

ного рівня пенсійної системи, а його конструктивні зміни під впливом демографічних чинників, інтенсивне використання страхових методів. Разом з тим, у посткризових фінансових умовах запровадження загальнообов'язкового державного накопичувального рівня пенсійної системи України не є доцільним, оскільки існує реальний ризик його руйнування на перших кроках впровадження. Однак запровадження ЄСВ може розглядатися як необхідне підґрунтя для формування індивідуальних накопичувальних рахунків.

Література:

1. Внукова Н.М., Кузьминчук Н.В. Соціальне страхування: Кредитно-модульний курс. Навчальний посібник. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 412 с.
2. Даценко В.В. Упровадження єдиного соціального внеску / В.В. Даценко // Фінансово-бюджетна політика в контексті соціально-економічного розвитку регіонів : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, (Дніпропетровськ, 10-20 березня 2009 р.) : у 2 томах.-Т1.- Дніпропетровськ, ДДФА, 2009.- С.224-225.
3. Даценко В.В. Функціонування системи пенсійного страхування в Україні: якісні зміни у пенсійній системі держави / В.В. Даценко // Актуальні проблеми економічного і соціального розвитку регіонів України : матеріали Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції, (Дніпропетровськ, 16-26 листопада 2009 р.) : у 2 томах.-Т1.- Дніпропетровськ: ДДФА, 2009.- С. 308-309.
4. Зайчук Б. Рівень розвитку держави залежить від її ставлення до дітей, до людей похилого віку // Вісник Пенсійного фонду України. - 2003. - с.9-11.
5. Конопліна Ю.С. Соціальне страхування: Навчальний посібник. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2008. – 224 с.
6. Олійник В.Я. Проблеми вдосконалення пенсійної системи в Україні: сутність, принципи, способи вирішення / В.Я. Олійник, В.В. Даценко // Вісник Дніпропетровської державної фінансової академії: Економічні науки № 2 (16). – Дніпропетровськ, 2006.- с. 12-19.
7. Про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи: Закон України від 08.07.2011 р. №3668-17 [Електронний ресурс] // Режим доступу до Закону: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=5>.
8. Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 08.07.2010 р. №2464-VI.

УДК 330.101

ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА КРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ: КОНЦЕПТУАЛЬНІ ВИЗНАЧЕННЯ ТА МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Чернявська Т.А., к.е.н., доцент

Новокаховський гуманітарний інститут

Розглянуто питання теоретичного та науково-методологічного обґрунтування транспортної безпеки країни та її регіонів. Запропоновано авторський підхід до визначення сутності та структури транспортної безпеки. Проаналізовані складності і проблеми процесу створення і реалізації єдиної концепції транспортної безпеки.

Raises questions about the theoretical and scientific-methodological studies of transport security and its regions. Proposed by the author's approach to determining the nature and structure of transport security. Analyzed the complexity and challenges of the process of creating and implementing an integrated concept of transport security.

Постановка проблеми. Історія багатьох країн є прикладом, коли транспорт „ставив на ноги” зруйновану економіку, забезпечуючи цілеспрямований та інтенсивний розвиток її базових галузей. Будуючи автомобільні заводи, США долали кризу Великої депресії. Завдяки розвитку транспорту, на базі нових технологій та будівництва автодоріг, відновлювалась Німеччина та Японія після другої світової війни.

Транспортна сфера може бути основою для відновлення та розвитку економіки України. Зокрема її вигідне географічне розташування може бути перетворено на геополітичний капітал. Це узгоджується зі стратегічними цілями перетворення України на економічно розвинену державу, яка прагне забезпечити високий рівень своїм громадянам [1].

Транспортна безпека країни є одним із найважливіших критеріїв її економічного та політичного статусу. Держава керує станом безпеки, підтримуючи його на прийнятному рівні. Кризи, надзвичайні ситуації та їх подолання, є об’єктивною властивістю процесу розвитку, отже, і загрози виникають постійно, а ресурси для їх попередження, ліквідації наслідків обмежені.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Система забезпечення транспортної безпеки в Україні сьогодні не має належної теоретико-методологічної бази. В існуючих нормативно-правових актах України та науковій літературі ключові поняття транспортної безпеки та механізму її забезпечення майже не відображені. Проте не викликає сумніву необхідність подальших теоретико-методологічних та практичних досліджень у цій сфері.

Дослідженням транспортної безпеки присвячено досить обмежене коло науково-теоретичних розробок. Проблемам національної безпеки присвячені роботи М. Безрукова, О. Белова, А. Возженікова, О. Власика, В. Горбуліна, А. Качинського, В. Ковальова, Е. Лісичина, О. Сапронова. Проблеми забезпечення економічної безпеки розглядають Губський Б., Єрмошенко М., Жаліло Я., Пастернак-Таранушенко Г. та ін.

Постановка завдання. Метою роботи є дослідження теоретичних та науково-методологічних засад формування та забезпечення транспортної безпеки країни та її регіонів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Теоретична рефлексія сутності феномену транспортної безпеки дозволяє вибудувати її внутрішню логіку, причинно-наслідковий „ланцюжок” її формування та розвитку, яка містить наступні ланки: транспортні інтереси – транспортні загрози (небезпеки) – транспортна безпека. З одного боку, транспортна система є важливою складовою національної безпеки, а з іншого – це відносно самостійна система, яка має свою структуру, внутрішню логіку розвитку та функціонування, засоби дії на всі інші аспекти безпечного існування особистості, регіонів, держави. Забезпечення транспортної безпеки є не лише процесом і результатом приведення в дію відповідних механізмів і засобів держави. Надійно діючи її система залучає в свою орбіту економічні та фінансові засоби, а також позаекономічні засоби (політичні, правові, інформаційні, військові, екологічні тощо) [2].

Отже, транспортна безпека є політико-економічною категорією. Вона може бути використана у випадках загроз економічній самодостатності, територіальній цілісності, політичній незалежності та суверенітету.

Загроза – це центральне поняття теорії національної безпеки, що означає безпосередню можливість заподіяння збитку, зазіхання на надбання, цінність, інтерес, що охороняються правом. Загроза може бути потенційна або реальна, залежно від ступеня ескалації напруженості в протистоянні суб'єктів. Загроза є наслідком небезпеки [3, с.72].

У законі Російської Федерації „Про транспортну безпеку” зазначається перелік потенційних загроз вчинення актів незаконного втручання в діяльність об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів: загроза захоплення; загроза вибуху; загроза розміщення або спроби розміщення на об'єктах транспортної інфраструктури та/або транспортних засобах вибухових пристроїв; загроза ураження небезпечними речовинами; загроза захоплення критичного елемента об'єкта транспортної інфраструктури та/або транспортного засобу; загроза вибуху критичного елемента об'єкта транспортної інфраструктури та/або транспортного засобу; загроза розміщення або спроби розміщення на критичному елементі об'єкта транспортної інфраструктури та/або транспортного засобу вибухових пристроїв (вибухових речовин); загроза блокування; загроза розкрадання [4].

Вищенаведене дає підстави зробити висновки про те, що транспортна безпека з управлінської точки зору – це здатність системи до ефективного управління наявними ризиками та потенційними загрозами в транспортно-комунікаційній сфері.

Транспортна безпека – багаторівневе явище. У сучасній теорії будь-який вид безпеки розглядається через призму класифікації. Зокрема, транспортна безпека як система безпеки у геополітичному просторі характеризується поліструктурністю і забезпечується на таких рівнях: міжнаціональному, державному, регіональному, галузевому і на особистому рівні.

Об'єкт забезпечення безпеки – це те, чому заподіюється або може бути заподіяно шкоду. До об'єктів транспортної безпеки належить групи держав, територія країни та її регіони; транспортно-комунікаційна система та всі транспортні можливості й особливо транзитний потенціал, а також суспільство з його інститутами і кожна окрема особа.

Суб'єктами транспортної безпеки є владні органи та керівництво держави, місцеві органи влади, функціональні та галузеві міністерства та відомства, податкові та митні служби, фінансові установи і безпосередньо надавачі та споживачі транспортних послуг тощо.

Зауважимо, що практично не досліджувалися питання регіональної транспортної безпеки та механізму її забезпечення. На нашу думку, національну транспортну безпеку в цілому неможливо забезпечити без розвитку самодостатніх транспортно-дорожніх комплексів її регіонів, включаючи відповідну інфраструктуру.

Незважаючи на певні успіхи в дослідженні низки фундаментальних проблем безпеки, поки ще не створено всеосяжної теорії національної, регіо-

нальної та міжнародної безпеки, яка забезпечувала б науково обґрунтований підхід до комплексного їх вирішення. Аналіз наукових праць, присвячених дослідженню формування національної безпеки, дозволяє дійти висновку, що безпека держави - багатогранна проблема. Має багато відгалужень (національне, економічне, фінансове, політичне, військове тощо). У даній статті розглядається лише одне відгалуження - транспортна безпека держави. Базою для будь-яких інших напрямків, проявів та відгалужень безпеки держави є економічна безпека держави (екосистейт), тому всі інші, в тому числі і транспортна безпека, розглянуті в ньому з точки зору їх "причетності" до екосистейту, тобто їх впливу або впливу на них з боку чинників економічної безпеки [5].

Природно, що всі засоби та заходи оцінюються за результатами, які, в свою чергу, визначаються їх відповідністю значенням критичних обмежень. Тобто економічна безпека особи, угруповань, регіонів та держави мають єдину за методологією систему оцінки їх досягнення та єдині параметри: поріг чутливості, поріг вразливості, поріг розпаду та стан спокою. Відрізняються лише за масштабами вимірів та деякою специфікою, властивою тому чи іншому рівню. Як взаємопов'язані з економічною безпекою розглядаються такі компоненти національної безпеки: енергетична і сировинна; транспортна; продовольча; соціальна; демографічна. Підкреслимо, що всі ці складники національної безпеки пов'язані з економічною безпекою як інтегральною категорією [2, с. 45].

Стратегічною метою забезпечення транспортної безпеки є досягнення такого рівня розвитку транспортної сфери в країні та її регіонах, внаслідок якого були б забезпечені оптимальні умови життєдіяльності населення (захист життя, здоров'я, запобігання реальним та потенційним загрозам виникнення аварій і катастроф на транспорті та їх наслідкам); функціонування і розвитку галузей ТДК, а також муніципальних утворень (збереження конституційних прав і свобод територіальних громад, соціально-економічної, військово-політичної, екологічної стабільності тощо).

Висновки. Виходячи з проведеного аналізу, транспортна безпека, на наш погляд, може бути визначена як вертикально-інтегрована трирівнева система з розвинутими горизонтальними зв'язками, яка характеризується самодостатністю системи, забезпечує стійкість транспортно-комунікаційної сфери до дії негативних зовнішніх і внутрішніх факторів і сприяє її поступальному розвитку.

За такого підходу можна виділити два аспекти тлумачення дефініції „транспортної безпеки”:

1) безпосередньо якісна характеристика транспортної системи через елементи, які характеризують її стан з точки зору безпеки (стійкість, розвиток, самодостатність;

2) вертикально-інтегрована система безпосереднього забезпечення транспортної безпеки, яка обумовлена державною структурою країни і виражена в наступних видах взаємостосунків: взаємостосунки держави та суб'єктів держави як двох рівнів державної влади (центр-регіон); міжрегіона-

льні відносини (регіон-регіон); взаємостосунки органів державної і муніципальної влади (регіон-муніципальне утворення).

Наведені системні аспекти трьохелементної вертикально-інтегрованої національної транспортної безпеки можливо застосувати на всіх рівнях ієрархії, але зміст основних елементів (самодостатність, стійкість, розвиток) транспортної безпеки на національному або муніципальному рівні буде змінюватися.

Література:

1. Сапронов О. Виклики, ризики та загрози національній безпеці в транспортній сфері [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Dums/2010_3/10sovbts.pdf.
2. Власик. О.С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку / О. С. Власик; Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. – 48 с.
3. Геополітика і національна безпека : словн. термінів / уклад.: Г.П. Ситник, В.Ю. Богданович, М.Ф. Єжєєв. – К.: Вид-во НАДУ, 2005. – 232 с.
4. В.В. Морозов. Транспортна безпека : питання юридичної регламентації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pulib.if.ua/view/20458>.
5. Економічна безпека: навч. посіб. / О. Є. Користін, О. І. Барановський, Л. В. Герасименко та ін.; за ред. О. М. Джужі. — К.: Алерта; КНТ ; Центр учбової літератури, 2010. — 368 с.

УДК 338.2 : 339.13

МИТНО-ТАРИФНА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ ЩОДО ЗАХИСТУ ВІТЧИЗНЯНОГО ТОВАРОВИРОБНИКА

Школенко О.Б., аспірантка

Науково-дослідний економічний інститут, м. Київ

У даній статті розглянуто основні проблеми захисту вітчизняного ринку. Проаналізовано основні аспекти митно-тарифної політики держави в умовах інтеграції. Досліджено вплив інструментів даної політики на розвиток вітчизняного товаровиробника та основних показників економічного розвитку. Зроблено висновки про необхідність удосконалення механізму митно-тарифного регулювання, спираючись на досвід наших зарубіжних сусідів.

The article considers the major problems of the domestic market protection. Basic aspects of customs and tariff state policy has been analyzed in terms of integration. We have investigated the influence of the policy instruments on the development of domestic producers and the main indicators of the general economic development. The conclusion about the necessity of the customs and tariff regulation improvement based on the experience of our foreign neighbors has been outlined.

Постановка проблеми. Україна починає активно брати участь у міжнародному поділі праці, інтеграції до Світового Співтовариства. Але, аналізуючи умови вступу до СОТ та ЄС, посилюється конкурентна боротьба вітчизняних товаровиробників. Українські товаровиробники практично не можуть витримати дану боротьбу навіть на внутрішньому ринку. Адже тенденції до загального зниження митно-тарифного захисту посилюється. Тому особливого значення набуває дослідження інструментів торгівельного захисту вітчизняної економіки.