

СЕКЦІЯ 5

РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 332.1:656.13:351.862.6

Пушкар Т.А.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки підприємств міського господарства
Харківського національного університету міського господарства
імені О.М. Бекетова*

Козін О.Є.

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

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ РЕГІОНІВ В УМОВАХ ПОГЛИБЛЕННЯ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто основні напрями впровадження вимог до діяльності автоперевізників у розрізі забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. Визначено загрози економічній безпеці регіональних автотранспортних комплексів, які виникають у довгостроковому періоді під час подальшого поглиблення інтеграційних процесів. Проаналізовано особливості використання умов бездоганної репутації, фінансової спроможності, наявності транспортного менеджера під час формування соціально відповідального автоперевізника. Адаптація до умов діяльності автотранспортних комплексів в умовах Євроінтеграції є частиною формування системи економічної безпеки. Основними напрямками її забезпечення визначено розробку організаційних умов господарювання та нормативно-правової бази на державному рівні, формування підходів до управління й організації діяльності автотранспортних комплексів на регіональному рівні, визначення умов господарювання безпосередньо автоперевізників і підприємств дорожньо-транспортної інфраструктури.

Ключові слова: регіон, автомобільний транспорт, автотранспортний комплекс регіону, інтеграція, економічна безпека, фінансова спроможність.

АННОТАЦІЯ

В статье рассмотрены основные направления внедрения требований к деятельности автоперевозчиков в разрезе обеспечения экономической безопасности автотранспортных комплексов регионов. Определены угрозы экономической безопасности региональных автотранспортных комплексов, которые возникают в долгосрочном периоде при дальнейшем углублении интеграционных процессов. Проанализированы особенности применения условий безупречной репутации, финансовой устойчивости, наличия транспортного менеджера при формировании социально ответственного автоперевозчика. Адаптация к условиям деятельности автотранспортных комплексов в условиях Евроинтеграции является частью формирования системы экономической безопасности. Основными направлениями ее обеспечения определены разработка организационных условий хозяйствования и нормативно-правовой базы на государственном уровне, формирование подходов к управлению и организации деятельности автотранспортных комплексов на региональном уровне, определение условий хозяйствования непосредственно автоперевозчиков и предприятий дорожно-транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: регион, автомобильный транспорт, автотранспортный комплекс, интеграция, экономическая безопасность, финансовая устойчивость.

ANNOTATION

The present article considers the main directions of implementation of the requirements for the operation of carriers in the context of ensuring the economic safety of motor transport complexes of the regions. The threats to the economic security of regional motor transport complexes, which arise in the long-term period with the further deepening of integration processes, are identified. The specificities of the use of the conditions of impeccable reputation, financial capacity, the presence of a transport manager in the formation of a socially responsible motor carrier are determined. Adaptation to the conditions of the activity of motor transport complexes in the conditions of European integration is a part of the forming the system of economic security. The main directions of its provision are determined by the development of organizational conditions of the economy and the regulatory and legal framework at the state level, the formation of approaches to the management and organization of the activities of motor transport complexes at the regional level, the definition of the conditions of management of carriers directly and enterprises of road and transport infrastructure.

Key words: region, automobile transport, motor transport complex of the region, integration, economic security, financial capacity.

Постановка проблеми. Визначальним фактором забезпечення економічної безпеки АТК регіонів під час поступової інтеграції до ЄС стає вжиття низки 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 визначенням і вжиттям заходів, які на момент виникнення загрози значно нівелюють її шляхом ґрунтовної підготовки до новітніх вимог.

Реалії часу вимагають розроблення таких підходів, які б визначали 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, українських автоперевізників чекають довгі роки адаптації, що потенційно створює нові загрози їх діяльності під час подальшої інтеграції країни в ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. 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. Питання інтеграції транспортної системи України до світової транспортної системи досить широко розглядаються в наукових працях українських вчених. Питанням світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури присвячені праці таких вчених, як Н.М. Бондар [1], Т.А. Пушкар [2], Л.Ю. Чобаль [3].

Поглиблення процесів інтеграції України до ЄС знаходить своє відображення в наукових доробках, що присвячені функціонуванню та розвитку транспортної інфраструктури. Значна кількість досліджень присвячена адаптації умов здійснення перевезень в Україні до вимог ЄС [4–8].

Л.Ю. Чобаль, визначаючи пріоритетні напрями державної політики щодо 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, адаптацію українського законодавства до норм міжнародного права, сприяння переорієнтації частини транспортних транзитних перевезень на більш екологічні види транспорту, реалізацію транспортного потенціалу країни [3, с. 39].

О.Б. Мних результатами транспортної інтеграції для України вважає надходження іноземного капіталу, удосконалення інфраструктури, експорт транспортних послуг, переваги в доступі до ринків, зростання кількості перевезень, підвищення стандартів з надання транспортних послуг та безпеки перевезень, бюджетну та ресурсну підтримку з боку ЄС, збільшення економічної ефективності транспортної системи країни [9, с. 437].

В.А. Балін серед найбільш вагомих заходів та реформ у сфері автомобільного транспорту називає гарантування регулювання питання допуску до професійної діяльності міжнародного та транспортного сектору; введення міжнародних стандартів щодо дотримання часу роботи та відпочинку водіїв; прийняття та впровадження дій щодо підвищення безпеки на транспорті [5, с. 89]. Необхідною умовою інтеграції української автотранспортної системи у транспортну систему ЄС є приведення у відповідність умов ліцензування автотранспортної діяльності. Ю.В. Майборода зазначає, що в наявній в Україні системі ліцензування автотранспортних перевезень є низка вимог, які є тотожними

загальноєвропейським і можуть стати основою для впровадження умов допуску до професії, які застосовуються у країнах ЄС [10, с. 35].

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Гармонізація підходів до функціонування автотранспортних комплексів регіонів у країнах та регіонах ЄС охоплює майже всі аспекти, а саме від технічних вимог до екологізації автотранспортних перевезень. У сучасних умовах розвитку інтеграційних процесів поступове впровадження вимог до діяльності автоперевізників на ринках вантажних і пасажирських перевезень стає запорукою забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів. Завданням статті є визначення та обґрунтування ключових параметрів забезпечення економічної безпеки під час подальшого розвитку інтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Під час аналізування етапів уніфікації та гармонізації умов діяльності АТК регіонів, їх спрямованості та цілей виділяється низка нових загроз економічній безпеці АТК регіонів в умовах поглиблення інтеграції:

1) спрямованість європейської транспортної політики на скорочення автомобільних перевезень на середні відстані та заміни їх залізничними перевезеннями;

2) упровадження більш жорстких екологічних умов з метою обмеження негативного впливу на навколишнє середовище;

3) формування прозорих принципів фінансування ремонту та будівництва доріг з обов'язковим включенням екологічної складової та забезпеченням фінансових гарантій;

4) упровадження технічних вимог на рівні країн ЄС;

5) формування вимог до автоперевізників з огляду на наявні в країнах ЄС умови допуску до професії.

Особливої уваги заслуговує зміна умов допуску до роботи компаній, що займаються автомобільними та вантажними перевезеннями.

Свій розвиток положення допуску до роботи автомобільних операторів (в інтерпретації країнами ЄС – автоперевізників, перевізників, автотранспортних підприємств) отримали під час прийняття Регламенту (ЄС) 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 № 1071/2009. Основними підходами до допуску до роботи визначені наявність бездоганної репутації, забезпечення фінансового стану, відповідність професійній кваліфікації. Ці положення отримали своє трактування та конкретизацію шляхом введення вимог до наявності транспортного менеджера як гаранта професійної організації діяльності та якості управління перевезеннями, наявності спеціального обладнаного місця для зберігання і автотран-

спортних засобів як основи їх відповідного технічного стану [11].

У Регламенті значно розширені поняття «хороша репутація перевізника», вимоги до обов'язків транспортного менеджера, визначення й підходи до підтвердження фінансового становища, а також чітко окреслені вимоги до професійної компетенції.

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

1) забезпечення добросовісної конкуренції на ринках автотранспортних послуг;

2) створення рівних умов для автомобільних перевізників усіх країн ЄС, а також перевізників з інших держав;

3) забезпечення однорідних та раціональних умов застосування правил, що передбачені Регламентом;

4) становлення соціально відповідального бізнесу на ринках автомобільних перевезень, підвищення соціальної відповідальності як безпосередньо автоперевізників, так і регіональних і державних органів влади;

5) забезпечення екологізації автомобільних перевезень, зниження негативного впливу автотранспорту на навколишнє середовище;

6) уніфікація підходів до регіонального та державного управління автотранспортних комплексів регіонів;

7) забезпечення можливостей врахування регіональних особливостей введення бізнесу на транспорті, національних підходів до організації його діяльності;

8) уніфікація, спрощення документації та процедурних питань організації діяльності.

Кожен із визначених моментів є досить новим для українських перевізників, оскільки, незважаючи на те, що питання поступового впровадження європейських вимог у практику ліцензування автомобільних перевезень оговорюється протягом багатьох років, істотних кроків щодо підготовки роботи АТК регіонів у нових умовах з урахуванням євроінтеграційних пріоритетів досить не здійснено.

Питання професійної компетенції певною мірою знайшли своє відображення у ліцензійних вимогах, які застосовуються до автоперевізників в Україні, але здебільшого такі вимоги стосуються досвіду, підготовки та умов роботи водіїв (зокрема, наявність прав відповідної категорії, необхідність постійних медичних оглядів, наявність певного досвіду під час допуску до роботи на міжнародних перевезеннях, визначення мінімального віку під час допуску до перевезень пасажирів на внутрішніх або міжнародних сполученнях). Але питання професійної компетенції власника підприємства, його керівника, а також обов'язкової наявності особи, яка має відповідний досвід і підготовку щодо організації та керування перевезень, тобто транспортного менеджера, українським законодавством не передбачені.

Важливим аспектом підготовки транспортного менеджера є наявність сертифікату, який дає йому можливість виконувати ці обов'язки. Такий сертифікат повинен видаватися відповідною установою, яка уповноважена органом державної або регіональної влади мати уніфіковану форму та підтверджувати наявність знань у низці сфер діяльності автоперевізника, а саме транспортного права, господарського права, нормативних актів з праці та соціальної забезпеченості, технології та організації перевезень, 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 під час подальшої інтеграції до європейського співтовариства питання залучення фахівців з ЄС або верифікації сертифікатів транспортного менеджера, що видані на території України, стане одним з актуальніших питань у забезпеченні ЕБ АТК регіонів.

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.

Підхід до бездоганної репутації майже в усіх країнах ЄС є уніфікованим. Бездоганна репутація загалом передбачає відсутність притягнення до карної відповідальності та відповідальності за адміністративні порушення, які пов'язані з безпекою перевезень, організацією праці, умов відпочинку працівників, фінансовими аспектами діяльності.

Деяку схожість із вимогою до обов'язкового обладнання відповідного місця діяльності мають вимоги, які представлені в умовах ліцензування певних видів діяльності українських автоперевізників. Однією з умов отримання ліцензії є наявність власного або орендованого місця для зберігання автотранспортних засобів, але умови наявності відповідним чином обладнаного приміщення для організації перевезень, керування ними, роботи з клієнтами, зберігання документів у практиці допуску до діяльності перевізника в Україні не передбачено. Отже, впровадження умов допуску до діяльності в практичну роботу регіональних АТК спровокує вжиття додаткових заходів з їхнього боку, відповідно, додаткові витрати щодо обладнання центру управління перевезеннями.

Фінансова стабільність є необхідною умовою успішної довгострокової діяльності будь-якого підприємства, але як необхідні вимоги для дозволу здійснення певного виду діяльності фінансова стабільність та фінансова спроможність не визначаються.

Фінансова спроможність нині для українських автоперевізників є результатом діяльності, складовою їх фінансового стану, тобто виникає як характеристика в процесі здійснення діяль-

ності або після отримання певних фінансових результатів діяльності. Сприйняття фінансової спроможності як показника, що передуює початку здійснення діяльності автоперевізника серед українських автоперевізників не є сформованим.

З першого січня 2017 року у більшості країн ЄС відбулися значні зміни щодо визначення нормативу фінансової спроможності (табл. 1).

Норматив фінансової спроможності як необхідної кількості фінансових ресурсів, необхідних для забезпечення їх діяльності, зріс. Для визначення фінансової спроможності необхідне чітке виокремлення тих ресурсів, які будуть виступати як основа її розрахунку.

Якщо попередні редакції Регламенту ЄС визначали основою розрахунку фінансової спроможності наявність визначеного нормативу ліквідаційного капіталу на кожний транспортний засіб, то 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 авторів, 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 в нагоді стає досвід країн-членів ЄС, які застосовували перехідні нормативи (зокрема, Чехія, Литва), поступово наближаючи їх до загальноєвропейських.

На думку Ю.В. Майбороди, яка розглядає можливі підходи до визначення фінансової спроможності, під час її визначення доцільно використовувати дані щодо суми власного капіталу, яку віднесено до кількості одиниць рухомого складу, що використовуються в основних перевезеннях [10].

Тобто імплементація вимог здійснення автоперевезень, які застосовуються у країнах ЄС, потребує вирішення низки важливих питань:

1) адаптація наявних умов ліцензування до положень допуску автоперевізника до роботи, які застосовуються у країнах ЄС;

2) чітке визначення та нормативне закріплення положень допуску до роботи автоперевізника з урахуванням реалій української економіки;

3) визначення основних нормативів, зокрема фінансової спроможності, з урахуванням необхідності перехідного періоду;

4) визначення повноважень державних, регіональних та органів місцевого самоврядування у забезпеченні вимог допуску до роботи;

5) визначення організаційних структур, громадських утворень, професійних об'єднань, які можуть підтверджувати їх та виступати гарантими їх виконання;

6) визначення програм підготовки фахівців із перевезення вантажів і пасажирів, які б відповідали вимогам наявності транспортного менеджера, зокрема ліцензування центрів сертифікації, підтвердження наявних освітніх програм ВНЗ України, які можуть стати основою виконання цієї вимоги відповідно до наявності досвіду роботи та спеціальної освіти тощо;

7) визначення документів, які можуть виступати підтвердженням бездоганної репутації, фінансової спроможності, наявності центру управління.

Особливого значення в процесі децентралізації та 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, вжитті заходів щодо нівелювання загроз, що виникнуть у функціонуванні АТКР під час подальшого розвитку процесів Євроінтеграції, розробленні рекомендацій щодо виконання нормативів фінансової спроможності, наявності транспортно-менеджера, рекомендацій щодо гарантування та забезпечення фінансової спроможності.

Отже, адаптація до умов діяльності АТКР в умовах Євроінтеграції як частина формування системи ЕБ передбачає три основні напрями:

1) розробка організаційних умов господарювання та нормативно-правової бази на державному рівні, що передбачає поступове впровадження 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 та 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-середо-

Таблиця 1

Нормативи визначення фінансової спроможності автомобільних перевізників у деяких країнах ЄС [12]

№	Країна	Перший транспортний засіб, євро	На кожен наступний транспортний засіб, євро
1	Великобританія та частина країн ЄС-10 (до 1 січня 2017 року)	6 650	3 700
2	Великобританія та частина країн ЄС-10 (з 1 січня 2017 року)	7 850	4 350

вища на автомобільному транспорті, прозорі 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 в технічних та екологічних вимогах до автоперевезень і дорожньо-транспортної інфраструктури.

Якщо перший напрям передбачає переважно дію державних органів влади та потребує вирішення на національному рівні, то другий напрям, тобто 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 необхідними умовами ефективних управлінських дій регіонів сьогодні.

Особливої уваги на національному та регіональному рівнях заслуговує визначення вимог до автоперевізників, що дає можливість поступово підготувати їх до роботи в новітніх умовах. Імплементація вимог, що застосовуються до автооператорів, потребує не тільки поступового впровадження, але й створення відповідних соціально-економічних умов у регіоні.

До таких умов відноситься також формування сучасного бізнес-середовища, в якому соціальна відповідальність, яка для автоперевізників реалізується через забезпечення бездоганної репутації перевізника, безпеки та якості перевезень, створення відповідних умов праці, які

це забезпечують, сумлінне ставлення до зберігання та утримання рухомого складу, стає умовою, а об'єктивною необхідністю діяльності.

Перехідний період повинен стати базою впровадження новітніх вимог до діяльності АТКР. Основна мета такого періоду полягає в запобіганні необґрунтованим втратам на усіх рівнях, а саме підприємницькому, регіональному, національному. Гарантом виконання умов перехідного періоду пропонується визначити Регіональні об'єднання автоперевізників (табл. 2).

Висновки. Отже, основними завданнями, що необхідно вирішувати в подальшому, є визначення ступеня розвитку АТК регіонів на базовому рівні; характеристика методики оцінки стратегічного рівня ЕБ АТКР; визначення напрямів забезпечення та гарантування фінансової спроможності підприємства на регіональному рівні; обґрунтування комплексу заходів на регіональному рівні із забезпечення стратегічного рівня ЕБ АТКР.

Подальша імплементація вимог допуску до роботи в 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 сектору, так і представників органів місцевого самоврядування. Регіональна влада й органи місцевого самоврядування за таких умов повинні брати на себе ініціативу з їх створення та виступати з пропозиціями щодо закріплення їх повноважень на правовому рівні.

Отже, у сучасних умовах більшість рішень щодо забезпечення економічної безпеки АТР регіонів з урахуванням усіх функціональних складових їх діяльності повинні прийматися та впроваджуватися на рівні регіонів. Спря-

Таблиця 2

Основні положення створення Регіональних об'єднань автоперевізників

№		
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, 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 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 ВНЗ програм підготовки та сертифікації транспортних менеджерів; 7) розвиток міжнародного співробітництва.
5	Фінансові засади	Внески учасників об'єднання, формування спеціальних фондів, надання платних послуг, незаборонених законодавством.

мованість державної політики на децентралізацію, підвищення ролі регіонів у вирішенні питань макроекономічної, соціальної та інших політик, врахування європейських принципів самоврядування та самоусвідомлення зумовлюють місце та значення регіональних ініціатив стосовно поступової адаптації АТКР регіонів до європейського транспортного комплексу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. Ефективна економіка. 2010. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=241>.
2. Пушкар Т.А., Шмат'ко С.М. Світовий досвід розвитку транспортної інфраструктури. Збірник наукових праць ЧДТУ. Серія «Економічні науки». 2011. Вип. 29. Ч. II. С. 111–123.
3. Чобаль Л.Ю. Основні проблеми та перспективи функціонування транспортного комплексу України в умовах глобалізації. Прометей. 2013. № 1(140). С. 36–39.
4. Бакаєва І.В., Вишневський О.М. Регулювання єдиного ринку транспортних послуг Європейського Союзу. Збірник наук. праць ДЕТУТ. 2013. Вип. 23–24. С. 226–230.
5. Балін В.А. Державне регулювання ринку транспортних послуг у Польщі. Регіональне та муніципальне управління. 2014. № 5–6 (7–8). С. 86–96.
6. Бойко М.Ю., Ефран Г.Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. Науковий вісник Ужгородського університету. 2011. Спецвипуск 33. Ч. 3. С. 10–15.
7. Карась О.С. Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему. Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія «Географія». 2011. № 2. С. 105–110.
8. Пашченко Ю.Є., Сич Є.М., Бойко О.В. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах. Вісник економіки, транспорту і промисловості. 2012. № 39. С. 93–100.
9. 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.
10. Майборода Ю.В. Європейський досвід ліцензування господарської діяльності на автомобільному транспорті. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Вип. 7. С. 33–36.
11. 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>.
12. 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>.

REFERENCES:

1. Bondar N.M. (2010). "World experience of public-private partnership in the transport industry", [Online], available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=241> (Accessed 03 June 2018).
2. Pushkar T.A., Shmat'ko S.M. (2011). "World experience of transport infrastructure development", *Zbirnyk naukovykh prats ChDTU*, vol. 29, p. 111–123.
3. Chobal L.Yu. (2013). "The main problems and prospects of functioning of the transport complex of Ukraine in the conditions of globalization", *Prometei*, vol. 1(140), p. 36–39.
4. Bakaieva I.V., Vyshnevskiy O.M. (2013). "Regulation of the single market of transport services of the European Union", *Zbirnyk nauk. prats DETUT*, vol. 23–24, p. 226–230.
5. Balin V.A. (2014). "State regulation of the transport services market in Poland", *Rehionalne ta munitsypalne upravlinnia*, vol. 5–6, p. 86–96.
6. Boiko M.Yu., Efran H.Yu. (2011). "The Place and Importance of Ukraine in Implementing the EU Transport Policy", *Naukovy visnyk Uzhhorodskoho universytet*, vol. 33, p. 10–15.
7. Karas O.S. (2011). "Integration of transport networks of Ukraine into the international transport system", *Naukovi zapysky Ternopilskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu*, vol. 7, p. 33–36.
8. Pashchenko Yu.Ye., Sych Ye.M., Boiko O.V. (2012). "Transport and road complex in integration processes", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 39, p. 93–100.
9. Mnykh O.B., Hrechyn B.D. (2012). "Development of transport policy in Ukraine in accordance with EU requirements on the example of freight transport of rail and road transport", *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politekhnika"*, vol. 749, p. 434–440.
10. Maiboroda Yu.V. (2012). "European experience in licensing business in road transport", *Naukovy visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu*, vol. 7, p. 33–36.
11. Rehlament (YeS) № 1071/2009 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 21 zhovtnia 2009 r. pro vstanovlennia spilnykh pravyl stosovno umov, yakykh potribno dotrymuvatys dlia zaniattia diialnistiu operatora avtomobilnykh perevezen i pro pryypnennia dii Dyrektyvy Rady 96/26/ YeS (Regulation (EC) № 1071/2009 European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be followed for occupation of road transport operator activity and the termination of Council Directive 96/26/EC). Mode of access: <http://www.minjust.gov.ua/45893>.
12. 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> (Accessed 17.02.2018).

Pushkar T.A.

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Senior lecturer at Department of Economics of Enterprises of Urban Economy,
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

Kozin A.Ye.

*Postgraduate Student at Department of Economics of Enterprises of Urban Economy,
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

PRIORITY DIRECTIONS FOR THE PROVISION OF ECONOMIC SECURITY OF AUTOMOBILE COMPLEXES OF REGIONS IN THE CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF EUROPEAN INTEGRATION PROCESSES

The article considers the main directions of implementation of requirements for the operation of carriers in the framework of ensuring the economic safety of motor transport complexes of regions.

The purpose of the article is to define and justify the key parameters of ensuring economic security in the further development of integration processes.

In modern conditions of developing integration processes, the gradual introduction of requirements for the operation of carriers in the markets for freight and passenger transportation becomes a guarantee of economic security of motor transport complexes of regions.

In analysing the stages of unification and harmonization of conditions of activity of the motor transport complexes of regions, their direction, and goals, there is a series of new threats to the economic security of the ATC regions in terms of deepening integration. The article identifies threats to the economic security of regional motor transport complexes, which arise in the long-term period with the further deepening of integration processes. The main threats in the development of integration processes include the direction of European transport policy to reduce road transport to medium distances and replace them by rail; introduction of more stringent environmental conditions in order to limit the negative impact on the environment; introduction of technical requirements at the EU level; the formation of requirements for carriers, based on the conditions of admission to the profession existing in the EU countries.

The article features the specificities of the use of conditions including reasonably impeccable reputation, financial capacity, availability of transport manager in the formation of a socially responsible auto carrier. Adaptation to the conditions of the activity of motor transport complexes in the conditions of European integration is a part of the formation of the system of economic security. The main areas of its ensuring include the development of organizational economic conditions and the regulatory framework at the national level, the formation of approaches to management and organization of motor systems at the regional level, defining economic conditions directly determining carriers and enterprises of road infrastructure.

The introduction of requirements for admission to work in the activity of Ukrainian regional carriers needs to develop structures that will assume the task of disseminating information, monitoring, consulting. These functions may be performed by non-state regional association that could include members of both the business sector and local authorities. In the article, we prove the feasibility of establishing regional associations of carriers as a guarantor of implementing requirements to carriers that apply in the EU.