

## REFERENCES

- Blyzniuk, A. O. "Analiz stanu systemy upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstv avtotransportnoi haluzi" [Analysis of the State of Economic Security Trucking Industry Management System]. *Problemy i perspektivy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 3(2) (2015): 121-124.
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>
- Duleba, N. V. "Vyznachalni faktory vplyvu na ekonomichnu bezpeku avtotransportnykh pidpriemstv" [Determinants of Influence on Economic Safety of Motor Transport Enterprises]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analizi lohistyka. Tekhnichna serii*, no. 8 (2011): 289-291.
- Holikov, I. V. "Teoretychni zasady ekonomichnoi bezpeky transportnoi haluzi" [Theoretical Foundations of Economic Security of the Transport Industry]. *Biznes Inform.* 2014. [http://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2014-7\\_0-pages-123\\_129.pdf](http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2014-7_0-pages-123_129.pdf)
- Hurnak, V. M., and Ananchenko, V. Ye. "Vazhlyvist ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv haluzei transportu i zvizaku" [The Importance of Economic Security of Enterprises in the Fields of Transport and Communications]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu. Serii «Ekonomika i upravlinnia»*, vol. 1, no. 21-22 (2012): 13-32.
- Matvieieva, A. V. "Transportna bezpeka derzhavy yak skladova natsionalnoi transportnoi polityky" [Transport Safety of the State as Component Part of a National Transport Politic]. *Pravo ta innovatsii*. 2017. <https://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2018/07/Matvieieva19.pdf>
- Platonov, O. I. "Faktory ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv u systemi multymodalnykh perevezen" [Factors Economic Security in System Multimodal Transport]. *Ekonomichni forum*, no. 4 (2015): 308-314.
- Rekun, I. I. *Transformatsiia systemy ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv zaliznychnoho transportu* [Transformation of the System of Economic Security of Railway Transport Enterprises]. Dnipropetrovsk: Kolor-Prynt, 2015.
- Vasyliiev, O. V., and Chupikov, A. A. "Kryterii otsinky ekonomichnoi bezpeky vantazhnykh avtotransportnykh pidpriemstv" [Criteria of the Estimation of Economic Safety of Cargo Autoenterprises]. *Ekonomika ta derzhava*. 2018. [http://www.economy.in.ua/pdf/4\\_2018/6.pdf](http://www.economy.in.ua/pdf/4_2018/6.pdf)

УДК 332.1:656  
JEL: R10; R41; R42; R48

## ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ СТАНУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНАЛЬНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ

©2020 КОЗИН О. Є.

УДК 332.1:656  
JEL: R10; R41; R42; R48

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

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

**Ключові слова:** регіон, автотранспортний комплекс, економічна безпека.

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

**Табл.:** 6. **Бібл.:** 9.

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

**E-mail:** [AlexanderKozin@bigmir.net](mailto:AlexanderKozin@bigmir.net)

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

UDC 332.1:656  
JEL: R10; R41; R42; R48

**Kozin O. Ye. The Theoretical and Applied Foundations for Assessing the Status of Economic Security of Regional Road Transport Complexes**

The article is aimed at studying the current status of road transport complexes of regions in terms of formation of an effective system of their economic security. The current status of road transport complexes of regions is analyzed; tendencies in the development of freight and passenger transportation in the regional context are identified. Two main problematic directions of development of road transport in Ukraine are allocated: 1) status and compliance with the European road infrastructure standards; 2) updating rolling stock as a base for development of automotive services and improving their quality. The approach to the assessment of the status of economic security, based on the allocation of two functional components of road transport complexes is substantiated, which will allow to comprehensively assess the status of economic security and direct the actions of regional authorities to overcome exactly the direction at which the most critical indicators for the status of economic security can be observed. The indicators that provide an opportunity to evaluate the level of economic security according to production and infrastructure components are proposed. The assessment of the status of economic security of regional road transport complexes in 2018 was conducted. As a result of the study is identified that only two regions of Ukraine currently have sufficient level of economic security – Dnipropetrovsk and Zakarpattia regions. At the same time, while displaying a poor condition of infrastructure component Dnipropetrovsk region has sufficient level according to the production component, Zakarpattia region is characterized by sufficient indicators on both components. The status of economic security of road transport complexes in other regions in 2018 was medium or low. Prospects for further research in this direction are the development of approaches to forecasting the status of economic security and development on the basis of the obtained results of effective measures to counteract threats arising in the process of operation.

**Keywords:** region, road transport complex, economic security.

**Tabl.:** 6. **Bibl.:** 9.

**Kozin Oleksandr Ye.** – Postgraduate Student of the Department of Economics, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (17 Marshala Bazhanova Str., Kharkiv, 61002, Ukraine)

**E-mail:** AlexanderKozin@bigmir.net

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

Перенесення акцентів вирішення питань соціально-економічного зростання в регіони, процеси децентралізації та підвищення ролі регіонів у формуванні конкурентоздатної національної економіки підвищує увагу до створення умов ефективного функціонування та сталого розвитку регіональних господарських комплексів та модернізації регіональної інфраструктури. В основі забезпечення таких умов важливе значення має створення такої системи економічної безпеки на регіональному рівні, яка б ефективно підтримувала темпи розвитку таких комплексів та забезпечувала можливість нівелювання загроз, що виникають у процесі здійснення господарської діяльності. Формування системи економічної безпеки має відбуватися як у цілому для регіональних комплексів, так і для окремих їх складових.

У сучасних соціально-економічних умовах трансформації, які відбуваються у транспортному комплексі, зокрема в перерозподілі транспортних потоків та частки видів транспорту в здійсненні перевезень, автомобільний транспорт стає основним видом транспорту, який забезпечує більшість потреб регіонів у вантажних і пасажирських перевезеннях. Але, незважаючи на великий попит на послуги автомобільного транспорту, вагомий внесок його у формування підтримання сталого регіонального розвитку, значна кількість стримуючих факторів (стан дорожньо-транспортної інфраструктури, відсутність дієвих механізмів розвитку приватного партнерства на транспорті, дієвих програм підтримки оновлення рухомого складу) негативно відбиваються на функціонуванні регіональних автотранспортних комплексів, що підвищує актуальність вирішення питань формування їх економічної безпеки.

Питання ефективного функціонування автомобільного транспорту, створення організаційно-економічних умов для розвитку автомобільного транспорту знайшли своє відображення у значній кількості наукових доробків провідних українських учених. І. Садловська, визначаючи пріоритетні напрямки розвитку автомобільного транспорту, визначає, що важливими умовами розвитку даного виду транспорту є перерозподіл обов'язків з управління автомобільним транспортом між державними органами та місцевим самоврядуванням; передача частини повноважень з управління дорогами загального користування на регіональний рівень; підвищення відповідальності місцевих органів влади за утриманням дорожньо-транспортної інфраструктури в належному стані [1, с. 28].

Основні причини, що стримують розвиток автомобільного транспорту, визначає В. Кудрявцев, виділяючи:

- ✦ нестабільність загальноекономічних і правових умов роботи, відсутність механізму та нерозвиненість регіональної законодавчої бази;
- ✦ нестійку економічну ситуацію, інфляцію, ненадійність банків та інших фінансових інститутів;
- ✦ недосконалість державного регулювання автотранспортних послуг, відсутність правових гарантій;
- ✦ низький рівень правової культури, ділової репутації та відсутність ділової етики в підприємців на автотранспорті;
- ✦ нерозвинену матеріально-технічну базу автотранспортних підприємств [2, с. 229].

Значна кількість досліджень, що стосуються розвитку діяльності транспортного комплексу в цілому й автотранспортного комплексу зокрема, розкри-

вають проблемні питання державного регулювання; становлення ефективних структур державного управління та контролю; створення ефективного державного механізму; формування державних цільових програм; становлення державно-приватного партнерства на автомобільному транспорті тощо [3–6].

Незважаючи на загальний зміст визначених питань, вони чітко виділяють два основні проблемні напрямки розвитку діяльності автомобільного транспорту в Україні: 1) стан і відповідність європейським стандартам дорожньої інфраструктури; 2) оновлення рухомого складу як база розвитку автомобільних послуг і підвищення їх якості.

За даних умов питання формування результативної системи економічної безпеки автотранспортних комплексів на регіональному рівні набуває значної актуальності, що зумовлюється необхідністю формування дієвих механізмів впливу на розвиток автотранспортних перевезень, розбудови дорожньо-транспортної інфраструктури, підвищення рівня задоволення потреб і якості перевезень у певних регіонах.

Мета статті полягає у визначенні теоретичних засад визначення й оцінювання стану економічної безпеки автотранспортних комплексів (АТК) у регіональному вимірі.

Ситуація, що склалася в регіональних АТК на сучасному етапі розвитку регіонів України, характеризується значною кількістю протиріч: розширення можливостей впливу на соціально-економічні процеси регіональних органів влади та місцевого самоуправління; перенесення акцентів зростання безпосередньо в регіони поєднується із посиленням диференціації регіонів України, розривом сталих міжрегіональних зв'язків, що підвищує вплив значної кількості загроз економічній безпеці АТК регіонів.

Розвиток автотранспортних перевезень у регіонах України наочно демонструє зростання ролі автомобільного транспорту в забезпеченні потреб із перевезення вантажів у більшості регіонів України (табл. 1).

Стосовно попередніх років стабільне падіння обсягів перевезення вантажів простежується в певній кількості регіонів у 2015–2016 рр., що зумовлено перерозподілом вантажопотоків.

Аналогічна ситуація простежується і в розподілі перевезень пасажирів автомобільним транспортом у регіонах України (табл. 2).

Розглядаючи економічну безпеку регіональних автотранспортних комплексів, важливо зазначити, що на формування її системи впливає підхід до визначення автотранспортного комплексу. Якщо розглядати АТК регіону як сукупність сфери виробництва автотранспортних послуг і сфери забезпечення функціонування автомобільного транспорту, то рівень економічної безпеки має враховувати стан даних двох складових. Виробничий компонент буде

визначати безпосередньо сукупність відносин із виробництва та надання автотранспортних послуг на певній території, а інфраструктурний – наявність відповідної інфраструктури, що забезпечує їх надання [7, с. 153].

Виходячи із методичного підходу до оцінювання стану економічної безпеки, який запропоновано у праці [8, с. 60–61], визначимо рівень економічної безпеки автотранспортних регіонів України у 2018 р.

Першим важливим етапом є відбір показників, які характеризують певний компонент.

Для виробничого компонента такими показниками визначено:

1. Питома вага автомобільного транспорту в перевезенні вантажів у регіоні, %.
2. Вантажооборот у регіоні, млн ткм.
3. Середня відстань перевезення вантажів у регіоні, км.
4. Пасажирооборот у регіоні, млн пас. км.
5. Кількість поїздок на 1 особу в регіоні, поїздок.
6. Загальний пробіг автобусів у регіоні, тис. км.
7. Загальний пробіг вантажних автомобілів у регіоні, тис. км.
8. Пробіг автобусів з пасажирями в регіоні, тис. км.
9. Пробіг вантажних автомобілів з вантажем у регіоні, тис. км [9, с. 180–181] (табл. 3).

Для інфраструктурного компонента такими показниками визначено:

1. Довжина автомобільних доріг загального користування в регіоні, тис. км.
2. Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км<sup>2</sup> території.
3. Кількість автозаправних станцій у регіоні, од.
4. Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям I категорії в загальній довжині автомобільних доріг, %.
5. Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям II категорії в загальній довжині автомобільних доріг, %.
6. Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям III категорії в загальній довжині автомобільних доріг, % [9, с. 180–181] (табл. 4).

На основі таксономічного методу здійснюють розрахунок інтегрального показника за кожним компонентом (виробничим або інфраструктурним). Результати розрахунку інтегральних показників наведено в табл. 5.

Базуючись на визначених рівнях економічної безпеки (низькому, середньому, достатньому, високому) за кожним компонентом і запропонованими значеннями інтегральних показників, визначимо рівень економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України у 2018 р. [8, с. 62].

## Індекси перевезення вантажів автомобільним транспортом (% до попереднього року)

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

Таблиця 2

## Індекси перевезення пасажирів автомобільним транспортом (% до попереднього року)

| Регіон/Область    | Рік    |        |        |        |        |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   |
| 1                 | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      |
| Вінницька         | 97,25  | 99,32  | 92,71  | 99,51  | 98,64  |
| Волинська         | 92,94  | 97,08  | 96,87  | 92,05  | 93,39  |
| Дніпропетровська  | 83,70  | 61,61  | 62,32  | 114,95 | 102,05 |
| Донецька          | 78,93  | 30,64  | 69,63  | 111,15 | 100,56 |
| Житомирська       | 101,14 | 99,86  | 94,21  | 91,90  | 96,90  |
| Закарпатська      | 95,13  | 104,39 | 87,15  | 91,42  | 86,51  |
| Запорізька        | 106,01 | 87,86  | 94,59  | 103,33 | 104,15 |
| Івано-Франківська | 102,90 | 93,79  | 71,00  | 111,80 | 105,67 |
| Київська          | 102,55 | 87,48  | 82,65  | 102,73 | 97,00  |
| Кіровоградська    | 71,19  | 101,68 | 96,91  | 89,15  | 118,38 |
| Луганська         | 44,86  | 15,20  | 140,96 | 67,52  | 81,01  |
| Львівська         | 102,76 | 89,12  | 87,27  | 98,57  | 94,81  |

| 1             | 2      | 3     | 4      | 5      | 6      |
|---------------|--------|-------|--------|--------|--------|
| Миколаївська  | 93,21  | 68,87 | 101,92 | 102,12 | 100,92 |
| Одеська       | 94,44  | 87,24 | 96,31  | 92,63  | 84,17  |
| Полтавська    | 100,19 | 98,67 | 96,54  | 90,24  | 109,49 |
| Рівненська    | 101,42 | 92,82 | 94,95  | 114,25 | 89,41  |
| Сумська       | 97,66  | 96,55 | 95,34  | 102,61 | 109,21 |
| Тернопільська | 106,84 | 94,94 | 84,48  | 95,18  | 87,91  |
| Харківська    | 99,07  | 97,04 | 89,81  | 102,68 | 89,64  |
| Херсонська    | 92,28  | 87,65 | 96,56  | 86,39  | 91,56  |
| Хмельницька   | 92,58  | 95,81 | 97,17  | 96,82  | 88,92  |
| Черкаська     | 92,66  | 94,81 | 92,88  | 97,64  | 91,54  |
| Чернівецька   | 98,61  | 92,47 | 76,84  | 112,58 | 96,47  |
| Чернігівська  | 89,02  | 78,57 | 97,73  | 93,66  | 91,42  |

Таблиця 3

Вихідні дані для розрахунку рівня економічної безпеки за виробничим компонентом у 2018 р.

| Регіон/Область    | Показник |        |     |      |    |          |          |       |       |
|-------------------|----------|--------|-----|------|----|----------|----------|-------|-------|
|                   | 1        | 2      | 3   | 4    | 5  | 6        | 7        | 8     | 9     |
| Вінницька         | 2,7      | 1813,6 | 63  | 1329 | 51 | 107532,5 | 35710,8  | 28,9  | 81,4  |
| Волинська         | 1,2      | 2108,6 | 168 | 1894 | 77 | 103469,7 | 36978,3  | 12,5  | 80,5  |
| Дніпропетровська  | 26,2     | 4421,4 | 16  | 1887 | 31 | 314481,5 | 84441,3  | 284,2 | 101,7 |
| Донецька          | 10,9     | 2230,5 | 19  | 1028 | 19 | 69334    | 41209,2  | 118,6 | 80,7  |
| Житомирська       | 3,7      | 1035,6 | 26  | 1077 | 54 | 85691    | 45877,3  | 39,9  | 66,7  |
| Закарпатська      | 0,8      | 4862,6 | 526 | 710  | 30 | 102167,6 | 22329,6  | 9,2   | 37,3  |
| Запорізька        | 2,7      | 1384,3 | 48  | 836  | 36 | 134354,1 | 91433,4  | 29    | 63    |
| Івано-Франківська | 1,4      | 1649,4 | 105 | 930  | 41 | 119352,1 | 44070,1  | 15,7  | 56,8  |
| Київська          | 4,4      | 3854,6 | 80  | 2253 | 49 | 239375,7 | 96535,3  | 48,2  | 84,3  |
| Кіровоградська    | 3,6      | 1195   | 21  | 828  | 49 | 63980,5  | 28349,6  | 38,8  | 47    |
| Луганська         | 1,5      | 860,1  | 54  | 226  | 5  | 27083,1  | 15058,5  | 16,1  | 11,7  |
| Львівська         | 2        | 4511,1 | 210 | 2613 | 52 | 275228,9 | 146618,1 | 21,5  | 133   |
| Миколаївська      | 2,1      | 1406,7 | 61  | 1080 | 74 | 75425,7  | 16652,3  | 23    | 84,8  |
| Одеська           | 2,1      | 2796,2 | 124 | 4777 | 57 | 191891,7 | 122101,9 | 22,6  | 135,7 |
| Полтавська        | 17,8     | 3530,6 | 18  | 1006 | 35 | 154667,7 | 60587,1  | 193   | 50,2  |
| Рівненська        | 1,4      | 1732,7 | 117 | 1050 | 76 | 84686,9  | 21312    | 14,8  | 88,4  |
| Сумська           | 1,1      | 666,2  | 57  | 614  | 56 | 59338,7  | 27387,8  | 11,6  | 61,4  |
| Тернопільська     | 1,3      | 1317,7 | 90  | 908  | 51 | 82722,6  | 22766,1  | 14,7  | 53,9  |
| Харківська        | 2,7      | 3770,2 | 127 | 1404 | 41 | 202571,4 | 72373,6  | 29,7  | 111,9 |
| Херсонська        | 1        | 1266,7 | 114 | 1646 | 58 | 60506,1  | 49607,3  | 11,1  | 61,7  |
| Хмельницька       | 2,7      | 2241   | 75  | 902  | 59 | 112048,6 | 34236,7  | 29,7  | 75,5  |
| Черкаська         | 2,9      | 2013,2 | 63  | 744  | 55 | 92193,7  | 64002,1  | 31,9  | 67,8  |
| Чернівецька       | 0,5      | 1128,8 | 213 | 728  | 33 | 34715,6  | 23146,7  | 5,3   | 30,2  |
| Чернігівська      | 1,1      | 1087   | 91  | 614  | 46 | 56082,8  | 36587,4  | 11,9  | 47,3  |

Вихідні дані для розрахунку рівня економічної безпеки за інфраструктурним компонентом у 2018 р.

| Регіон/Область    | Показник |     |     |      |       |       |
|-------------------|----------|-----|-----|------|-------|-------|
|                   | 1        | 2   | 3   | 4    | 5     | 6     |
| Вінницька         | 9,5      | 359 | 306 | 1,04 | 4,11  | 19,19 |
| Волинська         | 6,2      | 308 | 169 | 1,02 | 7,74  | 16,49 |
| Дніпропетровська  | 9,2      | 288 | 471 | 3,16 | 7,38  | 11,36 |
| Донецька          | 8,1      | 305 | 227 | 3,43 | 11,67 | 14,78 |
| Житомирська       | 8,6      | 288 | 229 | 2,68 | 5,86  | 15,03 |
| Закарпатська      | 3,4      | 267 | 240 | 0,54 | 9,88  | 17,69 |
| Запорізька        | 7        | 258 | 290 | 0,67 | 13,31 | 14,65 |
| Івано-Франківська | 4,1      | 294 | 174 | 0,86 | 10,55 | 11,30 |
| Київська          | 8,7      | 309 | 463 | 4,95 | 10,13 | 23,65 |
| Кіровоградська    | 6,3      | 256 | 193 | 0,59 | 4,17  | 18,47 |
| Луганська         | 4,4      | 165 | 95  | 1,71 | 14,65 | 23,50 |
| Львівська         | 8,4      | 385 | 372 | 0,64 | 11,96 | 17,06 |
| Миколаївська      | 4,8      | 195 | 245 | 1,22 | 9,81  | 14,54 |
| Одеська           | 8,3      | 249 | 404 | 2,65 | 7,57  | 9,47  |
| Полтавська        | 8,9      | 310 | 293 | 1,29 | 4,31  | 11,43 |
| Рівненська        | 5,2      | 259 | 173 | 2,31 | 6,71  | 7,10  |
| Сумська           | 7,2      | 302 | 158 | 0,05 | 4,76  | 16,31 |
| Тернопільська     | 5        | 362 | 186 | 0,40 | 9,51  | 18,08 |
| Харківська        | 9,7      | 309 | 503 | 1,85 | 5,68  | 16,59 |
| Херсонська        | 5        | 176 | 209 | 0,99 | 7,55  | 20,08 |
| Хмельницька       | 7,2      | 349 | 240 | 0,58 | 6,21  | 26,21 |
| Черкаська         | 6,1      | 292 | 253 | 1,86 | 8,46  | 19,99 |
| Чернівецька       | 2,9      | 358 | 178 | 0,64 | 7,39  | 15,60 |
| Чернігівська      | 7,7      | 241 | 179 | 1,63 | 2,42  | 12,70 |

Таблиця 5

Інтегральні показники, що оцінюють рівень економічної безпеки за виробничим та інфраструктурним компонентом у 2018 р.

| Регіон/Область    | Виробничий компонент | Інфраструктурний компонент |
|-------------------|----------------------|----------------------------|
| 1                 | 2                    | 3                          |
| Вінницька         | 0,501                | 0,644                      |
| Волинська         | 0,530                | 0,522                      |
| Дніпропетровська  | 0,632                | 0,564                      |
| Донецька          | 0,493                | 0,488                      |
| Житомирська       | 0,475                | 0,546                      |
| Закарпатська      | 0,670                | 0,703                      |
| Запорізька        | 0,459                | 0,533                      |
| Івано-Франківська | 0,475                | 0,492                      |
| Київська          | 0,561                | 0,639                      |
| Кіровоградська    | 0,456                | 0,490                      |
| Луганська         | 0,371                | 0,501                      |
| Львівська         | 0,563                | 0,584                      |
| Миколаївська      | 0,488                | 0,493                      |

| 1                           | 2            | 3            |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Одеська                     | 0,560        | 0,534        |
| Полтавська                  | 0,561        | 0,515        |
| Рівненська                  | 0,499        | 0,479        |
| Сумська                     | 0,443        | 0,487        |
| Тернопільська               | 0,466        | 0,528        |
| Харківська                  | 0,546        | 0,565        |
| Херсонська                  | 0,482        | 0,487        |
| Хмельницька                 | 0,501        | 0,554        |
| Черкаська                   | 0,481        | 0,558        |
| Чернівецька                 | 0,440        | 0,494        |
| Чернігівська                | 0,443        | 0,478        |
| <b>Максимальне значення</b> | <b>0,670</b> | <b>0,703</b> |
| <b>Мінімальне значення</b>  | <b>0,371</b> | <b>0,478</b> |

Кожному рівню економічної безпеки привласнено певну оцінку:

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

Результати оцінки стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України у 2018 р. наведено в табл. 6.

Отже, стан економічної безпеки автотранспортних комплексів більшості регіонів України характеризується як низький і середній. Лише два регіони у 2018 р. мали відносно задовільний стан економічної безпеки – це Дніпропетровська та Закарпатська області. При цьому, при незадовільному стані інфраструктурної складової Дніпропетровська області має достатній рівень за виробничим компонентом, а Закарпатський регіон характеризується достатніми показниками за обома компонентами.

## ВИСНОВКИ

Отже, проведена оцінка стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України продемонструвала, що більшість регіонів мають середній або низький рівень стану економічної безпеки, що не дає можливості ефективно протидіяти та запобігати загрозам, які виникають у процесі їх функціонування. Запропонований методичний підхід, який базується на виділенні двох компонентів регіональних автотранспортних комплексів – виробничого та інфраструктурного, дозволяє комплексно оцінити стан економічної безпеки та спрямувати дії регіональних органів влади на подолання недоліків саме в тому напрямі, за яким простежується найбільш критичні для стану економічної безпеки показники.

Результати оцінювання стану економічної безпеки регіональних автотранспортних комплексів у по-

дальшому є підґрунтям для розробки дієвих механізмів їх розвитку та модернізації із урахуванням вимог, які висуваються до їх діяльності при подальшій інтеграції країни в європейський економічний простір. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури та дорожнього комплексу в Україні. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління»*. 2014. Вип. 30. С. 21–31.
2. Кудрявцев В. М. Пріоритетні напрямки розвитку автотранспортної галузі з позицій забезпечення інвестиційної безпеки. *Бізнес Інформ*. 2013. № 4. С. 228–232. URL: [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2013-4\\_0-pages-228\\_232.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2013-4_0-pages-228_232.pdf)
3. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. *Ефективна економіка*. 2010. № 6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241>
4. Брагінський В. В. Державне управління розвитком дорожньо-транспортної інфраструктури України. *Право та державне управління*. 2011. № 3. С. 112–116. URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/3058/%C1#chapter>
5. Пушкар Т. А., Жовтяк Г. А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України. *Економіка та держава*. 2013. № 8. С. 56–59.
6. Фердман Г. П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2014. № 2. С. 179–184. DOI: <https://doi.org/10.35432/1993-8330arpa2782019179115>
7. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2016. № 2. С. 146–154.

## Результати оцінки стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів у 2018 р.

| Регіон/Область              | Виробничий компонент | Інфраструктурний компонент | Загальна оцінка | Стан економічної безпеки АТКР |
|-----------------------------|----------------------|----------------------------|-----------------|-------------------------------|
| Вінницька                   | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Волинська                   | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Дніпропетровська            | B                    | C                          | BC              | Достатній                     |
| Донецька                    | C                    | D                          | CD              | Низький                       |
| Житомирська                 | C                    | C                          | CC              | Низький                       |
| Закарпатська                | B                    | B                          | BB              | Достатній                     |
| Запорізька                  | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Івано-Франківська           | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Київська                    | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Кіровоградська              | C                    | D                          | CD              | Низький                       |
| Луганська                   | D                    | C                          | DC              | Низький                       |
| Львівська                   | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Миколаївська                | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Одеська                     | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Полтавська                  | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Рівненська                  | C                    | D                          | CD              | Низький                       |
| Сумська                     | D                    | D                          | DD              | Низький                       |
| Тернопільська               | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Харківська                  | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Херсонська                  | C                    | D                          | CD              | Низький                       |
| Хмельницька                 | C                    | C                          | CC              | Низький                       |
| Черкаська                   | C                    | C                          | CC              | Середній                      |
| Чернівецька                 | D                    | C                          | DC              | Низький                       |
| Чернігівська                | D                    | D                          | DD              | Низький                       |
| <b>Максимальне значення</b> | <b>0,670</b>         | <b>0,703</b>               | -               | -                             |
| <b>Мінімальне значення</b>  | <b>0,371</b>         | <b>0,478</b>               | -               | -                             |

8. Козін О. Є. Оцінка стану економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. 2016. Вип. 20. С. 60–63.
9. Козін О. Є. Методичний підхід до оцінки економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 7. С. 179–184.

**Науковий керівник – Пушкар Т. А.**, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова

## REFERENCES

Bondar, N. M. "Svitovi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva u transportnii haluzi" [The World Experience of Public-Private Partnership in the Transport Industry]. *Efektivna ekonomika*. 2010. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241>

Brahinskyi, V. V. "Derzhavne upravlinnia rozvytkom dorozhno-transportnoi infrastruktury Ukrainy" [Public Administration of the Development of Road and Transport Infrastructure of Ukraine]. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*. 2011. <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/3058/%C1#chapter>

Ferdman, H. P. "Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoi systemy Ukrainy" [Problems and Prospects of Development of the Transport System of Ukraine]. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*, no. 2 (2014): 179-184.

DOI: <https://doi.org/10.35432/1993-8330arpa2782019179115>

Kozin, O. Ye. "Metodychni pidkhid do otsinky ekonomichnoi bezpeky avtotransportnoho kompleksu rehionu" [Methodological Approaches to Assessing the Economic Security of the Motor Transport Complex of the Region]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, no. 7 (2016): 179-184.

Kozin, O. Ye. "Otsinka stanu ekonomichnoi bezpeky avtotransportnykh kompleksiv rehioniv Ukrainy" [Assess-



ment of the Economic Security of Transport Systems of Regions of Ukraine]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Seriya «Ekonomika i menezhment»*, no. 20 (2016): 60-63.

Kudriavtsev, V. M. "Priorityetni napriamky rozvytku avtotransportnoi haluzi z pozytsii zabezpechennia investytsiinoi bezpeky" [Priority Directions of Development of Transportation Branch From the Point of View of Ensuring its Investment Security]. *Biznes Inform.* 2013. [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2013-4\\_0-pages-228\\_232.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2013-4_0-pages-228_232.pdf)

Pushkar, T. A., and Kozin, O. Ye. "Kontseptualni pidkhody do pytan ekonomichnoi bezpeky avtotransportnoho kompleksu rehionu" [Conceptual Approaches to Questions of Economic Security of Motor Transport

Complex of Region]. *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 2 (2016): 146-154.

Pushkar, T. A., and Zhovtiak, H. A. "Aktualni tendentsii ta perspektyvy rozvytku avtomobilnoho transportu skhidnykh rehioniv Ukrainy" [Actual Tendencies and Prospects of Development of Motor Transport of East Regions of Ukraine]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 8 (2013): 56-59.

Sadlovska, I. "Priorityety reformuvannia ta modernizatsii transportnoi infrastruktury ta dorozhnoho kompleksu v Ukraini" [Priorities of Reforming and Modernization of Transport Infrastructure and Road Complex in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnogo ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu. Seriya «Ekonomika i upravlinnia»*, no. 30 (2014): 21-31.

УДК 338.484  
JEL: L83; R19; Z32

## ДЕЯКІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ

©2020 САРКІСЯН Г. О.

УДК 338.484  
JEL: L83; R19; Z32

### Саркісян Г. О. Деякі аспекти регулювання туристичної галузі регіону

Туристична діяльність є важливим сегментом збагачення держави та регіонів, здійснюючи в основному мультиплікативний ефект на всі інші галузі та сфери діяльності. Ознакою розвинених країн Європи та світу залишається високий рівень відвідування та визнання міжнародними відвідувачами принад і культурно-рекреаційних видовищ. На жаль, українська туріндустрія знаходиться в недостатній стадії свого визнання. Мета статті полягає дослідженні важливих аспектів щодо регулювання туристичної галузі регіону. Розглянуто туристичну галузь країни як таку, що потребує переформатування регулюючих процесів на різних рівнях свого функціонування; здійснено моніторинг основних нормативно-правових документів, які забезпечують діяльність національного та регіонального туристичного ринків; констатовано їх недосконалість стосовно сучасних міжнародних туристичних потоків; запропоновано певні аспекти по їх удосконаленню. З огляду на недосконалість нормативно-правового забезпечення, регулюючі процеси, на нашу думку, в Законі України «Про туризм» слід вдосконалити, зокрема в частині того, що закон штучно створює умови для монополії туристичної галузі та надмірного втручання держави в туристичну діяльність. Конкретизовано функціональні обов'язки регулюючих установ на різних рівнях, доведено отримання синергетичного ефекту в результаті їх взаємодії та консолідації. Розглянуто практику зарубіжних країн стосовно формування так званих регіональних туристичних корпорацій, які синтезують різні види туризму, узгоджують інформаційний супровід пропозиції туристичних послуг, формують конкурентне ціноутворення. Згруповано зазначені країни за ефективністю регулюючих процесів туристичного ринку за трьома моделями. Запропоновано ряд напрямів щодо покращення регулюючих процесів туристичних ринків.

**Ключові слова:** туристичний ринок, туристичний потік, регіональна політика, туристична індустрія, міжнародне регулювання.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-83-87>

**Бібл.:** 11.

**Саркісян Ганна Овсепівна** – кандидат технічних наук, доцент, декан факультету технології вина та туристичного бізнесу, Одеська національна академія харчових технологій (вул. Канатна, 112, Одеса, 65039, Україна)

**E-mail:** [volodymyr@wiktoryia.com](mailto:volodymyr@wiktoryia.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-7362-3637>

**Researcher ID:** <https://publons.com/researcher/D-7283-2018/>

UDC 338.484  
JEL: L83; R19; Z32

### Sarkisian G. O. Some Aspects of the Regulation of the Tourism Industry in the Region

Tourism is an important segment of the enrichment of the State and regions, having mainly a multiplier effect on all other industries and spheres of activity. A sign of the developed countries of Europe and the world remains the high level of visiting and recognition by international visitors of attractions and cultural and recreational spectacles. Unfortunately, Ukrainian industry is at the stage of its insufficient recognition. The purpose of the article is to study important aspects of the regulation of the tourism industry in the region. The article considers the tourism industry of the country as one that requires reformatting of regulatory processes at different levels of its own functioning, monitors the main legal documents that ensure the activities of national and regional tourism markets, states their imperfections in relation to modern international tourism flows, suggests certain aspects on their improvement. Given the imperfection of the legal framework, the regulatory processes in the Law of Ukraine "On Tourism" should be improved, in our opinion, in particular in the part where the Law artificially creates conditions for the monopoly of the tourism industry and excessive intervention of the State in tourism. The functional responsibilities of regulatory institutions at different levels are specified, the synergistic effect as a result of their interaction and consolidation is proved. The practice of foreign countries regarding the formation of so-called regional tourist corporations, which synthesize different types of tourism, coordinate information support of tourism services, form a competitive pricing, is considered. These countries are grouped by the efficiency of regulatory processes in the tourism market by three models. A number of directions for improving the regulatory processes of tourism markets are proposed.