

- гармонійний розвиток єдиної транспортної системи країни та її економіки;
- дотримання вимог національної безпеки, обороноздатності держави, мобілізаційної готовності на залізничному транспорті;
- гарантування безпеки перевезень;
- тарифне регулювання;
- забезпечення рівноправного доступу до продукції (робіт, послуг) природно-монопольного та потенційно конкурентного секторів;
- створення правових умов для інвестування розширеного відтворення основних засобів галузі та її стратегічного розвитку;
- сприяння формуванню ринкових відносин на основі розвитку конкуренції.

Державне регулювання у сфері залізничного транспорту здійснює центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту і зв'язку, роль якого посилюється в процесі реформування галузі транспорту та розвитку конкурентного середовища, у вирішенні питань координації діяльності та розвитку залізничних підприємств різних форм власності, гарантуванні контролю за безпекою руху, дотриманні технічних та екологічних стандартів, ліцензійних умов, сертифікації технічних засобів і продукції.

УДК 330.131.7 : 368.025.6

*Ю. В. Тюленева, Т. П. Ткаченко*  
Національний технічний університет України "КПІ"

### **ОСОБЛИВОСТІ РИЗИКІВ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВТОМОБІЛЬНІЙ ГАЛУЗІ**

Систематизовані та узагальнені ризики підприємницької діяльності в автомобільному комплексі. Виявлено нагальні проблеми транспорту і дорожнього господарства.

Ключові слова: транспортна галузь, інвестиції, фінансово-економічний механізм.

Систематизированы и обобщены риски предпринимательской деятельности в автомобильном комплексе. Выявлены проблемы транспорта и дорожного хозяйства.

Ключевые слова: транспортная отрасль, инвестиции, финансово-экономический механизм.

Enterpreneurial risks of transport complex has been systemized, problems of transport system has been studied .

Keywords: transport system, investment, financial and economic mechanism.

Транспорт і зв'язок є одним із перспективних комплексів, адже перехід до ринкових умов та структурна перебудова економіки України обумовили суттєві

© Ю. В. Тюленева, Т. П. Ткаченко, 2009

зміни в ньому, особливо в галузі автомобільного транспорту, та в економіці України загалом. Цей комплекс є частиною інфраструктури економіки, він суттєво впливає на стан розвитку інших галузей економіки, формування ВВП. Адже його послуги носять інтегральний характер: вони проникають у різні сфери економіки, беручи безпосередню участь у виробництві, а також опосередковано, наприклад, у транспортуванні працівників до місця роботи та домівки. Особливо це стосується послуг автомобільного транспорту.

Як результат, питання ризиків підприємницької діяльності галузі є одним з актуальних на сучасному етапі розвитку економічної теорії і представлене у вигляді сукупності розробок та наукових досліджень вітчизняних і зарубіжних учених-ризикологів, таких як В. В. Вітлінський, Г. І. Великоіваненко, М. Г. Лапуста та Л. Г. Шаршукова [1, 2], а також В. М. Герзель, М. М. Марчук, М. А. Фабрицький, О. П. Рижий [3, 4].

Вплив ризиків підприємницької діяльності автомобільного транспорту поширюється не лише власне на транспортну галузь, її послуги, а також на ті сфери, що транспорт як елемент інфраструктури обслуговує. Отже, вплив на ризики підприємницької діяльності цієї галузі, ефективність управління ними буде впливати на інші сфери, їх ризики та управління ними, створюючи єдину ефективну систему управління ризиками підприємницької діяльності.

Таким чином, у цій роботі поставлено завдання систематизації та узагальнення ризиків підприємницької діяльності в автомобільному комплексі як інструмента впливу на ризики в інших галузях.

Специфічним для галузі є високі ризики виникнення дорожньо-транспортних пригод, особливо в останні роки (табл. 1), що призводить до псування майна підприємств, утрат, пов'язаних з відшкодуванням постраждалим пасажиром, підприємствам-власникам вантажу та забезпечує більшу чутливість до ризиків підприємницької діяльності.

Таблиця 1

Кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні, в яких були постраждалі,  
2000–2007 рр.\*

Рік	Усього ДТП, одиноць	У тому числі зі смертельним наслідком	Кількість потерпілих у ДТП, чол.	З них	
				загинуло	поранено
2000	33339	4717	41821	5185	36636
2001	34541	5350	44180	5984	38196
2002	34488	5426	43898	5982	37916
2003	42409	6402	54607	7149	47458
2004	45592	6198	60602	6966	53636
2005	46485	6372	63228	7229	55999
2006	49491	6599	67610	7592	60018
2007	63554	8404	88102	9574	78528

\*Джерело: [5–7]

Через високий ступінь ризиковості досліджуваної галузі сформовано контрольну політику держави у вигляді системи перевірок та прийнято Закон України

"Про автомобільний транспорт", а також Постанову Кабінету Міністрів України "Про затвердження критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)" [8, 9].

На основі цієї постанови розроблені критерії розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту [9], а саме з високим, середнім та незначним ступенем ризику.

До суб'єктів господарювання з високим ступенем ризику відносяться:

- автомобільні перевізники, що надають послуги з перевезення: пасажирів, їх багажу або вантажів або здійснюють такі перевезення для власних потреб, та/або їх діяльність характеризується великою кількістю катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та інших подій на транспорті, які трапляються з їх вини, і високим ступенем ризику для безпеки життя і здоров'я населення, навколишнього природного середовища, що виникає внаслідок дій чи бездіяльності суб'єкта господарювання або персоналу; небезпечних, надгабаритних та великовагових вантажів; організованих груп дітей;

- суб'єкти, що здійснюють перед- та післярейсовий технічний огляд автотранспортних засобів і медичний огляд стану здоров'я водіїв;

- суб'єкти, які проводять сертифікацію у сфері автомобільного транспорту;

- суб'єкти, що здійснюють контроль за технічним станом автотранспортних засобів.

До суб'єктів господарювання із середнім ступенем ризику належать такі, що надають автостанційні або диспетчерські послуги.

Суб'єктами господарювання з незначним ступенем ризику є інші, не віднесені до перших двох груп.

Залежно від такого поділу заходи державного нагляду (контролю) у сфері діяльності суб'єктів господарювання здійснюються з такою періодичністю: з високим ступенем ризику – один раз на рік; із середнім – один раз на три роки; з незначним ступенем ризику – один раз на п'ять років.

Така система поділу суб'єктів господарювання за різним ступенем ризику підкреслює особливий статус цієї сфери послуг, але не створює механізму управління ризиками діяльності підприємств. Незважаючи на провідну роль автомобільного транспорту, галузь підпадає під дію невизначеності. Яскравим прикладом цього є проведений аналіз (табл. 2), що свідчить про нестабільну роботу підприємств комплексу та галузі автомобільного транспорту.

Таблиця 2

Кількість підприємств транспорту та зв'язку, 2005–2006 рр.\*

Показник	2005	2006
Усього зареєстрованих підприємств у галузі транспорту та зв'язку, одиниць	16390	17436
Підприємства галузі, що реалізовували продукцію та послуги, одиниць	12314	12771
Частка підприємств, що реалізують продукцію, у загальній кількості, %	75	73

\*Джерело: [5–7]

Як видно, існують підприємства, що не займаються реалізацією послуг з різних причин (діяльність збиткова, високі вимоги щодо надання послуг є нереальними для виконання, банкрутство), але зареєстровані в цій галузі: 2005 року із загальної кількості 16390 реалізовувало продукцію лише 12314. Причому така тенденція спостерігається і на підприємствах державної форми власності: 2006 року вона погіршується, а саме з 17436 підприємств 12771 реалізує продукцію, або 73% порівняно із 75% минулого року.

Така негативна тенденція в галузі автомобільного транспорту та в комплексі загалом залежить від багатьох факторів (зовнішніх та внутрішніх по відношенню до підприємства).

Так, на діяльність галузі автомобільного транспорту впливає:

- група політико-правових чинників [10];
- збільшення податкового тягаря (вартості транспортного збору);
- ускладнення умов отримання ліцензії (надання послуг у сфері автомобільних перевезень пов'язано з отриманням ліцензій);
- необхідність подачі додаткових звітів, зміна вимог до яких призводить до додаткових витрат для підприємства.

Так, збільшення у 2008 році автотранспортного збору разом з відсутністю державної підтримки щодо повернення кредитів спричинило хвилювання серед автоперевізників. Ці підприємства стали особливо чутливі до зміни регуляторного середовища. До того ж діяльність цих підприємств визначається і дозволами на здійснення перевезень, виданими органами державної влади, необхідністю вигравати тендери на перевезення пасажирів за визначеним маршрутом. Усе це посилює групу даних факторів і збільшує вірогідність виникнення політичних, правових, законодавчих ризиків.

Для підприємств автомобільного транспорту інфраструктурою є мережа автомобільних шляхів загального користування, яка в Україні становить 169,4 тис. км, з них із твердим покриттям 164,8 тис. км. Порівняно із залізницею вона є менш розвиненою і характеризується низькою якістю дорожнього покриття згідно з міжнародними стандартами, недостатньою кількістю автошляхів вищих категорій та об'єктів сервісу. Динаміка будівництва автомобільних шляхів у країні не задовольняє існуючих потреб, що формує передумови виникнення транспортних та майнових ризиків у діяльності будь-якого підприємства автомобільного транспорту.

Автотранспортна галузь у розрізі науково-технічних факторів повинна бути забезпечена транспортними засобами відповідних європейським стандартам, які щороку змінюються (ці стандарти частково пов'язані з природними чинниками, адже існують розробки екологів): введення екологічного стандарту вперше в Євросоюзі (Євро-1) відбулося 1992 року, в Україні – лише 2000 року; далі був Євро-2 – 1996 рік, в Україні – 2006 рік, Євро-3 в західних країнах з 1999 року, зараз у Євросоюзі діє екологічний стандарт Євро-4, а з 2009 року введений ще Євро-5. Росія прийняла стандарти Євро-3 ще 1 січня 2008 р., а в Україні планується прийняття з 2010 року. Автотранспортні засоби можуть пересуватися лише в разі відповідності до вимог, але визначених тією країною, куди вони рухаються, відносно певного транспортного засобу. Більшість європейських держав обмежила допуск Євро-2, заборонила Євро-1, а діють лише стандарти Євро-3, Євро-4 та Євро-5. Таким чином, галузь автомобільного

транспорту не відповідає технологічним та екологічним вимогам європейських країн. Підприємства обмежені у здійсненні перевезень їх територією.

Крім зовнішніх (об'єктивних) факторів, на діяльність різних за розміром підприємств впливають і суб'єктивні чинники: споживачі, постачальники та конкуренти.

Постачальники як фактор мікросередовища відіграє незначну роль у діяльності підприємств галузі автомобільного транспорту, адже їх робота пов'язана в першу чергу з наданням послуг у вигляді перевезень. Але якщо враховувати те, що великі підприємства мають у своєму розпорядженні станції технічного контролю та обслуговування своїх та інколи клієнтських транспортних засобів, то вони прив'язані до наявності необхідних запасних частин і мастильних засобів. Опосередкованими в автотранспортних підприємств є постачальники нафтопродуктів. Важливим фактором впливу на діяльність підприємств галузі є коливання цін нафтопродуктів, а саме бензину та мастильних матеріалів, що спостерігається особливо в період сільськогосподарських робіт. Певною мірою підвищення цін на паливе призводить до втрат прибутку, а інколи і до збитковості діяльності цих підприємств. Такі суттєві зміни цін на нафтопродукти відбуваються останні два роки, що несприятливо впливає на діяльність перевізників, які змушені збільшувати ціни на свої послуги, що не задовольняє їх споживачів і вони шукають альтернативні засоби (залізничний транспорт, міський електрифікований транспорт).

Конкуренція – один з важливих факторів генерування ризиків підприємницької діяльності. Вітчизняним перевізникам протистоять, у тому числі і на внутрішньому ринку, високопрофесійні конкурентоспроможні іноземні експедитори та перевізники, з якими вони можуть конкурувати лише завдяки демпінгу цін, що в 1,5 раза нижчі, ніж у європейських перевізників. Загалом унаслідок низької конкурентоспроможності вітчизняних перевізників частка іноземних у міжнародних вантажних перевезеннях в Україні становить 35%, пасажирських – 55% із тенденцією до подальшого зростання. Чинниками цього є: недостатня якість транспортування під час перевезення особливо цінних товарів; неефективні методи організації та державного регулювання перевезень в Україні; велика частка тіньового ринку; безвідповідальність українських перевізників за неякісне виконання перевезень та зникнення вантажу; недосконала система транспортно-експедиційних послуг багатьох вітчизняних компаній.

Також в Україні практично немає сучасної системи інформаційної, технічної, експедиторської підтримки діяльності автотранспортних підприємств. Таким чином, конкуренцію відчувають на собі підприємства автомобільного транспорту у вигляді виникнення торгових ризиків.

Крім зовнішніх факторів генерування ризиків, на діяльність різних за розміром підприємств впливають внутрішні чинники: організація, кадри, інформація, ресурсна база та технології. Вважається, що саме ця група факторів, а відповідно і ризиків, призводить до банкрутства підприємств, особливо малих. Кожна складова по-особливому впливає на діяльність підприємств, наприклад, кадри забезпечують ефективне та нормальне функціонування підприємства, а атмосфера, яка склалася на ньому, наявні навички та знання є головними складовими, що визначають вплив цього фактору. Наявність у підприємств найманих робітників свідчить про їх стабільне забезпечення необхідними людськими ресурсами.

Підприємства автомобільного транспорту стикаються з проблемою забезпеченості кадрів (табл. 3). Спостерігаються порівняно великі коливання руху робочої сили в галузі: прийнято 32,7, звільнено – 37,9%. Така ситуація сприяє формуванню управлінських, організаційних, торгових та навіть виробничих ризиків підприємницької діяльності.

Таблиця 3

Рух робочої сили на підприємствах транспорту, 2007 р.\*

Вид транспорту	Прийнято, тис. чол.	Вибуло, тис. чол.	У тому числі з причини		Частка від середньооблікової кількості штатних працівників, %			
			плинності	скорочення штату	прийнято	вибуло	у тому числі з причини	
							плинності	скорочення штату
Наземний	81,0	91,4	74,3	2,3	24,0	27,1	22,0	0,7
Залізничний	17,9	18,8	10,3	0,4	14,5	15,2	8,4	0,3
Міський та автошляховий	59,3	68,8	61,9	1,8	32,7	37,9	34,1	1,0
Водний	2,9	4,2	3,1	0,2	19,4	27,5	20,5	1,0
Авіаційний	3,4	3,3	2,8	0,3	24,6	23,9	20,6	2,3
Допоміжні транспортні послуги	65,5	65,8	48,3	1,2	18,3	18,4	13,5	0,3

\*Джерело: [5–7]

Забезпеченість підприємства необхідними ресурсами, що перебувають у розпорядженні підприємства, сприяє ефективному виконанню своїх обов'язків.

Чим вищий рівень забезпеченості необхідними ресурсами (основними та оборотними фондами), тим більше можливостей у підприємства задовольнити потреби своїх споживачів та отримати прибуток. Для діяльності підприємств транспорту та зв'язку (а саме автомобільного транспорту) характерна наявність незначних матеріальних та грошових ресурсів.

Забезпеченість підприємств необхідним рухомим складом є одним з визначальних факторів виконання автомобільними підприємствами покладених на них обов'язків (табл. 4).

Таблиця 4

Рухомий склад автомобільного транспорту за видами, на кінець року, тис. од.\*

Вид транспорту	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Вантажні автомобілі	837,5	808,6	937,6	939,5	917,5	888,5	910,2	922,1
З них в особистій власності	290,7	310,1	272,4	322,2	356,7	349,7	377,0	412,9
Пасажирські автобуси	140,2	143,5	159,3	174,1	175,9	167,9	180,0	185,5
З них в особистій власності	46,1	55,0	63,5	86,9	94,5	90,2	101,0	108,1
Легкові автомобілі	5250,1	5312,6	5400,0	5524,5	5445,8	5539,0	5603,6	5939,6
З них в особистій власності	5109,6	5168,9	5159,1	4987,4	5125,9	5260,1	5326,4	5630,9
Інші автомобілі	225,1	207,6	113,7	118,0	133,7	137,3	167,5	177,8

\*Джерело: [5–7]

За підприємствами закріплено незначну кількість автомобілів, особливо це стосується малих підприємств, де робітники виконують роботи, використовуючи власні транспортні засоби, наприклад, підприємства з надання таксомоторних послуг. Відповідальність за такі транспортні засоби несуть їх власники, а їх технічний стан інколи є незадовільним.

Вантажні автомобілі використовуються для перевезення вантажів з метою отримання прибутку, такі машини в побуті не використовуються, тому їх значна кількість придбана підприємствами. Стан цих машин відстежується технічним підрозділом підприємства, що знижує вірогідність їх поломки, а отже, настання виробничих ризиків. На ступінь реалізації виробничих ризиків впливає стан обладнання, на якому виконуються роботи, тобто технічний стан автотранспортних засобів, а саме час їх експлуатації (табл. 5).

Таблиця 5

Автотранспортні засоби залежно від часу перебування в експлуатації за станом на 1 серпня 2007 року\*

Вид автотранспорту	Усього	У тому числі, які перебувають в експлуатації з моменту випуску заводом-виготовлювачем			
		до 3 років включно	від 3,1 до 5 років включно	від 5,1 до 10 років включно	понад 10 років
Автотранспортні засоби, усього	7224959	1015638	754981	1201274	4253066
З них в особистій власності	6263981	875666	660111	1043735	3684469
У тому числі:					
легкові автомобілі	5939598	895158	646784	975082	3422574
З них в особистій власності	5630906	811677	597472	909584	3312173
вантажні бортові	297792	22772	23293	47621	204106
З них в особистій власності	158017	14079	14908	29646	99384
пасажирські автобуси	185503	28447	23247	37823	95986
З них в особистій власності	108104	17649	14347	23857	52251
інші транспортні засоби	177759	28644	20810	38700	89605
З них в особистій власності	112055	14863	12435	25374	59383

\*Джерело: [5–7]

На основі отриманих даних можемо зробити висновок про те, що підприємства використовують найчастіше автотранспортні засоби зі строком експлуатації понад 10 років і більше. За кордом це не припустимо, а максимальний вік таких транспортних засобів становить 5 років.

Технології забезпечують продуктивну діяльність будь-якого підприємства. Для великих підприємств цей аспект є одним із основних у їх діяльності, оскільки для того, щоб отримувати бажані прибутки, необхідно відповідати певним стандартам якості, і масштаби виробництва створюють простір для постійного вдосконалення технологічного процесу.

Оскільки на підприємствах більша питома вага транспортних засобів зі строком експлуатації 10 років, що потребують постійного ремонту, вони не в змозі постійно

модернізувати їх, а отже, мають справу з виробничими і транспортними ризиками підприємницької діяльності.

Суттєве значення для підтримки в належному стані технологічної бази підприємства мають інвестиції.

Незважаючи на загальне пожвавлення інвестиційної активності та збільшення обсягів інвестицій, темпи оновлення основних виробничих фондів не відповідали ступеню їх зносу.

Для підприємств автомобільного транспорту важливим питанням є забезпечення перевізників транспортними засобами, що відповідають вимогам міжнародних стандартів (Євро-3, Євро-4 та Євро-5). За даними Асоціації міжнародних автомобільних перевізників (АсМАП) [11], серед рухомого складу перевізників, членів АсМАП, 9,5% відповідають вимогам Євро-1; 46,8% – Євро-2; 14,2% – Євро-3.

Невідповідність темпів зростання парку автотранспортних засобів та розвитку автомобільних шляхів призводить до збільшення завантаження шляхів, що, в свою чергу, спричиняє простой, посилює аварійність на дорогах, та врешті-решт обертається збільшенням суспільних витрат праці при переміщенні товарів та робочої сили.

Парк вантажних автомобілів в Україні не відповідає її економічному потенціалу: він значно менший, ніж у Болгарії, Польщі чи Литві. Ще гірша ситуація з пасажирським автотранспортом, у складі якого практично немає автобусів вищого класу для міжнародного сполучення. Вітчизняний парк автомобілів не витримує вимог жорстких нормативів Євро-1, Євро-2, Євро-3 з екології, шумового навантаження та безпеки руху.

Таким чином, до нагальних проблем транспорту і дорожнього господарства, що формують особливі ризики підприємницької діяльності автомобільного транспорту, слід віднести:

- високий рівень зносу рухомого складу і дорожнього господарства, що обумовлює низький рівень безпеки руху: ступінь зносу основних засобів становить 60,4%, їх технічний рівень не відповідає перспективним вимогам;

- недостатній рівень бюджетної компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів (86,7% автомобільним транспортом), що призводить до вимивання обігових коштів підприємств транспорту і знижує їх інвестиційну спроможність;

- для перевізників, особливо міжнародних, одним із першочергових завдань є забезпечення рухомим складом відповідно до міжнародних вимог, що постійно посилюються та пов'язані в основному із проблемами навколишнього середовища, безпекою транспортного процесу;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та їх недостатній зв'язок з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- незадовільний стан приведення нормативної бази у відповідність до Закону України “Про автомобільний транспорт”, відставання в реалізації державних і галузевих програм по окремих видах діяльності, транспорту, транспортному машинобудуванню, розбудові державного кордону.

Галузева специфіка для підприємств автомобільного транспорту як однієї з одиниць інфраструктури виявляється в стабільному розвитку економіки в цілому та безпосередньо їх клієнтів, тому серед зовнішніх ризиків необхідно відзначити системний та макроекономічний ризики підприємницької діяльності.

#### Література

1. Вітлінський В. В. Ризикологія в економіці та підприємстві / В. В. Вітлінський, Г. І. Великоіваненко. – К.: КНЕУ, 2004. – 480 с.
2. Лапуста М. Г. Ризики в предпринимательской деятельности / М. Г. Лапуста, Л. Г. Шаршукова. – М.: ИНФРА-М, 1998. – 224 с. – (Серия «Высшее образование»).
3. Автомобільні перевезення : організація та облік. – [8-е вид., перероб. і доп.]. – Х.: Фактор, 2008. – 688 с.
4. Організація автомобільних перевезень, дорожні умови та безпека руху / [Герзель В. М., Марчук М. М., Фабрицький М. А., Рижий О. П.]. – Рівне: НУВГП, 2008. – 200 с.
5. Статистичний щорічник України за 2007 рік / Державний комітет статистики України. – К.: Консультант, 2008. – 550 с.
6. Діяльність підприємств-суб’єктів підприємницької діяльності. 2006 р.: стат. зб. – К.: Державний комітет статистики України, 2007. – Ч. II. – 420 с.
7. Діяльність підприємств-суб’єктів підприємницької діяльності. 2007 р.: стат. зб. – К.: Державний комітет статистики України, 2008. – Ч. I. – 305 с.
8. Закон України “Про автомобільний транспорт” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3492-15>.
9. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження критеріїв розподілу суб’єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
10. Офіційний сайт «Транспорт 66: грузоперевозки и пассажироперевозки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tr66.gu>.
11. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.asmap.org.ua>.

УДК 338.246 : 338.43

*І. В. Бублик, С. П. Запотоцький*  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

### **ПРОДОВОЛЬЧА БЕЗПЕКА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

Розкрито стан продовольчої безпеки регіонів України та визначено основні напрями її формування. Наведено головні причини сучасного стану продовольчої безпеки. Охарактеризовано її виробничу та споживчу складові.

© *І. В. Бублик, С. П. Запотоцький, 2009*