіставлення найбільш стабільних регіонів за станом ЕБ АТКР – Львівської, Закарпатської та Одеської областей – продемонстрували чіткий зв'язок з показниками ефективності пробігу.

Забезпечення стабільного стану ЕБ АТКР потребує обґрунтованих заходів відповідно до ситуації, що склалася у АТКР, і визначеного стану ЕБ, а також чіткого розподілу повноважень у цій сфері серед державних і регіональних органів влади.

3.3. Пріоритетні заходи забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграції

Визначений стан ЕБ АТКР стає підґрунтям розробки заходів із його забезпечення. Врахування всіх вимог при подальшій імплементації умов діяльності автоперевізників, виникнення нових загроз, які тільки загострюють наявні проблемні питання ефективного функціонування АТКР, потребує визначення комплексу заходів із його забезпечення як на регіональному, так і на національному рівні (табл. 3.23).

Важливим аспектом ефективного впливу на стан ЕБ АТКР є також чітке спрямування заходів залежно від рівня забезпечення. На базовому рівні забезпечення важливо чітко розмежовувати заходи на компонентами – виробничою та інфраструктурною, що надають можливість враховувати не тільки стан ЕБ, але і спрямовувати зусилля на ту складову, яка найбільш негативно позначається на загальному стані ЕБ АТКР на базовому рівні забезпечення (табл. 3.22).

Таблиця 3.22

Заходи із забезпечення ЕБ АТКР на базовому рівні забезпечення

№	Складова	Заходи	
		Національний рівень	Регіональний рівень
1	Виробнича компонента	- перегляд і затвердження умов ліцензування автоперевезень відповідно до вимог розвитку цього виду перевезень; - створення механізмів державної підтримки і фінансування оновлення рухомого складу; - впровадження програм сприяння підвищенню екологічності та безпеки автотранспортних перевезень; - розробка і реалізація програм підтримки національних виробників автотранспортних засобів; - регулювання процедури квотування міжнародних перевезень залежно від пріоритетів розвитку автомобільного транспорту	- розвиток прикордонного і транскордонного співробітництва як складової поступової інтеграції автотранспортних комплексів до європейської транспортної системи; - створення регіональних програм гарантування фінансової спроможності автоперевізників; - проведення інформаційних заходів із питань впровадження вимог до автооператорів у країнах ЄС; - моніторинг обсягів і забезпеченості обсягами автотранспортних перевезень; - реалізація регіональних програм із підвищення безпеки руху; - проведення заходів, спрямованих на розвиток міжнародного співробітництва на автомобільному транспорті та створення мультимодальної логістичної системи у регіоні
2	Інфраструктурна компонента	- розробка і реалізація програм державно-приватного партнерства і сфері модернізації дорожньої інфраструктури; - реалізація заходів із підвищення безпеки руху на автотранспорті, зокрема державне регулювання перевезення небезпечних вантажів; - розробка довгострокового плану передачі частини автомобільних доріг місцевого значення регіональним органам влади; - розробка генерального плану будівництва швидкісних платних автомобільних шляхів на умовах створення концесії.	- розробка і реалізація Регіональних програм у рамках затвердженої Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення; - створення регіональних механізмів розвитку державно-приватного партнерства; - визначення пріоритетних маршрутів руху у регіонах відповідно до економічних інтересів регіону і його потреб у транспортних послугах; - оновлення паспортів автомобільних доріг державного, місцевого значення у регіоні; - проведення комплексної оцінки транзитного потенціалу регіону; - розробка спільних програм розбудови автомобільних доріг у рамках прикордонного і транскордонного співробітництва

На національному рівні заходи мають бути спрямовані на формування умов діяльності автоперевізників, створення механізмів оновлення рухомого складу, сприяння якості та безпеці автоперевізників. Розробка національних програм розвитку автомобільного транспорту в розрізі формування ефективних механізмів функціонування транспортних комплексів є пріоритетом національного рівня.

Стосовно інфраструктурної компоненти важливим аспектом сприяння є подальший розвиток програм державно-приватного партнерства у сфері модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури. Створення сучасної дорожньо-транспортної мережі, розвиток системи міжнародних транспортних коридорів, що активно сприяє максимально можливому використанню транспортного потенціалу держави забезпечується на національному рівні і є вагомю основою формування і реалізації регіональних програм розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури.

У 2018 р. постановою Кабінету Міністрів України була затверджена Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 рр., якою передбачено необхідність розробки обласними та Київською міською державними адміністраціями регіональних програм розвитку автомобільних доріг на 2018–2022 роки [124].

Важливим аспектом цієї Програми є запропоновані два варіанти оновлення і модернізації автомобільних доріг загального користування державного значення:

1. перший варіант передбачає фінансування лише за рахунок державного бюджету (державного дорожнього фонду у складі спеціального фонду державного бюджету);
2. другий варіант передбачає довгострокове планування та фінансування не лише за кошти державного бюджету, а і за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій та залучення коштів інвесторів (розвиток концесій).

Саме другий варіант у Програмі визначено як найбільш доцільний та оптимальний для вирішення питань розвитку мережу автомобільних доріг загального користування.

Необхідно зазначити, що у Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 рр. визначено, що формування стратегічних напрямів відновлення і розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення має відбуватися з урахуванням соціально-економічних пріоритетів розвитку регіонів і держави в цілому. Цей підхід передбачає співпрацю державних і регіональних органів влади й активну участь органів місцевого самоврядування в забезпеченні цих процесів.

На виконання рішення про розробку обласними та Київською міською державними адміністраціями регіональних програм розвитку автомобільних доріг на 2018–2022 роки ці програми були затверджені майже в усіх регіонах України (табл. 3.23).

На прикладі Регіональної програми розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019–2022 роки Закарпатської області розглянемо основні положення, які визначено в цих програмах.

Основною метою таких Програм визначено:

- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення та споруд на них;
- забезпечення безперервного розвитку мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення, підвищення рівня їх капітальності відповідно до темпів автомобілізації країни;
- відновлення і розвиток автомобільних доріг загального користування місцевого значення;
- підвищення рівня безпеки руху, швидкості, комфортності й економічності перевезень.

Наявність регіональних програм розвитку автомобільних доріг

№	Регіон	Програма
1	2	3
1	Вінницька обл.	Регіональна програма розвитку автомобільних доріг на 2019–2023 рр.
2	Волинська обл.	Програма розвитку інфраструктури у Волинській області на 2019–2022 рр.
3	Дніпропетровська обл.	Програма розвитку автомобільних доріг на 2020–2022 рр.
4	Донецька обл.	Регіональна програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019–2022 рр.
5	Житомирська обл.	Програма розвитку дорожньої інфраструктури і фінансування робіт, пов'язаних із реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг місцевого значення в Житомирській області на 2019–2021 рр.
6	Закарпатська обл.	Регіональна програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019–2022 рр.
7	Запорізька обл.	Програма розвитку автомобільних доріг Запорізької області на 2020–2022 рр.
8	Івано-Франківська обл.	Регіональна програма будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури Івано-Франківської області до 2020 року
9	Київська обл.	Програми розвитку автомобільних доріг у Київській області на 2020–2022 рр.
10	Кіровоградська обл.	Обласна комплексна програма з розвитку автомобільних доріг та безпеки дорожнього руху у Кіровоградській області на 2018–2022 рр.
11	Луганська обл.	Програма розвитку автомобільних доріг на 2020–2022 рр.
12	Львівська обл.	Програма розвитку мережі та утримання автомобільних доріг, організації та безпеки дорожнього руху на 2018–2020 рр.
13	Миколаївська обл.	Регіональна програма розвитку автомобільних програм загального користування на 2020–2022 рр.
14	Одеська обл.	Регіональної програми розвитку автомобільних доріг Одеської області на 2019–2022 рр.
15	Полтавська обл.	Програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення Полтавської області на 2020–2024 рр.
16	Рівненська обл.	Програма розвитку дорожнього господарства Рівненської області на 2019–2022 роки
17	Сумська обл.	Програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення у Сумській області на 2020–2023 рр.
18	Тернопільська обл.	Обласна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2019–2022 рр.

1	2	3
19	Харківська обл.	Програма розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2018–2020 рр.
20	Херсонська обл.	Програма розвитку дорожнього господарства Херсонської області на 2020–2024 рр.
21	Хмельницька обл.	Програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення Хмельницької області на 2020–2022 рр.
22	Черкаська обл.	Програма розвитку автомобільних доріг загального користування Черкаської області на 2019–2022 рр.
23	Чернівецька обл.	Регіональна програма розвитку автодоріг загального користування місцевого значення на 2019–2022 роки
24	Чернігівська обл.	Регіональна програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019–2022 рр.

Ця мета, яка в узагальненому вигляді представлена у Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 рр., визначається у різноманітних редакціях в усіх регіональних програмах.

Частина регіонів України розробили і затвердили нові регіональні програми, деякі регіони (наприклад, Харківська, Львівська області) внесли зміни і доповнення в наявні.

Зроблені кроки на національному і регіональних рівнях з розвитку дорожньої інфраструктури є значними кроками із забезпечення достатнього стану ЕБ АТКР за інфраструктурною компонентою і базовим рівнем забезпечення в цілому.

У подальшому, реалізація подібних регіональних програм в обов'язковому порядку має передбачати врахування умов до стану дорожньої інфраструктури у країнах ЄС і максимальне сприяння модернізації автомобільних доріг усіх рівнів відповідно до умов безпеки руху на рівні світових стандартів.

Одним із пріоритетних напрямків модернізації дорожньої інфраструктури є активний розвиток державно-приватного партнерства. Передача ряду доріг місцевого значення на утримання регіональним структурам підвищила актуальність створення механізмів взаємодії регіональних органів влади і місцевого самоврядування із приватними інвесторами, які готові вкладати кошти у модернізацію та розбудову дорожньо-транспортної інфраструктури.

Світовий досвід створення мережі швидкісних платних доріг у приватній концесії в Україні поки що не знайшов свого провадження, але може стати одним і варіантів підвищення ефективності використання транспортного потенціалу багатьох регіонів. На цей момент введення в дію нових ділянок доріг як загальнодержавного, так і місцевого значення в регіонах майже не відбувається. Якщо у 2014–2016 рр. у деяких регіонах України, за даними Державної служб статистики України, були введені в

експлуатацію дороги внутрішньогосподарського значення, то у 2017–2018 рр. такі дані вже не фіксувалися.

Заходи, що реалізуються на базовому рівні забезпечення ЕБ АТКР, є безперечно важливими, але особливого значення в умовах євроінтеграції країни набуває стратегічний рівень забезпечення, який спрямовано на створення певного підприємницького клімату, який забезпечує готовність регіональних органів влади й автоперевізників працювати в новітніх більш жорстких умовах і протидіяти новим загрозам.

Стратегічний рівень ЕБ АТКР передбачає формування нового бачення ролі та значення АТК регіонів у процесах поступової інтеграції країни до світового економічного простору та європейського співтовариства. Комплекс заходів включає формування нормативного правової бази, становлення відповідних організаційних структур, розвиток інформаційної бази та підвищення інформованості усіх суб'єктів АТК, визначення місця і повноважень регіональних органів влади у створенні соціально відповідального автоперевізника, розробці та упровадженні програм розвитку діяльності АТК, підвищення якості і безпеки автоперевезень, забезпечення сучасної дорожньо-транспортної інфраструктури (табл. 3.24).

Важливим аспектом заходів на стратегічному рівні забезпечення ЕБ АТКР є їх спрямованість на створення середовища, яке при подальшій інтеграції у ЄС створить у регіонах можливість не тільки протидіяти певним новітнім загрозам, але і повністю нівелює їх вплив на етапі підготовки, тобто виключить ті обставини, що спричиняють її дію.

На особливу увагу заслуговує те, що дієві заходи за окремими складовими не є достатніми для створення відповідних умов. Такі заходи повинні реалізовуватися лише в комплексі, що передбачає їх упровадження на національному та регіональному рівнях одночасно, їх взаємозв'язок за рівнями і всіма складовими. Але на регіональному рівні виявлення проблемних питань за окремими складовими можуть вийти на перший план саме заходи за цією компонентою.

Заходи із забезпечення ЕБ АТКР на стратегічному рівні забезпечення

№	Складова	Заходи	
		Національний рівень	Регіональний рівень
1	Управлінська компонента	Формування державних програм підготовки управлінських кадрів; визначення новітніх підходів та ефективності управління АТК; створення відповідних управлінських структур на державному рівні із застосуванням провідного світового досвіду; проведення поступової децентралізації і розподіл управлінських повноважень	Формування управлінської системи на регіональному рівні з урахуванням потреб євроінтеграційних процесів, підвищення рівня та якості управлінських кадрів, упровадження програм професійної підготовки з урахуванням фахової специфіки
2	Інформаційна компонента	Розробка і упровадження бази автоперевізників на національному рівні, прийняття нормативних актів, що дозволяють оприлюднювати інформацію про автоперевізника; упровадження національних програм доступу навчання та підготовки підприємців, що працюють на ринках автотранспортних послуг з метою упровадження й обміну провідним досвідом	Створення регіональних програм підготовки та підвищення професійного досвіду автоперевізників, проведення аналітичних досліджень, надання консультацій; створення програм постійного інформування, зокрема електронних ресурсів, проведення на рівні регіонів симпозіумів, конференцій, семінарів з метою розвитку співпраці та вирішення питань функціонування АТКР
3	Організаційна компонента	Розробка й упровадження нормативно-правової бази для забезпечення поступового упровадження вимог допуску до професії країн ЄС, розвиток недержавних організаційних структур, які повинні забезпечувати виконання вимог та їх упровадження, зокрема, фондів гарантування фінансової спроможності, центрів сертифікації транспортних менеджерів тощо	Розробка й упровадження на регіональному рівні новітніх регіональних структур, які спрямовані на гарантування виконання новітніх вимог діяльності; створення регіональних центрів сертифікації та підготовки фахівців, що працюють у сфері автотранспортних перевезень, розробка організаційних структур контролю виконання вимог здійснення діяльності на ринках автоперевезень, якості та безпеки автоперевезень
4	Психологічна компонента	Організація та проведення громадських обговорень щодо упровадження новітніх умов діяльності з метою створення певного психологічного клімату для поступової імплементації вимог допуску до професії країн ЄС у практичну діяльність автоперевізників	Підвищення рівня участі автоперевізників у формуванні організаційних структур, обговоренні етапів упровадження нових вимог, розробці нормативно-правової бази, проведенні аналітичних досліджень, соціологічних опитувань з метою формування сприйняття нових умов функціонування

Система заходів у межах управлінської компоненти передбачає формування не тільки нових підходів до управління, але і формування новітніх структур, інтегрованих у систему європейських структур. Новітній підхід передбачає визначення нових функцій державних і регіональних структур, відповідальних за функціонування транспортних комплексів і безпеку перевезень, а також чіткий розподіл повноважень щодо регулювання діяльності АТКР.

Важливим елементом стратегічного рівня забезпечення ЕБ АТКР є підвищення якості управлінських кадрів, яке має базуватися на упровадженні програм професійної підготовки. При вирішенні цього питання підвищується актуальність закладів вищої освіти регіону, зокрема тих, які здійснюють підготовку фахівців для транспортної галузі.

Регіони, у яких є заклади вищої освіти відповідного спрямування (прикладом може слугувати Харківський регіон, у якому протягом багатьох років здійснюється підготовка для галузі транспорту Харківським національним автомобільно-дорожнім університетом, Українським державним університетом залізничного транспорту, Харківським національним університетом міського господарства ім. О. М. Бекетова), мають усі можливості, використовуючи свій потенціал, створити програми підготовки фахівців для державних і регіональних органів управління.

Подібні заклади вищої освіти також можуть стати центрами підготовки до сертифікації фахівців, наявність яких передбачена умовами допуску до роботи автооператорів (транспортних менеджерів).

Заходи із забезпечення ЕБ АТКР у розрізі інформаційної складової стосуються трьох основних напрямків:

1. створення інформаційної бази автоперевізників, яка б містила не тільки основні дані про них, але і дані щодо виконання ними умов допуску до роботи;
2. формування системи інформаційних, аналітичних порталів для автоперевізників, діяльність яких спрямовано на забезпечення

актуальною інформацією, ознайомлення з новинами галузі, ринків транспортних перевезень;

3. проведення різноманітних заходів, які спрямовані на створення можливості обміну досвідом, налагоджування ділових зв'язків із метою розвитку співпраці та вирішення питань функціонування АТКР.

Організаційні заходи на національному та регіональному рівнях передбачають розвиток нормативної бази автотранспортних перевезень, яка має сприяти поступовому впровадженню вимог допуску до професії країн ЄС. Організаційна складова передбачає активну участь недержавних структур і організацій, які можуть виступати гарантами фінансової спроможності автоперевізників, сприяти реалізації програм підготовки та сертифікації транспортних менеджерів, а також забезпечувати реалізацію заходів стосовно інформаційної складової (створення інформаційних ресурсів, проведення зустрічей, конференцій, тренінгів).

Заходи, які визначають забезпечення ЕБ стосовно психологічної компоненти, спрямовуються на створення певного психологічного клімату, який зумовлює готовність автоперевізників працювати в новітніх умовах, підвищення рівня участі автоперевізників у формуванні організаційних структур, сприйняття нових умов функціонування.

Цілеспрямований курс країни на євроінтеграцію, який у стратегічній перспективі має сприяти становленню ефективної сучасної системи господарювання, у короткостроковій перспективі ставить більше проблемних питань, чим надає вагомих можливостей розвитку. Одними із таких питань є перебудова принципів функціонування автотранспортних комплексів регіонів (АТКР) із урахуванням організаційних основ їх функціонування у країнах ЄС, а також провідного світового досвіду.

Гармонізація підходів до функціонування АТК регіонів у країнах і регіонах ЄС охоплює майже всі аспекти: від технічних вимог до екологізації автотранспортних перевезень. На особливу увагу заслуговує зміна умов допуску до роботи компаній, що займаються автомобільними та вантажними

перевезеннями.

Положення допуску до роботи автомобільних операторів у країнах ЄС визначені у Регламенті (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту та Ради «Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС» від 21 жовтня 2009 року. Незважаючи на те, що необхідність поступової адаптації українських автоперевізників до цих умов оговорюється протягом значного періоду часу, значних кроків у цьому напрямку не було зроблено. Тенденція зміщення акцентів організації й управління регіональним розвитком, вирішення питань функціонування господарських комплексів, формування умов адаптації усіх складових АТКР на регіональний рівень передбачає відповідальність регіональних органів самоврядування щодо готовності діяльності АТКР в нових умовах.

Подальша інтеграція України до ЄС висуває значну кількість питань, які з метою запобігання значним втратам у подальшому підлягають вирішенню на підготовчих етапах. На особливу увагу заслуговує підготовча робота стосовно зміни умов допуску до діяльності автоперевізників, які передбачають вимоги до професійної компетенції, доброї репутації, фінансового стану, наявності центру управління перевезеннями, а також упровадження механізму концесії в будівництво та утримання дорожньо-транспортної інфраструктури. Сучасний досвід провідних країн Європи на практиці підтверджує, що місцевий та регіональний рівень є найбільш дієвим рівнем організації та управління функціонуванням транспортних комплексів.

Отже, адаптація до умов діяльності АТКР в умовах євроінтеграції передбачає три основних напрямки:

1. розробка організаційних умов господарювання та нормативно-правової бази на державному рівні, що передбачає поступове упровадження положень уніфікованих вимог до законодавства, перерозподіл повноважень щодо організації діяльності, допуску та контролю за автоперевезеннями,

формування дієвого механізму концесії та прозорої системи розподілу тендерів на будівництво дорожньо-транспортної інфраструктури;

2. зміна підходів до управління й організації діяльності АТКР на регіональному рівні, що передбачає розширення повноважень регіональних органів влади стосовно допуску до роботи автоперевізників, контролю за їх роботою, створення соціально відповідального бізнес-середовища на автомобільному транспорті, прозорої системи контролю за станом дорожньо-транспортної інфраструктури;

3. визначення умов господарювання безпосередньо автоперевізників і підприємств дорожньо-транспортної інфраструктури, що передбачає підготовку до роботи автоперевізників в умовах необхідності отримання допуску до діяльності відповідно до Регламенту (ЄС) № 1071/2009, упровадження результативного механізму фінансування дорожньо-транспортних робіт, встановлення жорсткого контролю за використанням коштів, зміни у технічних та екологічних вимогах до автоперевезень і дорожньо-транспортної інфраструктури.

Якщо перший напрямок передбачає в основному дію державних органів влади та потребує вирішення на національному рівні, то другий напрямок – адаптація до умов діяльності АТКР в умовах євроінтеграції – визначає зміну ролі регіональних органів влади та місцевого самоврядування. Усвідомлення того, що дії лише на державному рівні недостатньо, відмова від очікувань, коли держава вирішить питання інфраструктурного розвитку, є необхідною умовою ефективних управлінських дій регіонів у такій ситуації (табл. 3.25).

Розподіл функцій щодо створення умов інтеграції АТКР у європейську транспортну систему

(запропоновано автором)

Завдання 1	Національний рівень 2	Регіональний рівень 3
1. Створення ефективного нормативно-правового поля	Розробка нормативних актів щодо допуску до роботи, перегляд і нормативне оформлення ліцензійних умов, формування системи регулятивних актів щодо здійснення міжнародних перевезень, квотування, дотримання екологічних вимог, розробка баз функціонування недержавних фондів і громадських організацій	Формування регіональних програм розвитку АТКР, закріплення підходів до розподілу коштів місцевих бюджетів при проведенні капітальних ремонтів і модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури
2. Створення організаційних умов	Реформування системи органів влади, які регулюють діяльність автоперевізників відповідно до розподілу повноважень, створення центрів сертифікації, створення умов формування недержавних фондів для підтримки автоперевізників	Формування засад розвитку партнерства регіональних органів влади і місцевого самоврядування в складі регіонального фонду підтримки автоперевізників, розробка системи підготовки фахівці для АТКР, формування системи центрів сертифікації
3. Підтримка і забезпечення функціонування автоперевізників	Створення інформаційно-аналітичного порталу автоперевезень, формування відкритої бази автоперевізників, що здійснюють міжнародні перевезення та перевезення небезпечних вантажів, створення системи дистанційної підготовки до сертифікації транспортного менеджера	Створення регіональних інформаційно-консультаційних порталів, створення відкритої бази автоперевізників, яка містить дані про виконання умов допуску до роботи, створення консультаційних центрів із юридичної та інформаційної підтримки автоперевізників
4. Підтримка та забезпечення розвитку автотранспортної інфраструктури	Підвищення прозорості розподілу коштів державного дорожнього фонду у складі спеціального фонду державного бюджету, відновлення і розвиток мережі автомобільних доріг державного значення, розробка плану модернізації автомобільних доріг державного значення	Формування і реалізація Регіональних програм розвитку автомобільних доріг загального користування у рамках завдань Державних програм, розробка регіональної та міжрегіональної програм розбудови системи платних швидкісних автомобільних доріг місцевого значення

	2	3
5. Створення умов для розвитку регіональних і міжрегіональних транспортних зв'язків	Розробка Державної цільової програми розвитку транспортного потенціалу, імплементація угод щодо подальшого формування системи транс'європейських транспортних коридорів та транскордонної мережі мультимодальних перевезень	Обґрунтування Регіональних програм розвитку прикордонного і транспортного співробітництва, залучення автоперевізників регіону до здійснення прикордонних пасажирських перевезень, реалізація спільних проєктів із залученням закордонних інвесторів для модернізації дорожньої інфраструктури та розбудови мережі платних автодоріг на умовах концесії

Отже, регіональний рівень передбачає зміну функцій регіональних органів влади та місцевого самоврядування, серед яких основними виступають:

1. Прогнозування та планування розвитку АТКР;
2. Контроль за реалізацією регіональних програм, контроль за дотриманням умов допуску та виконанням вимог до екологічності перевезень;
3. Підтримка ефективного бізнес-середовища в регіоні, що спрямована на підвищення якості автотранспортних послуг на умовах конкуренції;
4. Гарантування виконання умов, що висуваються до автоперевізників, створення мережі програм із навчання та сертифікації;
5. Консультативна й інформаційна підтримка автоперевізників, надання юридичної підтримки;
6. Створення умов для міжнародного співробітництва, розвитку прикордонних і транскордонних перевезень;
7. Формування програм залучення інвесторів у розвиток дорожньої інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства;
8. Контроль за безпекою автоперевезень у регіоні.

На сьогодні в Україні існує ряд громадських об'єднань і недержавних організацій, діяльність яких спрямована на підтримку перевізників і розвиток партнерських відносин на транспорті.

Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), яка була створена в 1991 році, основними своїми функціями визначає сприяння учасникам Асоціації у здійсненні перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, гарантування сплати в державний бюджет митних зборів і платежів за товари, що перевозяться під митним контролем, у випадку їх недоставки до митниці призначення; представлення інтересів своїх Учасників в органах державної влади, міжнародних організаціях; захист прав учасників АсМАП

України [4].

На цей час саме АсМАП є активним учасником процесів інформування та підготовки автоперевізників до виконання умов допуску до роботи автооператорів, які застосовуються в країнах ЄС, зокрема, стосовно роботи з упровадження регламентів і директив ЄС, у частині, що стосується міжнародних автомобільних перевезень [4].

Важливим моментом є досвід цього недержавного об'єднання стосовно таких напрямків роботи, як створення системи підвищення професійного рівня водіїв-міжнародників, менеджерів і керівників транспортних підприємств у Навчально-консультаційному центрі АсМАП України, організація співпраці з органами державної влади та державними контролюючими органами з удосконалення правової бази, створення рівних конкурентних умов при здійсненні міжнародних перевезень товарів і пасажирів [4].

Діяльність Всеукраїнської асоціації автоперевізників спрямована на захист інтересів своїх учасників в державних органах влади, підтримку підприємців, що здійснюють діяльність у сфері автотранспортних перевезень, участь у розробці нормативної бази, інформування автоперевізників із змін в умовах перевезень, акцентуючи увагу на міжнародних перевезеннях. Вагомим є досвід організації у розвитку інформаційної бази та інформаційної підтримки автоперевізників, зокрема, асоціацією створено інформаційний портал, метою якого є якісне та оперативне забезпечення міжнародних автомобільних перевізників інформацією, що стосується діяльності сфери міжнародних перевезень [202].

Досвід діяльності цих державних об'єднань автоперевізників може стати основою для створення і обґрунтування засад діяльності Регіональних об'єднань автоперевізників, діяльність яких має бути спрямована на створення сприятливих умов у роботі регіональних автооператорів (табл. 3.26).

Таблиця 3.26

**Основні положення створення Регіональних об'єднань автоперевізників
(запропоновано автором)**

№	Положення	Зміст
1	Учасники	Автоперевізники, представник регіональних органів влади та місцевого самоврядування, фінансових установ та страхових компаній, громадських об'єднань
2	Нормативні засади	Господарський кодекс України (розділ «Об'єднання підприємств»), інші нормативні акти, що регулюють діяльність об'єднань фізичних та юридичних осіб в Україні, нормативні акти, що повинні регулювати діяльність цих об'єднань і бути прийняті на державному рівні
3	Принципи функціонування	Науковість, обґрунтованість, узгодженість інтересів, законність, ефективність, соціальна спрямованість, доцільність
4	Основні функції	1. Консультативна підтримка; 2. Забезпечення взаємодії «автоперевізник – органи місцевого самоврядування» 3. Створення інформаційної бази автоперевізників, із зазначенням виконання ними вимог до допуску до роботи; 4. Аналітична робота та моніторинг ринків автотранспортних послуг; 5. Гарантування виконання вимог до автооператорів, зокрема, створення фондів гарантування фінансової спроможності учасників об'єднання; 6. Розробка та впровадження з провідними вишами програм підготовки та сертифікації транспортних менеджерів; 7. Розвиток міжнародного співробітництва
5	Фінансові засади	Внески учасників об'єднання, формування спеціальних фондів, надання платних послуг, не заборонених законодавством

Регіональні об'єднання автоперевізників у своєму складі поєднують автоперевізників регіону, представників органів регіональної влади, фінансові установи та страхові компанії, логістичних операторів, а також обов'язковим є залучення підприємств та організацій, які здійснюють будівництво та утримання автомобільних доріг та інших об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури.

У розрізі забезпечення ЕБ АТКР створення таких Регіональних об'єднань автоперевізників відіграє велику роль у підтримці її достатнього рівня на стратегічному рівні забезпечення.

Діяльність Регіональних об'єднань автоперевізників спрямовується на реалізацію заходів інформаційної, управлінської, організаційної та психологічної компонент. Важлива роль цим структурам відводиться при забезпеченні виконання умов допуску до роботи автооператорів.

На базі даних фондів можлива реалізація створення центрів сертифікації транспортних менеджерів, а також реалізація програм з їх підготовки. Залучення до співробітництва закладів вищої освіти надають можливість створення Навчальних центрів з підготовки до сертифікації, реалізації програм навчання підприємців, проведення тренінгів та інших заходів із обміну досвідом, що стане вагомим кроком у забезпеченні виконання такої умови, як наявність фахівця з перевезень необхідної кваліфікації з відповідним підтвердженням.

Важливим моментом у діяльності Регіональних фондів автоперевізників є можливість гарантування фінансової спроможності автоперевізників. Оскільки підхід до можливостей гарантування фінансової спроможності достатньо гнучкий і одним із варіантів є гарантія страхових, фінансових або інших структур, таку можливість необхідно передбачити на національному рівні при формуванні нормативної бази. Регіональні фонди в такому разі будуть, по-перше, виступати як гаранті фінансової спроможності; по-друге, створювати умови фінансового забезпечення на основі формування фонду гарантування із частини внесків учасників.

Виконання умови наявності центрів управління Регіональний фонд автоперевізників може забезпечувати, максимально використовуючи можливості, які надають процеси диджиталізації та розвитку електронного бізнесу, шляхом створення інформаційних платформ для віртуальних центрів управління, зберігання електронної документації тощо.

Важливою є роль Регіональних фондів автоперевізників у підтримці бездоганної репутації автоперевізників. На базі фондів можуть створюватися інформаційні бази автоперевізників із відкритим доступом, фонд може передбачити відмову у гарантуванні фінансової спроможності перевізникам,

репутація та імідж яких на ринку автоперевезень викликає сумніви.

Отже, створення регіональних недержавних структур із залученням усіх зацікавлених осіб буде виступати вагомим інструментом підтримки автоперевізників в умовах подальшої інтеграції України в ЄС, реалізації заходів із підвищення ЕБ АТКР на стратегічному рівні забезпечення, створення сприятливих умов імплементації вимог до роботи, що застосовуються в країнах ЄС.

На підставі запропонованої методики оцінки ЕБ АТКР в третьому розділі:

1. Обґрунтовано, що визначення достатнього рівня базується на включенні до розрахунку інтегрального показника рівня ЕБ за виробничою компонентою (ІПЕБВК) і показника рівня ЕБ за інфраструктурною компонентою (ІПЕБІК) даних абстрактного еталонного регіону, який має максимальні значення усіх показників за вибіркою. На основі розрахунків показника рівня ЕБ за виробничою компонентою (ІПЕБВК) і показника рівня ЕБ за інфраструктурною компонентною (ІПЕБІК) регіону-«еталона» визначено межі достатнього рівня за кожною компонентою, які стали основою виділення нормативів ЕБ АТКР за кожною компонентою для високого, середнього та низького рівнів.

2. Визначено, що основна частина регіонів України протягом останніх років має незадовільний стан ЕБ за базовим рівнем забезпечення. Така ситуація зумовлюється як скороченням обсягів виробництва автотранспортних послуг, так і відсутністю дорожньо-транспортної інфраструктури належного рівня. Лише два регіони за базовим рівнем забезпечення у 2014–2018 рр. мали стабільний та нестабільний стан – Львівська та Закарпатська області. На таку ситуацію в цих регіонах вплинуло зростання обсягів перевезень усіх видів, істотна частка автомобільного транспорту в забезпеченні перевезень, розвиненість дорожньо-транспортної інфраструктури.

3. Обґрунтовано, що забезпечення стабільного стану ЕБ АТКР має сприяти підвищенню макроекономічної ефективності роботи автотранспортних комплексів регіонів, яка виражається у зростанні ефективності пробігу автотранспортних засобів у всіх видах перевезення. Це сприятиме оптимізації маршрутів перевезень у регіоні, підвищенню ефективності роботи регіональних автоперевізників, скороченню витрат паливно-мастильних матеріалів і, як наслідок, підвищенню якості перевезень відповідно до їх європейських стандартів.

4. Обґрунтовано, що комплекс заходів із забезпечення ЕБ АТКР повинен враховувати не тільки визначений стан ЕБ, але і рівень ЕБ за кожним компонентом, що дозволяє спрямовувати зусилля на подолання найбільш проблемних питань забезпечення ЕБ АТКР. Основою забезпечення достатнього рівня ЕБ на стратегічному рівні, а також гарантом виконання умов допуску до роботи автоперевізників в умовах подальшої інтеграції може стати створення регіональних недержавних структур – Регіонального фонду автоперевізників, який поєднає інтереси усіх зацікавлених сторін. До функцій Регіонального фонду автоперевізників можуть бути віднесені гарантування фінансової спроможності автоперевізників, реалізація програм підготовки фахівців та управлінських кадрів для АТКР, забезпечення відкритості даних про безпеку перевезень, створення інформаційних порталів автоперевізників, надання консультативної підтримки і створення умов для розвитку співпраці всіх учасників АТКР.

ВИСНОВКИ

Одержані у процесі дослідження результати в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання, пов'язане з теоретико-методичним обґрунтуванням положень і розробкою практичних рекомендацій щодо оцінювання стану та забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів у регіонах України:

1. Визначено зміст поняття «економічна безпека автотранспортного комплексу»; доведено, що під економічною безпекою слід розуміти можливості і готовність автотранспортного комплексу ефективно функціонувати в умовах євроінтеграції: надавати якісні автотранспортні послуги в регіоні та за його межами в обсязі, достатньому для забезпечення регіональних і міжрегіональних зв'язків, сприяти розвитку автотранспортної інфраструктури і створювати умови для становлення соціально відповідального автоперевізника.

2. Удосконалено підхід до визначення рівнів економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. Інструментарій підходу передбачає розмежування рівнів економічної безпеки виходячи з терміна протидії загрозам. Таким чином, визначено базовий рівень, який містить виробничу й інфраструктурну компоненти та характеризує наявні базові умови забезпечення потреби регіону у цьому виді автоперевезень. Стратегічний рівень містить управлінську, організаційну, інформаційну і психологічну компоненти та характеризує ступінь готовності і наявності довгострокових умов діяльності автотранспортного комплексу. Базовий рівень визначає достатні умови для формування системи економічної безпеки, такі як наявність виробничих потужностей, розвиненість ринку автотранспортних послуг, стан наявної дорожньо-транспортної інфраструктури. Стратегічний рівень створюється заходами, які спрямовані на нівелювання загроз, що пов'язані із поглибленням інтеграційних процесів, і визначає якісні умови

убезпечення автотранспортних послуг. Такий підхід дозволяє на основі оцінки базового рівня сформувавши комплекс заходів із поступової інтеграції автотранспортного комплексу регіону у європейську транспортну систему.

3. Визначено сутність достатнього рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. Достатній рівень економічної безпеки характеризує можливість надавати всі необхідні автотранспортні послуги у повному обсязі та належної якості, його особливістю є не тільки реакція на загрози, що вже виникли, але і створення незначного запасу, який дозволяє здійснювати комплекс заходів щодо запобігання виникненню загроз у поточній діяльності надавачів послуг з автоперевезення.

4. Удосконалено теоретико-методичний підхід до визначення функціональних компонент автотранспортного комплексу регіону у розрізі формування системи його економічної безпеки. Запропонований інструментарій передбачає виокремлення функціональних компонент, а саме: виробничої та інфраструктурної. Виробнича компонента враховує обсяги виробництва та реалізації автотранспортних послуг із перевезення вантажів і пасажирів і спрямована на забезпечення регіональних і міжрегіональних зв'язків. Інфраструктурна компонента враховує створення та забезпечення достатньої мережі автомобільних шляхів і шляхових споруд відповідної якості, їх благоустрій та рівень безпеки для забезпечення потреб із перевезення вантажів і пасажирів. Такий підхід дозволяє сформувавши комплекс заходів із забезпечення функціонування автотранспортного комплексу регіону.

5. Розроблено методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. Він містить у підґрунті комплексну оцінку рівня економічної безпеки за функціональними компонентами на основі визначення інтегральних показників рівня безпеки за виробничою та інфраструктурною компонентами, що дозволяє визначити пріоритетні заходи щодо забезпечення автотранспортного комплексу регіону на базовому рівні.

6. Розроблено організаційний підхід до забезпечення фінансової спроможності представників автотранспортних комплексів регіонів. Він базується на створенні недержавних об'єднань на регіональному рівні, що отримують право виступати гарантами виконання умов здійснення автоперевезень у регіоні відповідно до вимог ЄС та однією із своїх функцій мають створення фондів гарантування фінансової спроможності автоперевізників регіону, що є їх членами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Александров І. О., Половин О. В. Економічна безпека: трактування, поняття, класифікація. *Теоретичні та прикладні питання економіки*. 2004. Вип. 4. С. 77–84.
2. Ананченко В., Гурнак В. Позитивний вплив зовнішніх чинників на розвиток інфраструктури транспорту та зв'язку. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2012. Вип. 20. С. 20–33.
3. Андрющенко К. А. Теоретичні аспекти розвитку дорожньо-транспортної системи як складової виробничої інфраструктури регіону. *Державне управління: удосконалення і розвиток*. 2012. № 1. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=379>
4. АС «Международные автомобильные перевозки». URL: [http://www.map.asmap.ru/6\(40\)/ossessia_3.htm](http://www.map.asmap.ru/6(40)/ossessia_3.htm) (дата обращения: 20.10.2020).
5. Ачкасов А. Є., Петрова В. Ф., Піонтківський П. В. Формування підприємницького середовища в Україні. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2014. № 2 (7). С. 139–143.
6. Бакаєва І., Вишневський О. Регулювання єдиного ринку транспортних послуг Європейського Союзу. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2013. Вип. 23–24. С. 226–230.
7. Балін В. А. Державне регулювання ринку транспортних послуг у Польщі. *Регіональне та муніципальне управління*. 2014. № 5–6 (7–8). С. 86–96.
8. Близнюк А. О. Аналіз стану системи управління економічною безпекою підприємств автотранспортної галузі. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2015. № 3 (10). С. 121–125.

9. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування і розвиток : монографія. Київ : НІПМБ, 2006. 274 с.
10. Бойко М. Ю., Ефран Г. Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка*. 2011. Спецвип. 33. Ч. 3. С. 10–15.
11. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. *Ефективна економіка*. 2010. № 6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_6_19 (дата звернення: 23.06.2016).
12. Бондар Н. М. Управління розвитком транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03. Київ, 2015. 41 с.
13. Бондаренко В. М. Функціонування транспортного комплексу регіону та формування його оптимальних транспортно-економічних зв'язків. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2016. № 6. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=915> (дата звернення: 18.05.2019).
14. Бутко М. П., Іванова Н. В. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону : монографія. Ніжин : Аспект-Поліграф, 2010. 312 с.
15. Брагінський В. В. Державне управління розвитком дорожньо-транспортної інфраструктури України. *Право та державне управління*. 2011. № 3. С. 112–116.
16. Бурмака М. М., Бурмака Т. М. Поняття та напрями розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. *Економіка транспортного комплексу*. 2013. Вип. 22. С. 173–182.
17. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України : монографія. Харків : ХНАМГ, 2007. 341 с.
18. Васильєв О. Л., Лук'янова О. М. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 41. С. 92–95.

19. Вареник В. М. Аналіз методик розрахунку економічної безпеки України. *Академічний огляд*. 2016. № 1 (44). С. 70–79.
20. Вдовенко С. М., Вдовенко Ю. С. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг. *Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. Серія І : Економіка*. 2013. № 3 (19). С. 30–36.
21. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : наук. доп. Київ : НІПМБ, 2008. 48 с.
22. Гармаш О. М. Механізм формування міжнародного транспортно-логістичного центру : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Київ, 2009. 20 с.
23. Голиков А. П. Економіко-математичне моделювання світогосподарських процесів : навч. посіб. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2006. 144 с.
24. Голиков А. П., Казакова Н. А., Прав Ю. Г. Региональная политика и экономическое развитие: европейский контекст : учеб. пособие. Харьков : РИО ХНУ имени В. Н. Каразина 2009. 270 с.
25. Голиков І. В. Теоритичні засади економічної безпеки транспортної галузі. *Бізнес Інформ*. 2014. № 7. С. 123–125.
26. Головкова Л. С., Якимова А. М. Сучасні проблеми формування системи фінансово-економічної безпеки залізнично-транспортного комплексу України. *Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України*. 2015. № 1. С. 56–69.
27. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
28. Губарева І. О. Формування стратегічних орієнтирів забезпечення економічної безпеки національної економіки. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 6 (168). С. 122–129.

29. Гуменюк О. Г. Формування та розвиток конкурентного середовища транспортної системи регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Ужгород, 2009. 24 с.
30. ДБН Б.2.4-1-94 «Планування і забудова сільських поселень» : Наказ № 6 Мінбудархітектури України від 05.01.1994. URL: http://www.uazakon.com/documents/date_b7/pg_gsews/index.htm
31. Дерій Ж. В. Економічний розвиток транспортно-підприємницького комплексу прикордонних територій : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04. Чернігів, 2006. 215 с.
32. Дикань В. В. Державне регулювання інвестиційного забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.02.03. Харків, 2006. 19 с.
33. Димченко О. В., Палант О. Ю., Свиридова І. О. Пріоритетні напрями удосконалення результативності функціонування транспортних комплексів. *Комунальне господарство міст*. 2014. Вип. 117. С. 131–145.
34. Дмитрієв І. А., Бурмака М. М. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. № 1. С. 64–72.
35. Дмитрієв І. А., Близнюк А. О., Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства : монографія. Харків : ХНАДУ, 2014. 237 с.
36. Дороховський О. М. Формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем: теорія, методологія, практика : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.05. Херсон, 2013. 36 с.
37. Дулеба Н. В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки. *Інноваційна економіка*. 2013. № 10. С. 16–22.
38. Дулеба Н. В. Визначальні фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2011. Вип. 8. С. 289–291.

39. Євдокимов В. В., Дикий А. П. Теоретичні основи економічної безпеки в працях науковців. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2016. № 2 (8). С. 51–57.

40. Єдін О., Гурнак В. Економіко-технологічні підйоми підвищення ефективності роботи транспортного комплексу держави. *Економіка України*. 2005. № 4. С. 29–35.

41. Жовтяк Г. А. Транспортна інфраструктура в забезпеченні інтеграційних зв'язків соціально-економічного розвитку регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Харків, 2014. 20 с.

42. Зайцева І. Ю., Ковтун Т. В. Застосування проактивного підходу при формуванні економічної безпеки на залізничному транспорті. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 73–78.

43. Про автомобільний транспорт : Закон України від 23.12.2015 № 901-VIII. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T012344.html

44. Звіти щодо реалізації Транспортної стратегії розвитку України на період до 2020 року // Міністерство інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/timeline/Zviti.html>

45. Звіт Державного агентства автомобільних доріг України про виконання Державного бюджету України за 2015 рік // Державне агентство автомобільних доріг України. URL: https://ukravtodor.gov.ua/4489/zvity/zvit_derzhavnoho_ahentstva_avtomobilnykh_dorih_ukrainy_pro_vykonannia_derzhavnoho_biudzhetu_ukrainy_za_2015_rik.html

46. Звіт Державного агентства автомобільних доріг України про виконання Державного бюджету України за 2014 рік // Державне агентство автомобільних доріг України. URL: https://ukravtodor.gov.ua/4489/zvity/zvit_derzhavnoho_ahentstva_avtomobilnykh_dorih_ukrainy_pro_vykonannia_derzhavnoho_biudzhetu_ukrainy_za_2014_rik.html

47. Іванова Н. В. Особливості формування та використання сукупного транспортного потенціалу регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Київ, 2007. 21 с.
48. Карась О. С. Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія : Географія*. 2011. № 2. С. 105–110.
49. Каткевич Г. Транспортный комплекс Украины: аспекты интеграции. *Транспорт*. URL: http://romashko.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1266:2014-06-19-19-53-12&catid=14:2013-12-25-08-51-48&Itemid=87
50. Кібік О. М., Суворова О. Л., Голодницька О. Г. Проблеми економічної безпеки України та її транспортного потенціалу. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету*. 2010. № 1. С. 24–28.
51. Ковальчик О. Системний підхід до функціонування та техніко-економічної оцінки автодорожнього комплексу. *Галицький економічний вісник*. 2010. №3 (28). С. 86–92.
52. Козаченко Г. В., Шульженко Л. Є. Екосесент: зміст предмет, структура. *Бізнес Інформ*. 2014. № 2. С. 8–12.
53. Козін О. Є. Економічна безпека автотранспортного комплексу в регіональному розрізі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини і світове господарство*. 2015. Вип. 5. С. 44–48.
54. Козін О. Є., Пушкар Т. А. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2016. № 2 (5). С. 146–154.
55. Майборода Ю. В., Козин А. Е. Транспортный комплекс Украины: современное состояние и перспективы развития. *Новая экономика*. 2014. № 2 (64). С. 281–286.

56. Козін О. Є. Методичний підхід до оцінки економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 7. С. 173–178.

57. Козін О. Є. Оцінка стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2016. Вип. 20. С. 60–63.

58. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Регіональні аспекти розвитку автотранспортних комплексів. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2017. Вип. 23. Ч. 2. С. 154–160.

59. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Формування системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. Вип. 28. Ч. 2. С. 25–30.

60. Козін О. Є. Ключові параметри системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. *Науковий вісник Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова*. 2017. Т. 22. Вип. 11 (64). С. 147–151.

61. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Пріоритетні напрями забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів. *Приазовський економічний вісник*. 2018. № 3 (08). С. 100–105. URL: http://rev.kpu.zp.ua/journals/2018/3_08_uk/3_08_2018.pdf

62. Козін О. Є. Теоретико-прикладні засади оцінювання стану економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів. *Бізнес Інформ*. 2020. № 8. С. 75–83. DOI: 10.32983/2222-4459-2020-8-75-83

63. Козін О. Є. Пушкар Т. А. Транспорт у контексті розвитку міст // Актуальні питання економічних наук : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 12–13 верес. 2014 р.). Донецьк : ГО «СІЕУ», 2014. С. 29–31.

64. Козін О. Є. Економічна безпека автотранспортних підприємств на міжнародних ринках // Актуальні проблеми міжнародного економічного

співробітництва: оцінки та стратегії : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17–18 лип. 2015 р.). Одеса : ЦЕДР, 2015. С. 63–65.

65. Козін О. Є. Формування моделі зовнішньоекономічної безпеки автотранспортних підприємств // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 23 листоп. 2015 р.). Харків : ХНАДУ, 2016. С. 110.

66. Козін О. Є. Забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів як складова їх конкурентної політики // Розвиток конкуренції та формування конкурентного середовища в Україні : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених (м. Харків, 19–20 листоп. 2015 р.). Харків : ХТЕІ КНТЕУ, 2016. С. 114–116.

67. Козін О. Є. Актуальні питання дослідження економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів // Актуальні питання розвитку економіки України в сучасних умовах : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених (м. Одеса, 26–27 лют. 2016 р.). Одеса : ЦЕДР, 2016. С. 50–53.

68. Козін О. Є. Формування автотранспортних комплексів регіонів України в умовах поглиблення глобалізації // Проблеми глобалізації та моделі сталого розвитку економіки : матеріали V Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. студентів, аспірантів і молодих вчених (м. Сєвєродонецьк, 15–16 квіт. 2016 р.). Сєвєродонецьк : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. С. 36–39.

69. Козін О. Є. Порівняльний аналіз підходів до оцінки економічної безпеки регіональних транспортних комплексів // Актуальні аспекти модернізації економіки та фінансової системи України : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 26 серп. 2016 р.). Запоріжжя : КПУ, 2016. С. 106–110.

70. Козін О. Є. Фінансова безпека автотранспортних комплексів регіонів // Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в умовах нестабільності : матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Харків, 17–18 листоп. 2016 р.). Харків : ХНАДУ, 2016. С. 15–16.

71. Козін О. Є. Автотранспортні комплекси регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів // Економічна модель сучасності: завдання, виклики, перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ніжин, 6–7 квіт. 2017 р.). Ніжин, 2017. С. 106–110.

72. Козін О. Є. Визначення дефініції «економічна безпека регіонального автотранспортного комплексу» у розрізі інтеграційних процесів // Наукові засади розвитку знань економічної теорії : матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Черкаси, 21–23 квіт. 2017 р.). Черкаси : ЧДТУ, 2017. С. 58–59.

73. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року // Міністерство транспорту і зв'язку України. URL: <http://old.mtu.gov.ua>

74. Копеин В. В., Филимонова Е. А., Копеин А. В. Региональный фактор в системе экономической безопасности. *Российское предпринимательство*. 2014. № 14 (260). С. 13–25.

75. Король Д. В. Розвиток автотранспортного комплексу з урахуванням вимог СОТ та ЄС. *Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво*. 2010. № 3. С. 73–76.

76. Криворучко О. М., Вололажська Т. О. Розробка стратегії управління персоналом автотранспортного підприємства : препринт доповіді. Харків : ХНАДУ, 2013. 36 с.

77. Кудрицька Н. В. Теоретико-методологічні аспекти дослідження транспортно-дорожнього комплексу регіону України. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vdnuzht/2009_29/910kudr.Pdf

78. Кудрицька Н. В. Прогнозування розвитку транспортно-дорожнього комплексу України за допомогою нейронних мереж. *Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем*. 2014. № 19. С. 198–207.

79. Кудрицька Н. В. Теоретико-методологічні засади моделювання розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіст*. 2014.

№ 1. С. 74–78.

80. Кудрицька Н. В. Проблеми модернізації автомобільного транспорту України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2012. № 7 (134). С. 88–93.

81. Кудрицька Н. В. Системний підхід при розробці стратегії підвищення ефективності функціонування транспортно-дорожнього комплексу України. *Залізничний транспорт України*. 2008. № 6. С. 24–28.

82. Кудрявцев В. М. Пріоритетні напрямки розвитку автотранспортної галузі з позицій забезпечення інвестиційної безпеки. *Бізнес Інформ*. 2013. № 4. С. 228–232

83. Кудрявцева О. В. Критерії оцінки економічної безпеки автотранспортного підприємства. *Ефективна економіка*. 2015. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4311>

84. Кудрявцева О. В. Основні загрози державного і галузевого управління економічною безпекою на прикладі транспортної галузі. *Проблеми і перспективи розвитку*. 2015. № 22. С. 10–15.

85. Кучменко В. О. Економічний механізм функціонування та ефективного забезпечення транспортного комплексу регіону. *Вісник ЖДТУ*. № 1 (51). 2016. URL: http://library.ztu.edu.ua/e-copies/VISNUK/51_1/182.pdf

86. Купира М. І. Фактори впливу на соціально-економічну безпеку депресивного регіону. *Економічний форум*. 2015. № 2. С. 117–122.

87. Кухарчук В. Г. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного комплексу Миколаївської області. *Економічні інновації*. 2012. Вип. 49. С. 64–73.

88. Куценко Н. А. Організаційно-економічне забезпечення інтеграційних зв'язків регіону : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Донецьк, 2010. 231 с.

89. Лавриков И. Н., Пеньшин Н. В. Экономика автомобильного транспорта. Тамбов : ГОУ ВПО ТГТУ, 2011. 116 с.

90. Лифар В. В. Органіційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2014. № 12. С. 188–194.

91. Ложачевська О. М. Управління організаційно-економічним розвитком транспортного комплексу регіону : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.07.04. Київ, 2004. 34 с.

92. Лучникова Т. Передумови підвищення ефективності функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Збірник наук. праць ДЕТУТ. Серія: Економіка і управління*. 2012. Вип. 20. С. 15–19.

93. Мадяр Р. О. Динаміка розвитку та перспективи інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортну системи. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 24. С. 48–52.

94. Майборода Ю. В. Європейський досвід ліцензування господарської діяльності на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Економічні науки*. 2014. Вип. 7. С. 33–36.

95. Майборода Ю. В. Оцінка рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 6. URL: <http://global-national.in.ua>

96. Майборода Ю. В. Визначення фінансової спроможності підприємств автотранспорту у розрізі впровадження системи ліцензування автомобільних перевезень країн ЄС // Проблеми сучасної економіки : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, вересень 2015 р.). Запоріжжя, 2015. С. 21–22.

97. Макара О. В. Економічна безпека як фактор розвитку підприємницької діяльності у системі формування соціальних орієнтирів національної економіки. *Науковий вісник НЛТУ України = The Scientific Bulletin of UNFU*. 2013. Вип. 23.18. С. 131–137.

98. Малахова В. В. Основи оцінки ефективності управління автотранспортним комплексом як елементом інфраструктури регіону з

урахуванням ризиків : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Сімферополь, 2007. 21 с.

99. Маров И. В. Проблемы развития транспортного потенциала Донецкой области. *Економіка та держава*. 2013. № 8. С. 77–79.

100. Матанцева О. Ю. Основы экономики автомобильного транспорта : учебное пособие. Москва : Юстицинформ, 2015. 135 с.

101. Матвеева А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження) : монографія. Харків : ФІНН, 2011. 208 с.

102. Медвідь М. М. Фінансова безпека регіонів України (на прикладі Харківської області) : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Полтава, 2008. 24 с.

103. Мельник О. О. Системи і методи планування економічної безпеки автотранспортного підприємства. *Економіка і регіон*. 2013. № 1 (38). С. 32–37.

104. Методика розрахунку інтегральних регіональних індексів економічного розвитку. URL: http://uazakon.com/documents/date_1a/pg_ibcnog/index.htm

105. Мізюк С. Г., Глухенька М. В. Система економічної безпеки підприємств міського електричного транспорту. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2012. № 33 (33). <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/419/407>

106. Міщенко С. П. Загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі. *Науковий вісник державного університету*. 2014. Вип. 9. Ч. 3. С. 121–125.

107. Михайличенко К. М. Інтеграція України до транспортно системи «Європа – Азія» як чинник забезпечення національних інтересів держави. *Стратегічні пріоритети*. 2014. № 1 (30). С. 69–75.

108. Мних О. Б., Гречин Б. Д. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень

залізничного і автомобільного транспорту. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2012. № 749. С. 434–440.

109. Геєць В. М., Кизим М. О., Клебанова Т. С., Черняк О. І. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство : монографія. Харків : ВД «ІНЖЕК», 2006. 240 с.

110. Момот Т. В., Філатова І. О., Тофанюк О. В. Економічна безпека корпоративних підприємств будівельної галузі. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики*. 2011. № 2 (14). С. 14–26.

111. Назарычев Д. В. Модернизация автотранспортной системы региона как императив его устойчивого экономического развития. *Российское предпринимательство*. 2014. № 14 (260). С. 49–60.

112. Назарычев Д. В. Развитие транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса с учетом межрегиональной экономической дифференциации : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Казань, 2015. 25 с.

113. Неживенко А. П. Регіональний транспортний комплекс та напрями удосконалення його системної організації : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Чернігів, 2010. 24 с.

114. Нікітіна А. В. Методичний інструментарій оцінювання рівня економічної безпеки підприємств на підґрунті використання методів факторного аналізу. *Бізнес Інформ*. 2013. Вип. 8. С. 139–144.

115. Нікітіна А. В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.04. Харків, 2015. 21 с.

116. Никифорок О. І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64–78.

117. Новак А. М. Аналіз і оцінка стану економічної безпеки регіону *Комунальне господарство міст*. 2009. № 89. С. 449–450.

118. Носовська О. Б., Макаренко М. В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки*. 2014. Вип. 27. С. 5–14.

119. Огневий В. О. Формування стратегії трансформації підприємств автомобільного транспорту. *Вісник ЖДТУ: Економіка, управління та адміністрування*. 2016. № 2 (53). С. 109–118.

120. Оteczко С. Функціональні особливості транспортно-дорожнього комплексу Харківського регіону. *Часопис соціально-економічної географії*. 2009. Вип. 9 (2). С. 199–204.

121. Орлова В. Роль транспорту у наближенні європейського майбутнього України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2010. Вип. 16. С. 13–21.

122. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua

123. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: www.mtu.gov.ua

124. Офіційний сайт Державного агентства автомобільних доріг України. URL: <http://ukravtodor.gov.ua/>

125. Пакуліна А. А., Пакулін С. Л., Корсунський Г. Ю. Підвищення сталості соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки регіонів. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 52. С. 215–219.

126. Палант О. Ю. Перспективні альтернативні напрями розвитку транспортного комплексу України за видами транспорту. *Моделювання регіональної економіки*. 2011. № 1. С. 161–165.

127. Парубець О. Вдосконалення механізму фінансування дорожньо-шляхового господарства Єврорегіону «Дніпро». *Збірник наукових праць*

Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління. 2010. Вип. 16. С. 241–253.

128. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.10.01. Київ, 2008. 31 с.

129. Пащенко Ю. Є., Никифрук О. І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : монографія. Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. 192 с.

130. Пащенко Ю. Є., Сич Є. М., Бойко О. В. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 39. С. 93–100.

131. Петрук В. А., Ігнацевич О. В. Економічні проблеми та ефективність стратегії розвитку транспортних перевезень. *Вісник. Економіка*. URL:

http://www.nbu.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vnuvgrp/ekon/2009_3_2/v47ek073.pdf

132. Пефтієв О. В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Донецьк, 2011. 247 с.

133. Правове регулювання в Європейському Союзі та Україні / за заг. ред. В. Г. Дідика. Київ, 2007. 244 с.

134. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні : у 2 т. / за ред. В. Г. Дідика. Київ : ТОВ «Ніка-Прінт», 2006 Т. 1. 392 с.

135. Предборський В. А. Економічна безпека держави : монографія. Київ : Кондор, 2005. 391 с.

136. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. ; за заг. ред. Я. А. Жаліла. Київ : НІСД, 2012. 106 с.

137. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового

економічного розвитку : аналіт. доп. ; за заг. ред. Я. А. Жаліла. Київ : НІСД, 2011. 37 с.

138. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу України: аналітична записка. Київ : НІСД, 2012. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/818>

139. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

140. Про затвердження Рекомендацій «Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу» : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.02.2006 № 153. URL: http://www.uazakon.com/documents/date_35/pg_gmghsq/index.htm

141. Плохих Д. О. Проблеми забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 45. С. 235–239.

142. Плюта В. Сравнительный многомерный анализ в экономических исследованиях: методы таксономии и факторного анализа. Москва : Статистика, 1980. 151 с.

143. Пономаренко В. С., Клебанова Т. С., Чернова Н. Л. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование : монография. Харьков : ИД «ИНЖЭК», 2005. 176 с.

144. Пушкар Т. А., Жовтяк Г. А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України. *Економіка та держава*. 2013. № 8. С. 56–59.

145. Пушкар Т. А., Дяченко К. С. Особливості економічної безпеки підприємств будівельної галузі. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. № 2. С. 134–139.

146. Регіональна економіка : підручник / [В. В. Журавель, О. В. Поспелов, Г. П. Рекун, В. Б. Родченко]. Харків : ХНАМГ, 2011. С. 224–253.

147. Регіони України – 2016 (Частина I) : стат. зб. / Державний комітет статистики України. Київ, 2016. 299 с.
148. Регіони України – 2016 (Частина II) : стат. зб. / Державний комітет статистики України. Київ, 2015. 692 с.
149. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС. URL: <http://www.minjust.gov.ua/45893>
150. Руднева Л. Н., Кудрявцева А. М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования. *Российское предпринимательство*. 2013. № 24 (246). С. 139–144.
151. Савчук О. В., Захарова О. В. Стратегічні напрями розвитку потенціалу національної транспортної системи України. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія : Економіка*. 2011. Вип. 2. С. 42–52.
152. Садловська І. П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури. *Ефективна економіка*. 2013. Вип. 10. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1495>
153. Садловська І. П. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2014. Вип. 30. С. 21–31.
154. Садловська І. П. Управління розвитком транспортної інфраструктури України : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03. Київ, 2013. 431 с.
155. Сак Т. В. Економічна безпека України: поняття, структура, основні тенденції. *Інноваційна економіка*. 2013. № 6. С. 336–340.
156. Сидоренко І. В. Наукові підходи до ідентифікації поняття «транспортно-дорожній комплекс» у сучасній системі регіонального розвитку. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного*

університету транспорту. Серія : Економіка і управління. 2012. Вип. 21–22. Ч. 1. С. 37–43.

157. Сидоренко І. В. Система транспортно-дорожнього комплексу регіону. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2009. № 39. С. 272–282.

158. Скочук М. Автомобільний транспорт у процесі ринкових перетворень: теоретико-методологічні та правові аспекти. *Економіст*. 2014. № 3. С. 11–13.

159. Смирнова І. Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2012. № 6. С. 15–21.

160. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2014. 87 с.

161. Собкевич О. В. Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2013. 32 с.

162. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Щодо пріоритетних заходів подолання кризового стану у транспортно-дорожньому комплексі України : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2013. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1510/>

163. Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения: доклад Европейской экономической комиссии при Экономическом и социальном Совете ООН. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/sc1/TRANS-SC1-2002-08r.pdf>

164. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2010. Вип. 27. С. 258–260.

165. Солодкий А. И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05. Санкт-Петербург, 2009. 38 с.
166. Сорока І. Й. Оцінювання стану та перспектив стабільного розвитку автотранспортного підприємства. *Логістика*. 2010. № 690. С. 726–733.
167. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України. URL: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfrASTRUKTURA.pdf>
168. Стасишен М. С., Стасишен Д. В. Економіко-технологічні проблеми розвитку автомобільного транспорту України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2013. Вип. 23–24. С. 262–273.
169. Степанов В. Ю. Механізм стратегічного розвитку транспортно-комплексу. *Держава та регіони. Серія : Державне управління*. 2014. № 1 (45). С. 49–53.
170. Тохиров Т. И. Влияние природно-экономических условий территории на экономическую безопасность автотранспортной системы региона. *Региональная экономика и управление*. URL: <http://eee-region.ru/article/3507/>
171. Тохиров Т. И. Развитие автотранспортной системы региона: опыт Республики Таджикистан. *Вестник ПАГС*. 2013. № 6 (39). С. 38–42.
172. Транспорт і зв'язок України – 2013 : стат. зб. / Державний комітет статистики України. Київ, 2014. 222 с.
173. Транспорт і зв'язок України – 2014 : стат. зб. / Державний комітет статистики України. Київ, 2015. 204 с.
174. Транспорт і зв'язок України – 2015 : стат. зб. / Державний комітет статистики України. Київ, 2016. 204 с.
175. Траснспортал : інформаційно-аналитический транспортний портал. URL: <http://www.transportall.ru/info/perevozki/279/2096.html>

176. Транспортний комплекс України : нац. доп. / за ред. О. М. Котлубай. Одеса : ІПРЕД НАНУ, 2014. 176 с.
177. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. URL: http://mtu.gov.ua/files/transport_strategy_ua.pdf
178. Тхор С. О. Перспективи розвитку транспортного комплексу України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 1. С. 54–56.
179. Угода про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода Interbus). URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998_365/page
180. Уманець Т. В. Оцінка інвестиційної привабливості регіонів за допомогою інтегральних індексів. *Економіка і прогнозування*. 2006. № 4. С. 133–145.
181. Фінансово-економічна безпека: стратегічна аналітика та аудиторський супровід : монографія / за заг. ред. Т. В. Момот. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2015. 340 с.
182. Фердман Г. П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. *Збірник наукових праць Військової академії*. 2014. № 2 (2). С. 179–184.
183. Хоменко І. Еволюція та передумови формування кластерів в умовах реалізації пріоритетів розвитку транспортного комплексу регіону. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2010. Вип. 16. С. 31–37.
184. Хорошилова І. О. Розвиток транспортної системи в контексті інфраструктурного забезпечення регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Сєвєродонецьк, 2015. 20 с.
185. Чередниченко О. Ю. Систематизація факторів впливу на економічну безпеку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 48. С. 73–78.

186. Чобаль Л. Ю. Організаційно-економічне забезпечення розвитку транспортного комплексу України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03. Ужгород, 2014. 21 с.
187. Чобаль Л. Ю. Основні проблеми та перспективи функціонування транспортного комплексу України в умовах глобалізації. *Прометей*. 2013. № 1 (140). С. 36–39.
188. Чорноус О. І. Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Донецьк, 2009. 20 с.
189. Чорноус О. І. Логіко-теоретичний аналіз методів забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010 № 4. Т. 3. С. 101–106.
190. Чорноус О. І. Особливості формування регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу. *Вісник національного університету «Львівська політехніка». Логістика*. 2007. № 594. С. 495–498.
191. Шарова О. М. Щодо результатів імплементації Угоди про асоціацію з ЄС у 2015 році та завдань для державних органів України : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2015. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/2142/>
192. Шевчук Я. В. Теоретико-методологічні та прикладні засади розвитку автотранспортної інфраструктури України : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.05. Одеса, 2012. 445 с.
193. Шинкаренко В. Г., Криворучко О. Н. Факторы конкурентоспособности автотранспортных услуг. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 42. Спецвип. С. 352–357.
194. Штангрет А. М. Моделювання загроз для економічної безпеки підприємств авіаційної галузі. *Ефективна економіка*. 2011. № 5. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=562>
195. Штангрет А. М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 12. С. 206–211.

196. Штангрет А. М. Безпека соціально-економічної системи: теоретичні аспекти. *Наукові записки Української академії друкарства*. 2012. № 3. С. 24–29.
197. Эйхлер Л. В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте (на примере автомобильного транспорта). *Вести Томского государственного университета*. 2012. № 365. С. 125–132.
198. Экономика автомобильного транспорта : учеб. пособие / под ред. Г. А. Кононовой. Москва : Академия, 2005. 320 с.
199. Экономический потенциал региона : монография / [А. Н. Тищенко, Н. А. Кизим, А. И. Кубах, Е. В. Давыскиба]. Харьков : ИД «ИНЖЭК», 2005. 176 с.
200. Экономическая безопасность: теория, методология, практика / под науч. ред. П. Г. Никитенко, В. Г. Булавко. Минск : Право и экономика, 2009. 394 с.
201. Якименко Н. Задачі комплексного розвитку міжнародних транспортних коридорів в умовах світових інтеграційних процесів. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія : Економіка і управління*. 2010. Вип. 16. С. 22–30.
202. All-Ukrainian Association of Automobile Carriers. URL: <https://uca.com.ua/mizhnarodna-diyalnist.html>
203. Kanafani A. National transportation planning. (Developments in Transport Studies) Springer; 1 edition, August 31, 1982. 128 p.
204. Brebbia C. A. Urban Transport XV : Urban Transport and the Environment in the 21st Century (Wit Transactions on the Built Environment). 2009, WIT Press. 672 p.
205. Banister D., Berechman J. Transport Investment and Economic Development. Routledge; February 15, 2001. 376 p.
206. Kopein V. V., Filimonova E. A., Kopein A. V. Regional factor in economic security. *Journal of Russian Entrepreneurship*. 2014. No. 14 (260). P. 13–25.

207. Kozin O. Road transport complex of the region in the concern of ensuring the economic security of the regions. *Norwegian Journal of development of the International Science*. 2020. Vol. 3. No. 45. P. 31–35.
208. Plant J. F. (ed.). Handbook of transportation policy and administration. N. Y. : CRC Press, 2007. 633 p.
209. Markovich J., Lucas K. The social and distributional impacts of transport: a literature review. *Transport Studies Unit, School of Geography and the Environment Working Paper*. 2011. No. 1055 August. P. 80.
210. Tokhirov T. I. Threat to the economic security of the development of road transport enterprises and ways to reduce them. *Risk: the resources, information, supply, competition*. 2012. No. 2. P. 34–37.
211. Jara-Diaz S. Transport Economic Theory. Elsevier Science; August 30, 2007. 200 p.
212. White paper. European transport policy for: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 2001. 124 p.
213. Vehicle operators: change to financial standing from 1 January 2017. URL: <https://www.gov.uk/government/news/vehicle-operators-change-to-financial-standing-from-1-january-2017>

ДОДАТКИ

Список публікацій за темою дисертації

1. Козін О. Є. Економічна безпека автотранспортного комплексу в регіональному розрізі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини і світове господарство*. 2015. Вип. 5. С. 44–48.
2. Козін О. Є., Пушкар Т. А. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2016. № 2 (5). С. 146–154.
3. Козін О. Є. Методичний підхід до оцінки економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 7. С. 173–178.
4. Козін О. Є. Оцінка стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2016. Вип. 20. С. 60–63.
5. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Регіональні аспекти розвитку автотранспортних комплексів. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2017. Вип. 23. Ч. 2. С. 154–160.
6. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Формування системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. Вип. 28. Ч. 2. С. 25–30.
7. Козін О. Є. Ключові параметри системи економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. *Науковий вісник Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова*. 2017. Т. 22. Вип. 11 (64). С. 147–151.
8. Козін О. Є. Теоретико-прикладні засади оцінювання стану економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів. *Бізнес Інформ*. 2020. № 8. С. 75–83.

9. Kozin O. Road transport complex of the region in the concern of ensuring the economic security of the regions. *Norwegian Journal of development of the International Science*. 2020. Vol. 3. No. 45. P. 31–35.

10. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Пріоритетні напрями забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів. *Приазовський економічний вісник*. 2018. № 3 (08). URL: <http://pev.kpu.zp.ua/vypusk-3-08>

11. Козін О. Є. Пушкар Т. А. Транспорт у контексті розвитку міст // Актуальні питання економічних наук : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 12–13 верес. 2014 р.). Донецьк : ГО «СІЕУ», 2014. С. 29–31.

12. Козін О. Є. Забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів як складова їх конкурентної політики // Розвиток конкуренції та формування конкурентного середовища в Україні : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених (м. Харків, 19–20 листоп. 2015 р.). Харків : ХТЕІ КНТЕУ, 2016. С. 114–116.

13. Козін О. Є. Актуальні питання дослідження економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів // Актуальні питання розвитку економіки України в сучасних умовах : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених (м. Одеса, 26–27 лют. 2016 р.). Одеса : ЦЕДР, 2016. С. 50–53.

14. Козін О. Є. Формування автотранспортних комплексів регіонів України в умовах поглиблення глобалізації // Проблеми глобалізації та моделі сталого розвитку економіки : матеріали V Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. студентів, аспірантів і молодих вчених (м. Сєверодонецьк, 15–16 квіт. 2016 р.). Сєверодонецьк : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. С. 36–39.

15. Козін О. Є. Порівняльний аналіз підходів до оцінки економічної безпеки регіональних транспортних комплексів // Актуальні аспекти модернізації економіки та фінансової системи України : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 26 серп. 2016 р.). Запоріжжя : КПУ, 2016. С. 106–110.

16. Козін О. Є. Фінансова безпека автотранспортних комплексів регіонів // Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в умовах нестабільності : матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Харків, 17–18 листоп. 2016 р.). Харків : ХНАДУ, 2016. С. 15–16.

17. Козін О. Є. Автотранспортні комплекси регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів // Економічна модель сучасності: завдання, виклики, перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ніжин, 6–7 квіт. 2017 р.). Ніжин : ВП НУБіП України «Ніжинський агротехнічний інститут», 2017. С. 106–110.

18. Козін О. Є. Визначення дефініції «економічна безпека регіонального автотранспортного комплексу» у розрізі інтеграційних процесів // Наукові засади розвитку знань економічної теорії : матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Черкаси, 21–23 квіт. 2017 р.). Черкаси : ЧДТУ, 2017. С. 58–59.

Відомості про апробацію результатів дисертації

1. Всеукраїнська науково-практична конференція студентів і молодих вчених «Актуальні економіко-правові проблеми розвитку суб'єктів господарювання в Україні: теоретичні і практичні» (Донецьк, 2014 р.).
2. Всеукраїнська науково-практична конференція студентів і молодих учених «Розвиток конкуренції та формування конкурентного середовища в Україні» (Харків, 2015 р.).
3. Всеукраїнська науково-практична конференція студентів і молодих учених «Актуальні питання розвитку економіки України в сучасних умовах» (Одеса, 2016 р.).
4. V міжнародна науково-практична інтернет-конференція студентів, аспірантів і молодих вчених «Проблеми глобалізації та моделі сталого розвитку економіки» (Сєвєродонецьк, 2016 р.).
5. Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні аспекти модернізації економіки та фінансової системи України» (Запоріжжя, 2016 р.).
6. Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в умовах нестабільності» (Харків, 2016 р.).
7. Міжнародна науково-практична конференція «Економічна модель сучасності: завдання, виклики, перспективи» (Ніжин, 2017 р.).
8. I Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Наукові засади розвитку знань економічної теорії» (Черкаси, 2017 р.).
9. Міжкафедральний семінар кафедр економіки ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, менеджменту і адміністрування ХНУМГ імені О. М. Бекетова, економічної теорії та міжнародної економіки ХНУМГ імені О. М. Бекетова, туризму і готельного господарства ХНУМГ імені О. М. Бекетова, управління та адміністрування Навчально-наукового інституту «Каразінська школа бізнесу» ХНУ ім. В. Н. Каразіна, економіки і підприємництва ХНАДУ, міжнародного бізнесу та фінансів НТУ «ХПІ» (Харків, 02.10.2020 р., Протокол № 3).

Огляд дисертаційних досліджень за темою дослідження

№	Автор	Назва	Предмет дослідження	Огляд наукових результатів і новизни дослідження	Джерело
1	2	3	4	5	6
1	Неживенко А. П.	Регіональний транспортний комплекс та напрями удосконалення його системної організації (08.00.05 – регіональна економіка і розвиток продуктивних сил)	Методологія та практика регулювання та удосконалення організаційно-економічного механізму управління транспортним комплексом регіону на засадах його стратегічного розвитку	Концептуальні підходи до формування стратегії розвитку та розбудови транспортного комплексу України; розширення змісту таких понять, як «транспортна система», «транспортний комплекс», «ринок транспортних послуг»; система принципів організації та регулювання ТК регіону; методичні підходи до оцінки рівня транспортного обслуговування регіону	[113]
2	Дерій Ж. В.	Економічний розвиток транспортно-підприємницького комплексу прикордонних територій (08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку)	Сукупність організаційних і соціально-економічних відносин, форм і методів регіонального розвитку транспортно-підприємницьких структурних утворень з перевезення пасажирів і вантажів	Обґрунтування поняття «транспортно-підприємницький комплекс», сутності економічного механізму транспортно-підприємницького комплексу; організаційно-економічна модель функціонування транспортного комплексу прикордонних територій; організаційно-економічні принципи ефективного розвитку транспортного підприємництва	[31]
3	Малахова В. В.	Основи оцінки ефективності управління автотранспортним комплексом як елементом інфраструктури регіону з урахуванням ризиків (08.00.05 – регіональна економіка і розвиток продуктивних сил)	Оцінка ефективності управління автотранспортним комплексом регіону як елемента інфраструктури регіону з урахуванням факторів ризику і невизначеності	Комплексно-адаптивний підхід до розроблення нової концепції управління автотранспортним комплексом регіону; сутність ролі і функцій регіональної інфраструктури; зміст функцій і ролі АТК як елемента регіональної інфраструктури; класифікація ризиків в управлінні АТК регіону; механізм управління АТК регіону	[98]

1	2	3	4	5	6
4	Дикань В. В.	Державне регулювання інвестиційного забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні (08.02.03 – організація управління, планування і регулювання економікою)	Теоретичні, методологічні та прикладні основи державного регулювання інвестиційним процесом у транспортному комплексі	Методологічні підходи до регулювання забезпечення інвестиційними ресурсами транспортного комплексу України; підходи до інтеграції у транспортний комплекс об'єднаного промислово-фінансового капіталу; концепція розвитку міжнародних транспортних коридорів; концепція розвитку міжнародних транспортних коридорів	[32]
5	Хорошилова І. О.	Розвиток транспортної системи в контексті інфраструктурного забезпечення регіону (08.00.05 – регіональна економіка і розвиток продуктивних сил)	Сукупність теоретичних, методичних і прикладних аспектів розвитку транспортної системи регіону в контексті його інфраструктурного забезпечення	Принципові підходи до визначення розвитку транспортної системи старопромислових районів; система показників і підхід до оцінювання розвитку транспортної системи регіону; сутність транспортної системи регіону в контексті його інфраструктурного забезпечення; процедура проведення ситуаційної оцінки розвитку транспортної системи регіону; обґрунтування послідовності дій щодо застосування логістичного підходу до розвитку транспортної системи регіону	[184]
6	Гуменюк О. Г.	Формування та розвиток конкурентного середовища транспортної системи регіону (08.00.05 – регіональна економіка і розвиток продуктивних сил)	Система економічних та організаційних проблем ефективності функціонування різних суб'єктів господарювання, що займаються пасажирськими перевезеннями на регіональному рівні	Адаптація загальної оцінки рівня конкурентоспроможності регіону, продукту та фірми на основі системного підходу; аутсорсингова модель організації системи ефективних конкурентних взаємин на ринку пасажирських автомобільних перевезень у регіоні; напрями організації та ефективного управління пасажирськими перевезеннями; напрями збалансування економічних інтересів провайдерів і споживачів послуг автомобільних пасажирських перевезень	[29]

Продовження табл. Б.1

1	2	3	4	5	6
7	Чорноус О. І.	Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону (08.00.05 – регіональна економіка і розвиток продуктивних сил)	Сукупність методів забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону	Додаткові критерії допуску на ринок автотранспортних послуг, основу яких складає оцінка фінансової стійкості й ліквідності суб'єктів господарювання; територіальний підхід до визначення відмінностей розвитку автотранспортних систем регіонів на основі розрахунку інтегральних показників інтенсивності ефективності автотранспортного забезпечення; метод ситуаційного аналізу функціонування автотранспортної системи регіону; підхід до вибору методів забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону; визначення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону	[188]
8	Садловська І. П.	Управління розвитком транспортної інфраструктури України (08.00.03 – економіка та управління національним господарством)	Теоретико-методологічні та науково-прикладні засади розвитку транспортної інфраструктури України	Парадигма дослідження системи управління розвитком транспортної інфраструктури; методологічні положення сутності економічного розвитку транспортної інфраструктури в умовах нестабільної економіки; інноваційно-інвестиційна концепція розвитку національної транспортної інфраструктури; механізм стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури; визначення дефініції «транспортна інфраструктура»; визначення категорії «ринок транспортних послуг»; системний аналіз управління розвитком транспортної інфраструктури; прогнозування вантажопотоків	[154]

Продовження табл. Б.1

1	2	3	4	5	6
9	Шевчук Я. В.	Теоретико-методологічні та прикладні засади розвитку автотранспортної інфраструктури України (08.00.05 – регіональна економіка і розвиток продуктивних сил)	Теоретико-методологічні та прикладні основи дослідження стану, особливостей розвитку і прогнозування автотранспортної інфраструктури України та її регіонів	Теоретико-методологічні засади економічного інструментарію розвитку автотранспортної інфраструктури країни та її регіонів; наукові підходи до визначення перспектив розвитку автотранспортної інфраструктури; методологічні підходи до розробки можливих сценаріїв розвитку транспортної інфраструктури; зміст поняття «автотранспортна інфраструктура»; класифікація факторів розвитку автотранспортної інфраструктури; методологічні підходи до прогнозування автотранспортної мережі з твердим покриттям; методологічні підходи до оцінювання переваг і недоліків автомобільного транспорту; методологічні основи оцінки забезпеченості автомобільними дорогами регіонів України	[192]
10	Нікітіна А. В.	Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств (08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності))	Теоретичні підходи та методичні положення до управління економічною безпекою АТП	Понятійний апарат управління економічною безпекою автотранспортного підприємства; методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки АТП; теоретичний підхід до побудови системи управління АТП; перелік загроз економічній безпеці АТП	[115]
11	Пєфтієв О. В.	Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту (12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право)	Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту	Характеристика системи, функцій, повноважень суб'єктів публічного управління автомобільним транспортом; поняття державного контролю за дотриманням правил функціонування автомобільним транспортом; характеристика дозвільно-ліцензійного порядку організації перевезень вантажів і пасажирів; класифікація адміністративно-правових норм і методів державного управління на автомобільному транспорті	[132]

Продовження табл. Б.1

1	2	3	4	5	6
12	Солодкий А. І.	Організаційно-економічні основи формування дорожньої мережі в контексті регіонального розвитку (08.00.05 – економіка та управління народним господарством (регіональна економіка))	Дорожня мережа Росії, розглянута на федеральному та регіональному рівнях	Теоретичні основи формування стратегії розвитку дорожньої мережі; дефініція і зміст поняття «транспортно-логістична система»; теоретичні та методичні підходи до транспортно-економічного районування; теоретичні та методичні засади формування регіональних програм розвитку дорожньої мережі; визначення цільових показників розвитку дорожнього господарства	[165]

Наукові підходи до визначення транспортного комплексу (інфраструктури, системи)

№	Автор	Об'єкт	Визначення	Джерело
1	2	3	4	6
1	Бойко М. Ю., Ефран Г. Ю.	Транспортно-дорожній комплекс	Комплекс, який включає в себе основні види транспорту, шляхове і дорожнє господарство; виступає одним із важливих системоутворюючих елементів, що визначають ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої країни	[10, с. 13]
2	Неживенко А. П.	Транспортний комплекс	Транспортна діяльність на рівні регіону за умови, що концептуальні пріоритети його функціонування мають підпорядкування визначальним інтересам транспортної системи країни	[113, с. 17]
3	Дерій Ж. В.	Транспортно-підприємницький комплекс	Сукупність бізнес-структур, об'єднаних на договірно-правовій основі, для яких характерна ефективність перевізного процесу на принципах самостійності, ініціативності та ризикованості, що враховують особистісні та суспільні інтереси, збільшують пропозиції надання транспортних і суміжних послуг із метою отримання стабільного прибутку	[31, с. 9]
4	Хорошилова І. О.	Транспортна система регіону	Сукупність транспортних засобів і відповідної інфраструктури регіону, поєднаних системою управління, що функціонує на певній території на основі логістичного підходу, метою якої є задоволення потреб населення у перевезеннях пасажирів і вантажів	[185, с. 7]
5	Хорошилова І. О.	Транспортна інфраструктура	Сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів із обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які обслуговують функціонування усіх видів транспорту в складі транспортної системи регіону	[184, с. 7]

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	6
6	Садловська І. П.	Транспортна інфраструктура	Сукупність економічних відносин у національній економіці, що забезпечують формування і використання транспортно-економічних зв'язків між суб'єктами господарювання для безперервного руху пасажиро- і вантажопотоків, а також надання комплексу супровідних послуг, що в сукупності сприяє відтворенню елементів національної економіки	[154]
7	Садловська І. П.	Транспортна інфраструктура	Сукупність автомобільних доріг, залізничних колій, що сполучаються судноплавними шляхами, аеропортами, аеронавігаційною системою забезпечення безпеки повітряного руху, морськими і річковими портами, інфраструктурою пунктів пропуску на митному кордоні тощо	[153, с. 24]
8	Солодкий А. І.	Регіональна транспортно-логістична система	Просторова сукупність засобів і шляхів сполучення, функціонально об'єднаних логістичними структурами	[165, с. 13]
9	Солодкий А. І.	Єдина транспортна система	Функціонально узгоджена сукупність різних видів транспорту, об'єднаних спільним виконанням вантажних і пасажирських перевезень з метою мінімізації часових, трудових, матеріальних і фінансових витрат на їх здійснення	[165, с. 14]
10	Кудрицька Н. В.	Транспортно-дорожній комплекс	Сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, складна система економічних, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних і правових відносин, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства і населення в перевезенні вантажів і пасажирів відповідно до державних цільових програм і на основі досягнень науково-технічного прогресу	[77]

1	2	3	4	6
11	Кучменко В. О.	Транспортний комплекс	Транспортна мережа на рівні регіону	[85]
12	Блудова Т. В.	Транспортно-дорожній комплекс	Комплекс, що включає в себе окремі види транспорту, шляхове і дорожнє господарство, є найголовнішим системоутворюючим елементом, що визначає ступінь розвитку економічного потенціалу та промислової інфраструктури розвиненої країни	[9, с. 7]
13	Сидоренко І. В.	Транспортно-дорожній комплекс	Це складна поліструктурна система, яка, поєднуючи в собі рухомий склад і транспортну інфраструктуру, задовольняє інтереси національного господарства та населення в перевезеннях вантажів, пасажирів і готової продукції і яка функціонує та постійно розвивається, забезпечуючи зростання економіки регіону, країни	[156, с. 42]

Підходи до визначення ЕБ у працях науковців

№	Автор	Визначення	Об'єкт	Підхід	Джерело
1	2	3	4	5	6
1	Александров І., Половин В.	Стан системи, при якому економічні параметри дозволяють зберегти головні властивості соціально-економічної системи: рівновагу і стійкість	соціально-економічна система	підхід до ЕБ як певного стану	[1, с. 80]
2	Євдокимов В.	Важлива характеристика, притаманна економічній системі, яка визначає здатність системи підтримувати нормальні умови діяльності та забезпечення ресурсами господарюючого суб'єкта	економічна система	підхід до ЕБ як певної властивості	[39, с. 54-55]
3	Губарева І.	Здатність до швидкого реагування на різноманітні зміни зовнішнього та внутрішнього середовищ	національна економіка	підхід до ЕБ як захищеності та стійкості до загроз	[28, с. 123]
4	Васильєв О., Луцькіна О.	Спроможність вітчизняного транспорту якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення; конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати транзитний потенціал	транспорт	підхід до ЕБ як певної властивості	[18, с. 92]
5	Кібік О., Суворова О., Голодницький О.	Стійкість економіки до внутрішніх і зовнішніх суттєвих впливів у політичному й економічному аспектах, тобто можливість не допускати таких впливів або мінімізувати їх наслідки на макрорівні	національна економіка	підхід до ЕБ як захищеності та стійкості до загроз	[50, с. 25]
6	Мізюк С., Гухенька М.	Захищеність його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також можливість швидко усувати різноманітні загрози та пристосовуватися до наявних умов	підприємство у галузі транспорту	підхід до ЕБ як захищеності та стійкості до загроз	[105]
7	Головкова Л., Якімова А.	Фінансово-економічна безпека – своєчасне виявлення і попередження як внутрішніх, так і зовнішніх небезпек і загроз, забезпечення захищеності діяльності підприємства та досягнення корпоративних цілей	залізнично-транспортний комплекс	підхід до ЕБ як захищеності та стійкості до загроз	[26, с. 123]

Продовження табл. Д.1

1	2	3	4	5	6
8	Дулеба Н.	Захищеність підприємства від впливу визначальних факторів зовнішнього середовища шляхом оптимізації впливу на його господарську діяльність визначальних факторів внутрішнього середовища	автотранспортне підприємство	підхід до ЕБ як захищеності та стійкості до загроз	[37]
9	Сак Т.	Збереження економічної самостійності та досягнутого рівня, а також підвищення конкурентоспроможності й розширення можливостей подальшого розвитку	країна, регіон, підприємство	підхід до ЕБ як певного стану	[156, с. 337]
10	Нікітіна А.	Стан підприємства, що є результатом цілеспрямованого комплексу заходів з уникнення, послаблення, локалізації та адаптації до впливу загроз за мінімально можливих втрат і часового інтервалу, які є економічно прийнятними й економічно обґрунтованими для підприємства	автотранспортне підприємство	підхід до ЕБ як певного стану	[115, с. 5]
11	Пушкар Т., Дяченко К	Захищеність діяльності підприємства, його потенціалу, інтересів, ресурсів	підприємство	підхід до ЕБ як певної властивості	[145, с. 135]
12	Гесць В., Кизим М., Клебанова Т.	Характеристика, суть якої полягає в нормальному функціонуванні економічної системи взагалі, можливості нормальної роботи внутрішньої економічної системи та безболісного включення в світову економічну систему	національна економіка	підхід до ЕБ як певної властивості	[109, с. 13]
13	Пономаренко В., Клебанова Т., Чернова Н.	Сукупність властивостей регіону, що забезпечують його прогресивний розвиток в умовах дестабілізуючого впливу різного виду загроз	регіон	підхід до ЕБ як певної властивості	[143, с. 41]
14	Вареник В.	Сукупність умов, за яких зберігається здатність підтримувати конкурентоспроможність економіки й ефективного захищати національні економічні інтереси	національна економіка	підхід до ЕБ як певної властивості	[19, с. 71]

1	2	3	4	5	6
16	Власюк О.	Вертикально-інтегрована трирівнева (національне, регіональне та місцеве управління) система з розвинутими горизонтальними зв'язками (на кожному із зазначених рівнів), яка характеризується самодостатністю системи, забезпечує стійкість економіки від негативних зовнішніх і внутрішніх дій і сприяє її поступальному розвитку	національна економіка	підхід до ЕБ як захищеності та стійкості до загроз	[21, с. 36–37]
17	Дмитрієв І., Близнюк А., Ониси́форова В.	Стан підприємства, в якому ймовірність небажаних змін будь-яких параметрів його діяльності під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища знаходиться у межах, визначених власником як припустимі	автотранспортне підприємство	підхід до ЕБ як певного стану	[35, с. 16]
18	Штангрет А.	Забезпечення стійкості через дотримання умов рівноваги, а при зростанні впливу зовнішнього середовища і неможливості контролю змін у внутрішньому середовищі – здійснення адаптації для збереження самої системи та приведення її структури та наявних ресурсів відповідно до нових умов функціонування	соціально-економічна система	підхід до ЕБ як певного стану	[196, с. 28]

Еволюція умов допуску до діяльності автомобільного перевізника у ЄС

№	Директива / Регламент ЄС	Положення				
		Бездоганна (хороша) репутація	Фінансове становище	Професійна компетенція		Додаткові умови
				Основні вимоги	Транспортний менеджер	
1	2	3	4	5	6	7
1	Директива № 96/26/ЕС	Визначаються кожною із країн	1. Наявність достатніх ресурсів для забезпечення роботи підприємства. 2. Наявність не менше 9000 євро ліквідаційного капіталу на першу машину і не менше 5000 євро – на кожну наступну	Знання, що відповідають рівню підготовки і включають знання Цивільного, Торгового, Соціального, Податкового права, безпеки руху, технічних стандартів і аспектів роботи	-	1. Не застосовуються до автомобілів, вага яких не перевищує 3,5 т
2	Директива № 98/76/ЕС	Особи, які не допускали порушень умов оплати і зайнятості у професії, безпеки дорожнього руху і транспортного засобу, охорони навколишнього середовища та інших правил, що відносяться до професійної діяльності	1. Наявність не менше 9000 євро ліквідаційного капіталу на першу машину і не менше 5000 євро – на кожну наступну. Фіксована вартість євро в національних валютах країн, які не є членами третього етапу єдиного валютного союзу, повинна встановлюватися кожні 5 років	1. Основні вимоги – без змін. 2. Підтверджуються письмовим іспитом. Від іспиту можуть бути звільнені здобувачі, що мають досвід практичної управлінської роботи у сфері транспорту не менше 5 років, іспит може бути замінено тестом	-	

Продовження табл. Е.1

1	2	3	4	5	6	7
3	Регламент (ЄС) № 1071/2009	Хороша репутація зумовлюється відсутністю в них звинувачення у тяжких кримінальних злочинах або відсутності санкцій, накладених, зокрема, за тяжкі порушення правил Співтовариства стосовно автомобільних перевезень	1. Основні вимоги – без змін. 2. Фіксована вартість євро в національних валютах країн, які не є членами третього етапу єдиного валютного союзу, повинна встановлюватися кожний фінансовий рік. 3. Мати здатність виконувати свої фінансові зобов'язання протягом фінансового року. З цієї метою підприємство демонструє на основі щорічних звітів, засвідчених аудитором або відповідно акредитованою особою, що кожного року воно має у своєму розпорядженні капітал і резерви, для забезпечення нормативу на кожний транспортний засіб	1. Основні вимоги без змін. 2. Упровадження умови наявності транспортного менеджера	1. Фізична особа, яка прийнята на роботу підприємством, або, коли це підприємство є фізичною особою – цю особу, або, коли це передбачено, іншу фізичну особу, призначену таким підприємством за договором, яка раціонально та постійно керує транспортною діяльністю такого підприємства. 2. У своїй компетенції менеджера перевезень особа, зазначена в підпункті, може керувати діяльністю до чотирьох підприємств включно, які виконують перевезення із максимальним загальним парком у розмірі 50 транспортних засобів	1. Не застосовуються до автомобілів, вага яких не перевищує 3,5 т. 2. Мати місце заснування, що знаходиться у тій державі-члені, зі службовими приміщеннями, у яких воно зберігає основні бізнес-документи. 3. Упровадження національних електронних реєстрів

ДОДАТОК Ж

Таблиця Ж.1

Автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям**I категорії за регіонами**

Регіон	Автомобільні дороги загального користування I категорії, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	101,4	101,4	100,0	100,8	98,6
Волинська обл.	52,4	52,4	53,5	53,5	63,0
Дніпропетровська обл.	297,6	297,6	297,6	297,6	290,5
Донецька обл.	277,5	277,5	277,5	277,5	277,5
Житомирська обл.	233,2	233,2	233,2	233,2	230,8
Закарпатська обл.	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5
Запорізька обл.	47,0	47,0	47,0	47,0	47,0
Івано-Франківська обл.	31,9	31,9	35,3	35,4	35,4
Київська обл.	419,2	419,2	419,2	419,3	430,6
Кіровоградська обл.	81,8	81,8	38,2	38,2	37,3
Луганська обл.	75,2	75,2	75,2	75,2	75,2
Львівська обл.	47,3	47,3	47,2	47,2	54,0
Миколаївська обл.	82,4	82,4	82,1	82,1	58,5
Одеська обл.	194,3	194,3	194,3	194,3	219,9
Полтавська обл.	113,9	113,9	114,7	114,7	114,9
Рівненська обл.	122,5	122,5	122,5	122,5	120,0
Сумська обл.	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Тернопільська обл.	19,9	19,9	19,9	19,9	19,9
Харківська обл.	180,6	180,6	180,6	180,6	179,8
Херсонська обл.	48,1	48,1	49,3	49,3	49,4
Хмельницька обл.	42,1	42,1	42,1	42,1	42,1
Черкаська обл.	113,5	113,5	113,5	113,5	113,6
Чернівецька обл.	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5
Чернігівська обл.	126,4	126,4		126,4	125,6

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

**Дані стосовно м. Києва і м. Севастополя за цим показником Державною службою статистики України не надаються.

Таблиця Ж.2

**Автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям
II категорії за регіонами**

Регіон	Автомобільні дороги загального користування II категорії, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	370,8	370,8	369,9	372,2	390,2
Волинська обл.	329,0	490,0	490,0	490,0	480,1
Дніпропетровська обл.	677,7	677,7	685,6	685,6	678,5
Донецька обл.	930,6	930,6	930,6	930,6	945,6
Житомирська	497,1	497,1	497,1	497,1	504,3
Закарпатська обл.	321,5	321,5	321,5	325,9	335,8
Запорізька обл.	921,6	921,6	921,7	921,7	931,4
Івано-Франківська обл.	428,9	428,9	429,6	429,5	432,6
Київська обл.	861,7	861,7	861,7	860,1	881,0
Кіровоградська обл.	244,7	253,3	253,3	253,3	262,9
Луганська обл.	667,4	667,4	667,4	667,4	644,4
Львівська обл.	998,7	998,8	998,9	1030,9	1004,7
Миколаївська обл.	478,1	478,1	477,5	451,8	470,9
Одеська обл.	590,8	604,8	604,8	614,1	628,2
Полтавська обл.	364,8	364,8	364,0	364,0	383,3
Рівненська обл.	270,4	321,5	329,7	329,7	348,7
Сумська обл.	342,9	342,9	342,9	342,9	342,9
Тернопільська обл.	463,7	463,7	464,0	463,7	475,6
Харківська обл.	503,9	503,9	503,9	503,9	550,7
Херсонська обл.	360,8	378,3	377,1	377,1	377,5
Хмельницька обл.	438,1	438,1	438,6	438,6	447,1
Черкаська обл.	473,1	473,1	473,1	474,1	515,9
Чернівецька обл.	221,1	213,2	213,2	213,2	214,4
Чернігівська обл.	190,0	190,0	190,0	190,2	186,3

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

**Дані стосовно м. Києва і м. Севастополя за цим показником Державною службою статистики України не надаються.

Таблиця Ж.3

**Автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям
III категорії за регіонами**

Регіон	Автомобільні дороги загального користування III категорії, тис. км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Вінницька обл.	1844,4	1824,5	1824,2	1825,6	1823,2
Волинська обл.	1130,3	1026,0	1026,0	1026,0	1022,5
Дніпропетровська обл.	1054,4	1054,4	1054,4	1054,4	1045,0
Донецька обл.	1256,6	1256,6	1256,6	1256,6	1196,9
Житомирська обл.	1279,6	1279,6	1279,6	1279,6	1293,0
Закарпатська обл.	631,5	631,5	631,5	625,2	601,6
Запорізька обл.	1035,9	1035,9	1025,4	1025,4	1025,4
Івано-Франківська обл.	458,8	458,8	458,9	462,8	463,4
Київська обл.	2060,5	2060,5	2060,5	2059,5	2057,9
Кіровоградська обл.	1145,6	1149,4	1149,4	1149,4	1163,4
Луганська обл.	1175,0	1175,0	1175,0	1175,0	1034,2
Львівська обл.	1438,4	1444,5	1444,4	1430,1	1432,9
Миколаївська обл.	691,4	691,4	691,4	696,8	697,9
Одеська обл.	818,8	804,8	804,8	784,3	785,7
Полтавська обл.	1012,9	1012,9	1012,9	1012,8	1017,6
Рівненська обл.	428,0	376,9	368,0	368,7	369,3
Сумська обл.	1162,5	1162,5	1162,5	1162,5	1174,4
Тернопільська обл.	904,0	904,0	904,0	904,0	904,0
Харківська обл.	1609,2	1609,2	1609,2	1609,2	1608,8
Херсонська обл.	1061,0	1043,5	1043,5	1043,5	1003,9
Хмельницька обл.	1887,3	1887,3	1887,3	1887,1	1887,2
Черкаська обл.	1247,8	1247,8	1247,8	1315,0	1219,5
Чернівецька обл.	342,5	448,2	448,2	448,2	452,4
Чернігівська обл.	981,5	981,5	981,5	981,5	977,8

*Усі дані наведено без урахування АР Крим і частини територій Донецької та Луганської областей.

**Дані стосовно м. Києва і м. Севастополя за цим показником Державною службою статистики України не надаються.

ДОДАТОК И
Таблиця И.1

Визначення показників для вихідних матриць ЕБ АТКР у 2014 р.

№	Показник	2014 р.			
		Середньоквадратичне відхилення показника за вибіркою	Середньоарифметичне значення показника за вибіркою	Коефіцієнт варіації	Вплив
1	2	3	4	5	6
Виробнича компонента					
1	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %	6,235	3,400	1,848	суттєвий
2	Вантажообіг у регіоні, млн т км;	1151,248	2105,200	0,547	суттєвий
3	Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	99,847	108,840	0,917	суттєвий
4	Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т	77,399	41,9	1,847	суттєвий
5	Перевезення пасажирів у регіоні, млн пас.	95,642	116,5	0,820	суттєвий
6	Пасажирообіг у регіоні, млн пас. км	1081,759	1705,28	0,6343	суттєвий
7	Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	23,869	64,2	0,371	суттєвий
8	Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	164836,374	244036,2	0,675	суттєвий
9	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	85804,516	124237,704	0,690	суттєвий
10	Загальний пробіг автобусів, тис. км	35461,742	49349,575	0,718	суттєвий
11	Пробіг вантажних автобусів з пасажирями, тис. км	56033,3126	78462,7	0,7141	суттєвий
Інфраструктурна компонента					
1	Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	1,889	6,769	0,279	суттєвий
2	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км ² території	49,924	278,833	0,179	суттєвий
3	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	2,185	98,008	0,022	несуттєвий
4	Кількість автозаправних станцій у регіоні	104,078	261,416	0,398	суттєвий

Продовження табл. И.1

1	2	3	4	5	6
5	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	1,149	1,545	0,744	суттєвий
6	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	233,476	497,808	0,469	суттєвий
7	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	4,481	16,300	0,274	суттєвий

Таблиця И.2

Визначення показників для вихідних матриць ЕБ АТКР у 2015 р.

№	Показник	2015 р.			
		Середньоквадратичне відхилення показника за вибіркою	Середньоарифметичне значення показника за вибіркою	Коефіцієнт варіації	Вплив
1	2	3	4	5	6
Виробнича компонента					
1	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %;	6,100	3,90	1,577	суттєвий
2	Вантажообіг у регіоні, млн т км	1147,78	2105,200	0,545	суттєвий
3	Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	105,66	107,28	0,984	суттєвий
4	Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т	77,39	41,9	1,847	суттєвий
5	Перевезення пасажирів у регіоні, млн пас.	57,57	89,70	0,641	суттєвий
6	Пасажирообіг у регіоні, млн пас. км	766,59	1381,16	0,555	суттєвий
7	Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	19,45	54,20	0,359	суттєвий
8	Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	130383,60	215205,9	0,605	суттєвий
9	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	63740,22	107376,70	0,593	суттєвий
10	Загальний пробіг автобусів, тис. км	56751,13	74917,40	0,677	суттєвий
11	Пробіг автобусів з пасажирями, тис. км	35939,47	49022,26	0,733	суттєвий
Інфраструктурна компонента					
1	Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	1,899	6,77	0,280	суттєвий
2	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км ² території	51,48	282,58	0,182	суттєвий
3	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	2,19	98,00	0,022	несуттєвий

Продовження табл. II.2

1	2	3	4	5	6
4	Кількість автозаправних станцій у регіоні	116,35	265,83	0,437	суттєвий
5	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	1,16	1,52	0,766	суттєвий
6	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	2,88	7,720	0,373	суттєвий
7	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	4,43	16,33	0,271	суттєвий

Таблиця И.3

Відбір показників для вихідних матриць ЕБ АТКР у 2016 р

№	Показник	Умовне позначення	2016 р.			
			Середньоквадратичне відхилення показника за вибіркою	Середньоарифметичне значення показника за вибіркою	Коефіцієнт варіації	Вплив
1	2	3	4	5	6	7
Виробнича компонента						
1	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %	$P_{\text{авт.}}$	6,100	3,90	1,561	суттєвий
2	Вантажообіг у регіоні, млн т км	$V_{\text{вант}}$	1192,41	2164,200	0,555	суттєвий
3	Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	$L_{\text{серед}}^{\text{вант}}$	107,67	108,08	0,996	суттєвий
4	Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т	$Q_{\text{вант}}$	75,33	46,3	1,628	суттєвий
5	Перевезення пасажирів у регіоні, млн пас.	$L_{\text{пас}}$	56,22	81,00	0,694	суттєвий
6	Пасажирообіг у регіоні, млн пас. км	$V_{\text{пас}}$	1007,92	1382,20	0,729	суттєвий
7	Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	$Q_{\text{поїзд}}$	20,35	49,68	0,413	суттєвий
8	Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	$L_{\text{вант. заг}}$	146313,10	228772,3	0,639	суттєвий
9	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	$L_{\text{вант}}$	75130,24	118704,30	0,633	суттєвий
10	Загальний пробіг автобусів, тис. км	$L_{\text{пас. заг}}$	57433,47	81022,70	0,708	суттєвий
11	Пробіг автобусів з пасажирями, тис. км	$L_{\text{пас}}$	34667,69	51640,52	0,671	суттєвий
Інфраструктурна компонента						
1	Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	$L_{\text{авт. дор}}$	1,897	6,75	0,281	суттєвий
2	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км ² території	$H_{\text{дор}}$	51,34	282,25	0,181	суттєвий

1	2	3	4	5	6	7
3	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	$P_{\text{дор}}$	2,19	98,00	0,022	несуттєвий
4	Кількість автозаправних станцій у регіоні	$N_{\text{запр}}$	108,76	264,58	0,411	суттєвий
5	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{I\text{кат}}$	1,17	1,54	0,754	суттєвий
6	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{II\text{кат}}$	2,89	7,861	0,368	суттєвий
7	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{III\text{кат}}$	4,51	16,64	0,271	суттєвий

Відбір показників для вихідних матриць ЕБ АТКР у 2017 р

№	Показник	Умовне позначення	2017 р.			
			Середньоквадратичне відхилення показника за вибіркою	Середньоарифметичне значення показника за вибіркою	Коефіцієнт варіації	Вплив
1	2	3	4	5	6	7
Виробнича компонента						
1	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів у регіоні, %	$P_{\text{авт.}}$	2,92	3,72	0,78	суттєвий
2	Вантажообіг у регіоні, млн т км	$V_{\text{вант}}$	1435,55	2344,53	0,61	суттєвий
3	Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км	$L_{\text{серед}}^{\text{вант}}$	13675,25	116,94	1,07	суттєвий
4	Перевезення вантажів автомобільним транспортом у регіоні, млн т	$Q_{\text{вант}}$	116,94	109,00	1,07	суттєвий
5	Перевезення пасажирів у регіоні, млн пас.	$L_{\text{пас}}$	32,62	71,32	0,45	суттєвий
6	Пасажирообіг у регіоні, млн пас. км	$V_{\text{пас}}$	895,89	1327,54	0,67	суттєвий
7	Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок	$Q_{\text{поїзд}}$	18,82	47,04	0,40	суттєвий
8	Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	$L_{\text{вант.заг}}$	129421,90	225634,70	0,57	суттєвий
9	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	$L_{\text{вант}}$	82237,47	127067,20	0,64	суттєвий
10	Загальний пробіг автобусів, тис. км	$L_{\text{пас.заг}}$	40163,72	56092,7	0,71	суттєвий
11	Пробіг автобусів з пасажирями, тис. км	$L_{\text{пас}}$	40886,81	56092,70	0,72	суттєвий
Інфраструктурна компонента						
1	Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км	$L_{\text{авт.дор}}$	2,04	6,87	0,297	суттєвий
2	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км ² території	$H_{\text{дор}}$	51,47	282,87	0,182	суттєвий
3	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	$P_{\text{дор}}$	2,19	98,00	0,022	несуттєвий

Продовження табл. И.4

1	2	3	4	5	6	7
4	Кількість автозаправних станцій у регіоні	$N_{\text{запр}}$	105,51	258,75	0,408	суттєвий
5	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям I категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{\text{Iкат}}$	1,17	1,54	0,75	суттєвий
6	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям II категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{\text{IIкат}}$	2,89	7,85	0,369	суттєвий
7	Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям III категорії у загальній довжині автомобільних доріг	$P_{\text{IIIкат}}$	4,54	16,65	0,27	суттєвий

ДОДАТОК К

Таблиця К.1

Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за виробничою компонентою у 2014 р.

Регіон	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, %	Вантажообіг, млн т км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирообіг, млн пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км	Перевезення вантажів, млн т	Перевезення пасажирів, млн пас.
1	2	3	4	5	6	7	8	13	14
Вінницька обл.	2,90	1894,70	58,00	1496,00	55	110696,1	33049,9	32,80	88,40
Волинська обл.	0,90	1622,70	160,00	2205,00	82	89988,4	40691,5	10,10	85,60
Дніпропетровська обл.	32,00	3798,30	11,00	3719,00	81	257948,5	85819,7	361,70	264,90
Донецька обл.	6,00	4125,90	61,00	4199,00	88	394592,7	43340,3	68,00	378,30
Житомирська обл.	4,20	1097,20	23,00	1222,00	56	94053,9	36360,5	47,10	70,90
Закарпатська обл.	0,80	4410,70	494,00	799,00	33	84929,5	11914,9	8,90	41,00
Запорізька обл.	2,80	1409,50	45,00	877,00	43	127942,2	72585,4	31,40	75,80
Івано-Франківська обл.	0,90	1491,70	140,00	1233,00	62	120356,1	24460,2	10,70	85,30
Київська обл.	3,30	3172,80	86,00	2332,00	67	175093	83672	36,90	116,60
Кіровоградська обл.	4,00	2051,20	45,00	883,00	49	70218,2	29168,8	45,70	47,70
Луганська обл.	2,40	1790,00	66,00	776,00	25	25883,6	9746,9	26,90	54,60
Львівська обл.	1,80	4564,40	218,00	3042,00	67	285265,8	149645,1	20,90	171,00
Миколаївська обл.	1,70	1324,50	68,00	1456,00	104	74852,8	17895,2	19,40	120,80
Одеська обл.	1,80	2707,90	129,00	3222,00	67	175037,4	130762,9	21,00	161,50
Полтавська обл.	1,90	2644,30	12,00	1005,00	36	160667,5	49159,1	213,80	52,70
Рівненська обл.	1,10	1304,00	107,00	1224,00	86	74635,9	20217,4	12,20	100,30

Продовження табл. К.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Сумська обл.	1,10	755,80	62,00	593,00	59	66993,9	28056,3	6,35	16,17	4,77	6,23	12,20	66,70
Тернопільська обл.	1,50	1385,20	80,00	1025,00	63	86307,7	26272,7	3,00	24,16	1,08	14,90	17,30	67,20
Харківська обл.	2,60	2705,10	93,00	1511,00	47	138270,1	71416	4,98	19,09	4,25	14,66	29,10	128,40
Херсонська обл.	1,00	1429,50	126,00	1883,00	68	62821,2	58563,1	5,59	20,41	1,33	11,52	11,40	72,90
Хмельницька обл.	2,30	2325,70	90,00	910,00	62	132397,5	29834,6	3,52	25,76	4,34	11,23	25,90	81,10
Черкаська обл.	2,90	2335,30	72,00	996,00	61	94448	56887,1	5,93	19,98	2,87	14,81	32,30	77,00
Чернівецька обл.	0,40	1049,00	206,00	1412,00	47	23477,1	21177,4	4,18	22,05	1,67	18,47	5,10	42,50
Чернігівська обл.	1,00	827,00	70,00	719,00	58	54827,8	53692,8	6,92	18,04	3,18	9,11	11,70	61,60

Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за виробничою компонентою у 2015 р.

Регіон	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, %	Вантажообіг, млн т км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирообіг, млн пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км	Перевезення вантажів, млн т	Перевезення пасажирів, млн пас.
1	2	3	4	5	6	7	8	13	14
АР Крим	2,90	1650,90	55,00	1454,00	55,00	100451,20	33761,30	99,67	87,62
Вінницька обл.	1,00	1838,40	174,00	1931,00	80,00	96757,30	28863,40	104,95	88,78
Волинська обл.	29,40	3641,60	12,00	2404,00	50,00	270306,00	95348,00	83,63	46,95
Дніпропетровська обл.	7,50	2238,30	29,00	1274,00	26,00	87188,60	34717,50	51,40	20,44
Донецька обл.	5,10	1014,60	19,00	1165,00	57,00	89312,20	40621,10	129,93	92,07
Житомирська обл.	0,90	4676,10	516,00	798,00	34,00	82509,00	16889,40	76,47	85,77
Закарпатська обл.	2,80	1278,40	45,00	793,00	38,00	119334,80	78194,10	43,91	80,24
Запорізька обл.	1,40	1507,50	105,00	1054,00	58,00	101396,20	28428,50	157,14	114,29
Івано-Франківська обл.	4,00	3424,20	84,00	2237,00	59,00	179179,70	97350,10	99,02	64,68
Київська обл.	4,30	1738,80	40,00	853,00	50,00	74150,80	30166,60	155,87	56,66
Кіровоградська обл.	2,70	1203,60	44,00	180,00	4,00	21136,00	9028,30	112,35	5,09
Луганська обл.	2,00	4344,80	211,00	2767,00	60,00	258678,00	141538,40	105,64	71,42
Львівська обл.	1,90	1268,70	65,00	1081,00	72,00	71654,80	13967,60	89,04	60,29
Миколаївська обл.	2,20	2776,80	125,00	2657,00	59,00	164588,40	127401,80	84,41	72,59
Одеська обл.	15,80	3158,60	20,00	982,00	36,00	148453,70	46947,20	113,58	70,18
Полтавська обл.	1,20	1247,70	100,00	1101,00	80,00	72868,20	20881,20	91,24	99,04
Рівненська обл.	2,90	1650,90	55,00	1454,00	55,00	100451,20	33761,30	99,67	87,62
Сумська обл.	1,10	651,20	56,00	608,00	58,00	58337,50	23922,60	107,41	75,76

Продовження табл. К.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Тернопільська обл.	1,40	1123,00	82,00	1068,00	60,00	77916,70	22987,50	143,75	84,39
Харківська обл.	2,80	2653,10	94,00	1481,00	46,00	174321,50	77345,20	98,26	84,82
Херсонська обл.	1,10	1269,10	116,00	1659,00	60,00	54286,90	60067,90	80,15	81,19
Хмельницька обл.	2,70	2344,70	85,00	938,00	60,00	114598,60	32343,90	128,97	66,35
Черкаська обл.	2,50	2599,80	104,00	882,00	59,00	82876,60	50804,90	103,73	78,83
Чернівецька обл.	0,50	1035,10	221,00	1211,00	43,00	25527,90	21062,20	65,28	100,51
Чернігівська обл.	1,00	719,40	70,00	633,00	46,00	51209,30	43895,60	83,06	56,28

Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за виробничою компонентою у 2016 р.

Регіон	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, %	Вантажообіг, млн т км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирообіг, млн пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км	Перевезення вантажів, млн т	Перевезення пасажирів, млн пас.
1	2	3	4	5	6	7	8	13	14
Вінницька обл.	2,70	1813,60	63,00	1329,00	51,00	107532,50	35710,80	28,90	81,40
Волинська обл.	1,20	2108,60	168,00	1894,00	77,00	103469,70	36978,30	12,50	80,50
Дніпропетровська обл.	26,20	4421,40	16,00	1887,00	31,00	314481,50	84441,30	284,20	101,70
Донецька обл.	10,90	2230,50	19,00	1028,00	19,00	69334,00	41209,20	118,60	80,70
Житомирська обл.	3,70	1035,60	26,00	1077,00	54,00	85691,00	45877,30	39,90	66,70
Закарпатська обл.	0,80	4862,60	526,00	710,00	30,00	102167,60	22329,60	9,20	37,30
Запорізька обл.	2,70	1384,30	48,00	836,00	36,00	134354,10	91433,40	29,00	63,00
Івано-Франківська обл.	1,40	1649,40	105,00	930,00	41,00	119352,10	44070,10	15,70	56,80
Київська обл.	4,40	3854,60	80,00	2253,00	49,00	239375,70	96535,30	48,20	84,30
Кіровоградська обл.	3,60	1195,00	21,00	828,00	49,00	63980,50	28349,60	38,80	47,00
Луганська обл.	1,50	860,10	54,00	226,00	5,00	27083,10	15058,50	16,10	11,70
Львівська обл.	2,00	4511,10	210,00	2613,00	52,00	275228,90	146618,10	21,50	133,00
Миколаївська обл.	2,10	1406,70	61,00	1080,00	74,00	75425,70	16652,30	23,00	84,80
Одеська обл.	2,10	2796,20	124,00	4777,00	57,00	191891,70	122101,90	22,60	135,70
Полтавська обл.	17,80	3530,60	18,00	1006,00	35,00	154667,70	60587,10	193,00	50,20
Рівненська обл.	1,40	1732,70	117,00	1050,00	76,00	84686,90	21312,00	14,80	88,40

Продовження табл. К.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Сумська обл.	1,10	666,20	57,00	614,00	56,00	59338,70	27387,80	20,92	51,83	18,58	33,13	11,60	61,40
Тернопільська	1,30	1317,70	90,00	908,00	51,00	82722,60	22766,10	11,95	77,53	4,84	88,25	14,70	53,90
Харківська обл.	2,70	3770,20	127,00	1404,00	41,00	202571,40	72373,60	17,28	66,71	13,65	73,01	29,70	111,90
Херсонська обл.	1,00	1266,70	114,00	1646,00	58,00	60506,10	49607,30	20,00	70,17	5,19	73,22	11,10	61,70
Хмельницька обл.	2,70	2241,00	75,00	902,00	59,00	112048,60	34236,70	13,30	74,60	12,67	79,15	29,70	75,50
Черкаська обл.	2,90	2013,20	63,00	744,00	55,00	92193,70	64002,10	21,89	66,43	8,79	79,53	31,90	67,80
Чернівецька обл.	0,50	1128,80	213,00	728,00	33,00	34715,60	23146,70	19,95	67,96	6,54	93,01	5,30	30,20
Чернігівська обл.	1,10	1087,00	91,00	614,00	46,00	56082,80	36587,40	21,84	60,96	14,25	48,38	11,90	47,30

Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за виробничою компонентою у 2017 р.

Регіон	Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, %	Вантажообіг, млн т км	Середня відстань перевезення вантажів, км	Пасажирообіг, млн пас. км	Кількість поїздок на 1 особу, поїздок	Пробіг вантажних автомобілів з вантажем, тис. км	Пробіг автобусів з пасажирами, тис. км	Перевезення вантажів, млн т	Перевезення пасажирів, млн пас.
1	2	3	4	5	6	7	8	13	14
Вінницька обл.	2,5	1672,7	127	1508	51	104946,6	37365,8	27,8	81,0
Волинська обл.	1,2	2401,7	255	1894	71	173510,8	39382,5	13,0	74,1
Дніпропетровська обл.	29,2	4815,6	129	2185	36	326492,2	103197,4	328,1	116,9
Донецька обл.	9,4	2367,3	28	1342	21	68993,8	42038,8	105,1	89,7
Житомирська обл.	3,9	990,9	57	1063	50	85662,3	44022,3	43,4	61,3
Закарпатська обл.	0,8	5285,6	843	673	27	111798,3	24710,7	8,7	34,1
Запорізька обл.	2,7	1522,8	155	982	38	134238,0	92080,5	30,4	65,1
Івано-Франківська обл.	1,8	1690,9	106	1179	46	106320,8	40369,2	20,2	63,5
Київська обл.	4,4	4191,6	368	2495	49	221930,4	113270,2	48,9	86,6
Кіровоградська обл.	4,1	1470,5	52	681	44	67916,0	30904,5	45,8	41,9
Луганська обл.	0,4	477,2	178	222	4	17951,4	18627,0	4,9	7,9
Львівська обл.	2,1	4604,1	324	2489	52	301635,8	166534,8	23,2	131,1
Миколаївська обл.	1,8	1466,5	154	1197	76	83455,5	17850,6	20,5	86,6
Одеська обл.	2,1	2886,9	244	4341	53	214661,9	139359,9	24,1	125,7

Продовження табл. К.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Полтавська обл.	15,4	2563,0	311	1046	32	164112,8	48622,8	173,0	45,3
Рівненська обл.	1,7	2270,0	762	1501	87	96782,0	26553,4	19,2	101,0
Сумська обл.	1,1	765,8	286	590	58	62354,2	21758,3	12,6	63,0
Тернопільська обл.	1,5	1321,9	150	819	49	80063,8	21630,9	16,7	51,3
Харківська обл.	2,9	4478,3	312	1416	43	230150,0	91324,6	32,4	114,9
Херсонська обл.	1,2	1353,5	258	1324	51	71460,5	58292,9	13,4	53,3
Хмельницька обл.	2,9	2151,3	107	878	57	122536,2	42821,4	32,2	73,1
Черкаська обл.	2,7	3074,6	192	740	54	92233,8	51233,0	30,1	66,2
Чернівецька обл.	0,6	1272,3	297	733	37	45875,3	33775,3	6,9	34,0
Чернігівська обл.	1,0	1173,8	736	563	43	64529,3	40498,1	11,7	44,3

**Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за інфраструктурною
компонентою у 2014 р.**

Region	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг з твердим покриттям	Автозаправні станції	Питома вага автомобільних доріг І категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг ІІ категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг ІІІ категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям
1	2	3	4	7	8	9
АР Крим	9,5	339	322	1,067	3,903	19,415
Вінницька обл.	6,2	288	164	0,845	5,306	18,231
Волинська обл.	9,2	287	432	3,235	7,366	11,461
Дніпропетровська обл.	8,1	302	336	3,426	11,489	15,514
Донецька обл.	8,5	280	218	2,744	5,848	15,054
Житомирська обл.	3,3	261	233	0,561	9,742	19,136
Закарпатська обл.	7	251	311	0,671	13,166	14,799
Запорізька обл.	4,2	296	181	0,76	10,212	10,924
Івано-Франківська обл.	8,6	306	471	4,874	10,02	23,959
Київська обл.	6,3	252	214	1,298	3,884	18,184
Кіровоградська обл.	5,9	219	121	1,275	11,312	19,915
Луганська обл.	8,4	376	380	0,563	11,889	17,124
Львівська обл.	4,8	195	235	1,717	9,96	14,404
Миколаївська обл.	8,3	242	360	2,341	7,118	9,865
Одеська обл.	8,9	308	269	1,28	4,099	11,381
Полтавська обл.	5,1	252	176	2,402	5,302	8,392

Продовження табл. Л.1

1	2	3	4	5	6	7
Рівненська обл.	7,2	282	145	0,053	4,763	16,146
Сумська обл.	5	361	183	0,398	9,274	18,08
Тернопільська обл.	9,6	299	490	1,881	5,249	16,763
Харківська обл.	5	174	227	0,962	7,216	21,22
Херсонська обл.	7,2	355	225	0,585	6,085	26,213
Хмельницька обл.	6,1	284	245	1,861	7,756	20,456
Черкаська обл.	2,9	256	176	0,638	7,624	11,81
Чернівецька обл.	7,7	227	160	1,642	2,468	12,747
Чернігівська обл.	9,5	339	322	1,067	3,903	19,415

**Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за інфраструктурною
компонентою у 2015 р.**

Регіон	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг з твердим покриттям	Автозаправні станції	Питома вага автомобільних доріг I категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг II категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг III категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям
1	2	3	4	7	8	9
АР Крим	9,5	339	299	1,07	3,9	19,21
Вінницька обл.	6,2	288	169	0,86	7,9	16,55
Волинська обл.	9,2	287	459	3,23	7,37	11,46
Дніпропетровська обл.	8,1	302	250	3,43	11,49	15,51
Донецька обл.	8,5	280	215	2,74	5,85	15,05
Житомирська обл.	3,3	261	255	0,56	9,74	19,14
Закарпатська обл.	7	251	307	0,67	13,17	14,8
Запорізька обл.	4,1	296	185	0,78	10,46	11,19
Івано-Франківська обл.	8,6	306	511	4,87	10,02	23,96
Київська обл.	6,3	252	217	0,61	4,02	18,24
Кіровоградська обл.	5,9	219	97	1,27	11,31	19,92
Луганська обл.	8,4	376	383	0,56	11,89	17,2
Львівська обл.	4,8	195	238	1,72	9,96	14,4
Миколаївська обл.	8,3	242	410	2,34	7,29	9,7
Одеська обл.	8,9	308	273	1,28	4,1	11,38
Полтавська обл.	5,1	252	177	2,4	6,3	7,39
Рівненська обл.	7,2	93,1	147	0,05	4,76	16,15
Сумська обл.	5	99,5	185	0,4	9,27	18,08

Продовження табл. Л.2

1	2	3	4	5	6	7
Тернопільська обл.	9,6	97,5	553	1,88	5,25	16,76
Харківська обл.	5	99,3	222	0,96	7,57	20,87
Херсонська обл.	7,2	99,3	233	0,58	6,08	26,21
Хмельницька обл.	6,1	97,2	247	1,86	7,76	20,46
Черкаська обл.	2,9	99,8	179	0,64	7,35	15,46
Чернівецька обл.	7,7	93,7	169	1,64	2,47	12,75
Чернігівська обл.	9,5	339	299	1,07	3,9	19,21

**Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за інфраструктурною
компонентою у 2016 р.**

Регіон	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг з твердим покриттям	Автозаправні станції	Питома вага автомобільних доріг I категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг II категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг III категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям
1	2	3	4	7	8	9
Вінницька обл.	9,00	339,00	303	1,11	4,11	20,27
Волинська обл.	5,80	288,00	172	0,92	8,45	17,69
Дніпропетровська обл.	9,20	288,00	471	3,23	7,45	11,46
Донецька обл.	8,00	302,00	226	3,47	11,63	15,71
Житомирська обл.	8,30	280,00	234	2,81	5,99	15,42
Закарпатська обл.	3,30	261,00	241	0,56	9,74	19,14
Запорізька обл.	6,80	251,00	320	0,69	13,55	15,08
Івано-Франківська обл.	4,10	296,00	183	0,86	10,48	11,19
Київська обл.	8,60	297,00	492	4,87	10,02	23,96
Кіровоградська обл.	6,20	252,00	217	0,62	4,09	18,54
Луганська обл.	5,80	219,00	93	1,30	11,51	20,26
Львівська обл.	8,20	376,00	377	0,58	12,18	17,61
Миколаївська обл.	4,80	195,00	250	1,71	9,95	14,40
Одеська обл.	8,10	242,00	422	2,40	7,47	9,94
Полтавська обл.	8,90	308,00	268	1,29	4,09	11,38
Рівненська обл.	5,10	252,00	180	2,40	6,46	7,23
Сумська обл.	6,70	93,10	282	15,00	0,06	5,12
Тернопільська обл.	5,00	99,50	361	0,00	0,40	9,28

Продовження табл. Л.3

1	2	3	4	5	6	7
Харківська обл.	9,40	97,50	299	0,00	1,92	5,36
Херсонська обл.	5,00	99,30	174	0,00	0,99	7,54
Хмельницька обл.	7,10	99,30	346	12,00	0,59	6,18
Черкаська обл.	5,90	97,20	284	0,00	1,92	8,02
Чернівецька обл.	2,90	99,80	355	0,00	0,64	7,35
Чернігівська обл.	7,20	93,70	227	0,00	1,76	2,64

**Вихідні дані для розрахунку інтегрального показника стану ЕБ за інфраструктурною
компонентою у 2017 р.**

Регіон	Довжина автомобільних доріг загального користування	Щільність доріг з твердим покриттям	Автозаправні станції	Питома вага автомобільних доріг I категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг II категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям	Питома вага автомобільних доріг III категорії у загальній довжині доріг з твердим покриттям
1	2	3	4	7	8	9
Вінницька обл.	9,5	339,88	281	1,12	4,13	20,28
Волинська обл.	6,2	288,07	166	0,92	8,44	17,68
Дніпропетровська обл.	9,2	287,35	424	3,24	7,47	11,49
Донецька обл.	8,1	302,11	226	3,46	11,62	15,69
Житомирська обл.	8,5	279,64	242	2,80	5,96	15,34
Закарпатська обл.	3,3	261,59	254	0,55	9,77	18,74
Запорізька обл.	7,0	250,85	305	0,69	13,52	15,04
Івано-Франківська обл.	4,1	295,68	180	0,86	10,43	11,24
Київська обл.	8,6	305,66	487	4,88	10,01	23,96
Кіровоградська обл.	6,3	252,21	193	0,62	4,08	18,53
Луганська обл.	5,9	219,19	94	1,29	11,41	20,09
Львівська обл.	8,4	377,02	371	0,57	12,53	17,38
Миколаївська обл.	4,8	195,61	255	1,71	9,39	14,49
Одеська обл.	8,3	242,10	417	2,41	7,61	9,72
Полтавська обл.	8,9	308,74	296	1,29	4,10	11,41
Рівненська обл.	5,1	253,32	168	2,41	6,49	7,26
Сумська обл.	7,2	281,50	147	0,06	5,11	17,33
Тернопільська обл.	5,0	360,32	191	0,40	9,31	18,15

Продовження табл. Л.4

1	2	3	4	5	6	7
Харківська обл.	9,6	298,73	472	1,92	5,37	17,15
Херсонська обл.	5,0	174,56	215	0,99	7,59	21,00
Хмельницька обл.	7,2	345,69	216	0,59	6,15	26,46
Черкаська обл.	6,2	286,75	251	1,89	7,90	21,93
Чернівецька обл.	2,9	355,69	170	0,64	7,40	15,56
Чернігівська обл.	9,5	226,70	189	1,75	2,63	13,57

ДОДАТОК М

Таблиця М.1

**Співвіднесення стану ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення із
показниками ефективності пробігу у 2017 р.**

Регіон	Стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення	Група регіонів за ефективністю пробігу автомобілів у регіоні
Вінницька обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Волинська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Дніпропетровська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Донецька обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Житомирська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Закарпатська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Запорізька обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Івано-Франківська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Київська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Кіровоградська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Луганська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Львівська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Миколаївська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Одеська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Полтавська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Рівненська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Сумська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Тернопільська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Харківська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Херсонська обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Хмельницька обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Черкаська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Чернівецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Чернігівська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом

Таблиця М.2

**Співвіднесення стану ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення із
показниками ефективності пробігу у 2016 р.**

Регіон	Стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення	Група регіонів за ефективністю пробігу автомобілів у регіоні
Вінницька обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Волинська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Дніпропетровська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Донецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Житомирська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Закарпатська обл.	стабільний	регіони з високоефективним пробігом
Запорізька обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Івано-Франківська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Київська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Кіровоградська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Луганська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Львівська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Миколаївська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Одеська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Полтавська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Рівненська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Сумська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Тернопільська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Харківська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Херсонська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Хмельницька обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Черкаська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Чернівецька обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Чернігівська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом

Таблиця М.3

**Співвіднесення стану ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення із
показниками ефективності пробігу у 2015 р.**

Регіон	Стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення	Група регіонів за ефективністю пробігу автомобілів у регіоні
Вінницька обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Волинська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Дніпропетровська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Донецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Житомирська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Закарпатська обл.	стабільний	регіони з ефективним пробігом
Запорізька обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Івано-Франківська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Київська обл.	нестабільний	регіони з ефективним пробігом
Кіровоградська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Луганська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Львівська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Миколаївська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Одеська обл.	нестабільний	регіони з високоефективним пробігом
Полтавська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Рівненська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Сумська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Тернопільська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Харківська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Херсонська обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Хмельницька обл.	кризовий	регіони з високоефективним пробігом
Черкаська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Чернівецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Чернігівська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом

Таблиця М.4

**Співвіднесення стану ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення із
показниками ефективності пробігу у 2014 р.**

Регіон	Стан ЕБ АТКР за базовим рівнем забезпечення	Група регіонів за ефективністю пробігу автомобілів у регіоні
Вінницька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Волинська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Дніпропетровська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Донецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Житомирська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Закарпатська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Запорізька обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Івано-Франківська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Київська обл.	нестабільний	регіони з низькоефективним пробігом
Кіровоградська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Луганська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Львівська обл.	нестабільний	регіони з вискоефективним пробігом
Миколаївська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Одеська обл.	нестабільний	регіони з вискоефективним пробігом
Полтавська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Рівненська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Сумська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Тернопільська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Харківська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Херсонська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Хмельницька обл.	кризовий	регіони з вискоефективним пробігом
Черкаська обл.	кризовий	регіони з ефективним пробігом
Чернівецька обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом
Чернігівська обл.	кризовий	регіони з низькоефективним пробігом

ДОДАТОК Н

Відомості про апробацію

000013940



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА
імені О. М. Бекетова

61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17,
тел. (057) 706-15-37, факс (057) 706-15-54
E-mail: rectorat@kname.edu.ua,
код ЄДРПОУ 02071151

MINISTRY OF EDUCATION AND
SCIENCE OF UKRAINE

O.M. BEKETOV NATIONAL UNIVERSITY
OF URBAN ECONOMY
IN KHARKIV

17, Marshala Bazhanova Street, Kharkiv 61002,
tel. (057) 706-15-37, fax (057) 706-15-54
E-mail: rectorat@kname.edu.ua,
EDRPOU code 02071151

Від 01.10.20 № 1755

На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження у навчальний процес
результатів дисертаційної роботи

На підставі витягу з протоколу засідання кафедри економіки № 1 від 25.08.2020 р. ректорат Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова підтверджує впровадження у навчальний процес результатів дисертаційної роботи на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук Козіна Олександра Євгеновича аспіранта кафедри економіки Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова на тему «Економічна безпека автотранспортного комплексу регіону в умовах поглиблення інтеграційних процесів» зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка.

Підхід до визначення сутності та оцінювання стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України, обґрунтування пріоритетних заходів із її забезпечення, визначення стратегічних напрямків розвитку регіональних автотранспортних комплексів, які запропоновані автором, впроваджено в навчальний процес при викладанні таких навчальних дисциплін «Регіональна економіка», «Основи наукових досліджень», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків», а також для написання випускних кваліфікаційних робіт здобувачів вищої освіти усіх форм навчання спеціальності 051 – Економіка.

Ректор



В. М. Бабаєв

Україна
м. Харків
Товариство з обмеженою відповідальністю
“Експрес”
Код ЄДРПОУ 24659732
61022, м. Харків, пров. Ботанічний, 4.
Тел: (057) 705-17-03; (057) 700-26-49.
Факс (057) 705-17-02
Email: tob_express@ukr.net
-30.09.2020р. № 9

ДОВІДКА
про впровадження у практичну діяльність результатів дисертаційної роботи
Козіна Олександра Євгеновича

ТОВ «Експрес» засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Козіна Олександра Євгеновича щодо оцінювання, формування системи та забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів пройшли апробацію в діяльності ТОВ «Експрес». До результатів, що заслуговують реалізації у практичній діяльності є:

- підхід до оцінювання стану економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону як складової забезпечення комплексного регіонального розвитку та визначення пріоритетних напрямів її забезпечення в умовах поглиблення інтеграції;
- визначення достатнього рівня ЕБ АТКР як певного рівня ЕБ, при якому АТКР має можливість надавати усі необхідні для забезпечення регіональних та міжрегіональних зв'язків автотранспортні послуги. Забезпечення достатнього рівня ЕБ АТКР передбачає не тільки реакцію на загрози, а передбачає створення умов, що дозволяють здійснювати комплекс заходів, які спрямовані на запобігання виникненню загроз у поточній діяльності АТКР;
- визначення меж рівнів ЕБ АТКР, що дозволяє оцінити стан ЕБ АТКР як за кожним рівнем забезпечення (базовим та стратегічним) так і за кожною компонентом базового рівня;
- підхід до забезпечення фінансової спроможності підприємств АТКР як вимоги до здійснення діяльності у сфері автомобільних перевезень, а також напрямів її досягнення з урахуванням особливостей регіонального розвитку в умовах поглиблення інтеграційних процесів, що передбачає запобігання зростання витрат підприємства при впровадженні новітніх умов роботи автоперевізників.
- Довідка видана Козіну О.Є. для подання до Спеціалізованої вченої ради за місцем захисту дисертації.

Директор ТОВ «Експрес»



Степко О.І.



УКРАЇНА

ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ І МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

майдан Свободи 5, Держпром, 3 під., 8 пов., м. Харків, 61022, тел.: (057) 705-10-17, факс: 705-10-29
E-mail: uek@kharkivoda.gov.ua, код ЄДРПОУ 38157940

03.04.2017 № 01-23/3141
на № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження у практичну діяльність результатів дисертаційного дослідження Козіна Олександра Євгеновича, на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук на тему: «Економічна безпека автотранспортного комплексу регіону в умовах поглиблення інтеграційних процесів»

Департамент економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації підтверджує, що результати дисертаційного дослідження Козіна Олександра Євгеновича, щодо формування системи та забезпечення економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів пройшли апробацію в діяльності Департаменту економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації. Спираючись на розробки дисертаційного дослідження Козіна О.Є. та впровадження їх у практичну діяльність було визначено:

- доцільність застосування методичного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону (ЕБ АТКР), який запропоновано автором. Даний підхід базується на комплексній оцінці рівнів ЕБ на базовому рівні забезпечення за функціональними складовими на основі визначення інтегральних показників рівня ЕБ за виробничим компонентом та інфраструктурним компонентом, що дозволяє виявити пріоритетні заходи забезпечення ЕБ АТКР на базовому рівні, враховуючи особливості функціонування АТКР;

- доцільність застосування розподілу функціональних складових АТКР у розрізі формування системи його ЕБ, який запропоновано автором, зокрема виробничого компоненти, яка враховує обсяги виробництва та реалізації автотранспортних послуг із перевезення вантажів та пасажирів, та інфраструктурного компонента, яка враховує створення та забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури. Підхід дозволяє розробити комплекс заходів із забезпечення ЕБ АТКР для кожної функціональної сфери і спрямований на розвиток регіональних та міжрегіональних зв'язків;

003049

- обґрунтованість використання у практичній діяльності підходу до визначення ЕБ АТКР як певного його стану, який зумовлює можливість ефективно функціонувати при подальшій імплементації угод про євроінтеграцію країни і дозволяє надавати автотранспортні послуги в регіоні та за його межами належної якості у обсязі, достатньому для забезпечення регіональних і міжрегіональних зв'язків, а також сприяти розвитку автотранспортної інфраструктури;

- доцільність застосування підходу до забезпечення фінансової спроможності підприємств АТКР як однієї із умов їх діяльності в умовах поглиблення інтеграційних процесів і визначення напрямів її досягнення з урахуванням особливостей регіонального розвитку, які базуються на врахуванні наявності перехідного періоду до нових умов функціонування і передбачають створення недержавних об'єднань на регіональному рівні.

Довідка видана Козіну О.Є. для подання до Спеціалізованої вченої ради за місцем захисту дисертації.

Довідка видана без фінансових зобов'язань перед автором.

Директор Департаменту



А. КОЛОС



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРКАСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЧДТУ

бул. Шевченка, 460, м. Черкаси, 18006, тел. (0472) 71-00-92, факс (0472) 71-00-94
 E-mail : chdtu-cherkasy@ukr.net Код ЄДРПОУ 05390336

28.05.2012 № 896/01-10.01 На № _____ від _____

ДОВІДКА ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ

результатів наукового дослідження аспіранта кафедри економіки
 підприємств міського господарства Харківського національного університету
 міського господарства імені О. М. Бекетова

Козіна Олександра Євгенійовича

Теоретичні положення кандидатської дисертаційної роботи
 Козіна Олександра Євгенійовича, що розкривають особливості формування
 та функціонування системи економічної безпеки автотранспортного
 комплексу регіону в умовах подальшої розвитку інтеграційних процесів в
 Україні, використані у навчальному процесі Черкаського державного
 технологічного університету при підготовці методичних матеріалів та
 викладанні навчальних дисциплін «Економічна теорія», «Національна
 економіка», «Економіка сучасної України».

Довідка видана для подання до спеціалізованої вченої ради за місцем захисту
 дисертаційної роботи.

Ректор ЧДТУ



О.О. Григор

011413

Журба І.О.
 0931072287