

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ УКРАЇНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ТА ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

УДК 338.26.504.03

М. С. БАБИЧ

Хмельницький національний університет

ОЦІНКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКОЛОГІЧНИХ ЗАХОДІВ

Розроблено теоретичні основи визначення соціально-екологічної ефективності природоохоронних заходів на транспорті. Виявлено основні негативні екологічні і соціально-економічні наслідки впливу транспорту на стан навколишнього середовища, працездатність і здоров'я людини і сформовані основні екологічні проблеми в умовах розвинутої автомобілізації.

Theoretical bases of determination of social-and-ecological efficiency of nature protection measures are developed on a transport. Found out the basic negative ecological and socio-economic consequences of influence of transport on the state of environment, capacity and health of man, and basic ecological problems are formed in the conditions of the developed motorization.

Ключові слова: соціально-економічна ефективність, природоохоронні заходи, соціально-екологічна експертиза, природоохоронне законодавство.

Постановка проблеми. Необхідність організації раціонального використання природних ресурсів, діючого і надійного захисту навколишнього природного середовища складає сьогодні одну з найважливіших глобальних соціально-економічних проблем. В даний час першорядне значення повинне придбати еколого-економічний аспект при оцінці усієї виробничої діяльності. Одночасно охорона навколишнього середовища перетворилася і у важливу соціальну проблему, оскільки забруднення біосфери веде до зниження працездатності і збільшення захворюваності серед населення, а отже, зменшення фонду робочого часу, підвищення витрат на медичне обслуговування і соціальне забезпечення непрацездатних. Забруднення навколишнього середовища ускладнює задоволення соціально-економічних і культурних потреб людей у чистому повітрі і чистій воді, спілкуванні з рослинним і тваринним світом. Це основні потреби, від задоволення яких залежить нормальна життєдіяльність людського організму.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблеми вдосконалення раціонального природокористування досліджуються такими вітчизняними науковцями, як В. Вергун, В. Аніщенко, В. Боровий, С. Булигін, А. Даниленко, І. Прокопа, П. Саблук, В. Юрчишин, О. Канаш, П. Писаренко, Н. Титова, О. Царенко та ін. Їх роботи мають важливе значення і слугують підґрунтям сучасних економіко-екологічних поглядів. Однак, попри те, що вченими докладено багато зусиль для вирішення даних проблем, окремі аспекти забруднення навколишнього середовища ускладнюють соціально-економічне зростання та вдосконалення якості життя суспільства, потребують нових теоретико-методологічних підходів та напрямків розв'язання даних проблем.

Мета статті – проаналізувати особливості сучасного стану навколишнього середовища в Україні, класифікувати напрямки екологічних загроз, дати кількісну оцінку шкідливих наслідків забруднення та впливу на здоров'я суспільства, визначити людські, економічні та інтелектуальні втрати від надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру, показати напрямки ліквідації джерел забруднення навколишнього середовища в сучасному глобалізованому просторі.

Виклад матеріалу дослідження. Стан навколишнього середовища – це показник якості життя людини, який говорить про те, що потрібно більш наполегливо і цілеспрямовано проводити роботу з охорони природи. Тут, мабуть, як в жодній іншій сфері, нетерпимий відомчий підхід. Він різко знижує ефективність використання капітальних вкладень, перешкоджає проведенню єдиної політики в здійсненні природоохоронних заходів, породжує безвідповідальність за екологічні наслідки прийнятих рішень, веде до уявної економії, що у кінцевому результаті обертається великими витратами.

Виробничі процеси, особливо на автомобільному транспорті, як і в інших галузях народного господарства, неминуче зв'язані з негативним впливом на навколишнє середовище і населення. Дослідження впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище і здоров'я людини проводяться в багатьох країнах світу [1]. Мета цих досліджень полягає в кількісній оцінці забруднення, установленні гранично припустимих рівнів цього впливу (нормування токсичних викидів, рівнів шуму і т.д.) і в розробці заходів щодо зниження небажаного впливу на навколишнє середовище і населення. Результати цих досліджень повинні враховуватися при плануванні розвитку різних видів транспорту й обґрунтуванні доцільності впровадження нових транспортних засобів.

Негативний вплив використання транспорту на навколишнє середовище виявляється за основними напрямками: забруднення навколишнього середовища (включаючи атмосферне повітря, літосферу і гідросферу Землі) токсичними викидами; зростання рівня транспортного шуму і вібрації, особливо у великих містах і районах масового транспортного руху, де шум є джерелом постійного звукового дискомфорту для більшості населення; відторгнення значних ділянок землі для будівництва доріг, мостів і

супроводження об'єктів транспортної інфраструктури в цілому; нагромадження відходів і сміття, що утворюються в зв'язку з виробництвом, технічною експлуатацією, ремонтом і т.д.; ріст числа ДТП, що тягнуть за собою загибель і поранення людей, а також прями і непрямі матеріальні втрати через uszkodження і знищення транспортних засобів, вантажів і шляхово-транспортних споруджень, додатковий ризик від ДТП під час перевезення небезпечних вантажів для навколишнього середовища і здоров'я людей; споживання значної кількості природної сировини та матеріалів і, насамперед, не поновлювальних енергоносіїв (нафта, газ, вугілля).

За офіційними даними, частка відносно чистих територій в Україні становить лише 7% загальної площі, умовно чистими визначено близько 8% земель, а мало забрудненими – 15%. Решта (понад 70%) це території з небезпечними для людини умовами життєдіяльності, при цьому 1,7 % загальної площі країни віднесено до категорії «території екологічного лиха» [2].

Найбільшу техногенну загрозу несуть 11 тис. підприємств та організацій, які здійснюють шкідливі викиди до повітряного басейну. У 2006 р. від них до атмосфери надійшло 4,8 млн т забруднюючих речовин, що на 358 тис. т (або на 8%) більше, ніж у 2005 р. Із загальної кількості викидів (4 млн т) 84% хімічних речовин та їх сполук справляють парниковий ефект і негативно впливають на клімат. Навантаження викидів від стаціонарних джерел забруднення у розрахунку на 1 км² території сягнуло 8 т шкідливих речовин, а в розрахунку на душу населення – 103 кг. Проте в деяких регіонах ці показники значно перевищили середній рівень по країні. Зокрема, у Донецькій області викидів у розрахунку на 1 км² було більше у 7,8 рази, а в розрахунку на душу населення – у 3,5 рази, в Дніпропетровській – відповідно, у 4,3 і 3,1 рази, в Луганській – у 2,4 і 2,1 рази, в Івано-Франківській – у 2,4 і 3,1 рази, в Запорізькій області – у 1,2 та 1,4 рази. Підприємствами Києва у розрахунку на 1 км² території було викинуто 31,6 т забруднюючих речовин, що перевищило середній показник по країні у 4 рази [3].

З початку 1997 р. до кінця 2006 р. в Україні зареєстровано 4 238 надзвичайних ситуацій, у тому числі 2 319 – техногенного, 1 506 – природного і 413 – соціально-політичного характеру. Матеріальні збитки, завдані національній економіці, оцінюються майже у 6,1 млрд грн [4].

Неузгодженість між економічними реформами та екологічною політикою у державі негативно позначається на іміджі України на міжнародній арені. У 2006 р на Всесвітньому економічному форумі в Давосі (Швейцарія) вперше було опубліковано індекс екологічних досягнень держав світу. Кожна країна оцінювалася на основі 16 критеріїв, згрупованих у 6 груп: «Екологічне здоров'я», «Якість повітря», «Стан водних ресурсів», «Біологічне різноманіття», «Продуктивність природних ресурсів» і «Сталий енергетичний розвиток». Оцінювання відбувалося за 100-бальною шкалою, де 100 – найвищий результат і 0 – найнижчий. Україна зайняла 51-е місце (71,2 бала). До першої п'ятірки держав які досягли найбільших успіхів в екологічній сфері, увійшли: Нова Зеландія (88), Швеція (87,8), Фінляндія (87), Чехія (86), Великобританія (85,6) [5].

Сукупні масштаби прямих і опосередкованих втрат (людських, економічних, інтелектуальних і т.д.) від вражаючих факторів надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру з кожним роком зростають на 10–30% і наближаються до критичної позначки [6]. У разі ж її досягнення жодна держава світу не зможе самостійно компенсувати такі втрати за рахунок власних ресурсів.

Розглянемо тільки основні джерела і фактори впливу транспорту на навколишнє середовище, працездатність і здоров'я людини.

а) Вплив відпрацьованих газів автомобільних двигунів. Основним джерелом забруднення атмосфери на транспорті є бензинові та дизельні двигуни автомобілів. Їхні викиди характеризуються найбільшим рівнем вмісту шкідливих компонентів. До їхнього числа відносяться окис вуглецю (СО), окиси азоту (NO_x) і сірки (SO₂), вуглеводні (С_n H_{2n+2}), альдегіди, бензопірен, сажа, свинець і різні його сполуки. Більш 70% обсягу газів, що відробили, складає азот; 13% – водяна пара, що є небезпечними. Близько 11% приходить на частку вуглекислого газу, що сам по собі не є небезпечним для здоров'я людей, однак поступове нагромадження його в атмосфері може викликати кліматичні зміни в довгостроковому періоді. Окис вуглецю впливає на центральну нервову систему і викликає хвороби серця; азотна й азотиста кислоти, що утворюються безпосередньо в дихальних шляхах людини при з'єднанні їх з водою викликають загострення легеневих і деяких інших хронічних захворювань; сполуки свинцю діють на нервову систему і кровотворні органи.

б) Вплив шуму і вібрації. У великих містах частка транспортних шумів складає 60–80% усіх шумів що впливають на людину. У Європі і Японії шум від автомобільного транспорту стає усе більш інтенсивним, розповсюдженим, поширюється на нові райони і продовжується значну частину доби. Надмірний шум шкідливо впливає на здоров'я людей і може викликати серйозні розлади нервової і серцево-судинної систем. При тривалому впливі вібрації може виникнути вібраційна хвороба, що виявляється болями і слабостями в кінцівках, підвищеною чутливістю до охолодження, з'являються судоми в пальцях.

в) Вплив теплових викидів. Викиди тепла в навколишнє середовище міста, наявність високих будівель і асфальтованих вулиць, забруднення нижніх шарів повітря сприяють утворенню над містом «зон тепла». В результаті цього в нічний час температура повітря в центрі великого міста може на 100С перевищувати температуру в пригородах. Останнім часом увага вчених звернена на вплив антропогенних та

природних джерел тепла і шкідливих викидів на сонці, що шкідливо впливає на мікроклімат кабіни водія.

г) Електромагнітні забруднення навколишнього середовища. Електромагнітні хвилі, що виникають в процесі роботи двигуна, комп'ютерної системи, теле- і радіоприйомної системи дуже шкідливо впливають на організм людини. Ступінь впливу визначається кількістю енергії електромагнітних вимірювань залежно від їхньої частоти чи довжини хвилі, що призводить до зменшення працездатності, появи болю в голові та суглобах.

Для зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище необхідне проведення технічних, правових і економічних заходів. Велике значення в питаннях зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище має державна політика, спрямована на оптимальну взаємодію транспорту з навколишнім середовищем.

Центральною задачею при розгляді питань охорони природи в економічному аспекті є визначення економічного ефекту від впровадження природоохоронних заходів і ефективності того чи іншого варіанта транспортних систем. Який же збиток наноситься народному господарству в процесі інтенсифікації виробництва від забруднення навколишнього середовища? І який соціально-економічний ефект воно могло б одержати у результаті сполучення екологічних вимог і інтенсифікації виробництва? Зараз немає загально визнаної методики визначення техніко-економічних і соціальних наслідків забруднення навколишнього середовища транспортом.

Головна увага при плануванні підвищення рівня життя, як і раніше, зосереджується на досягненні більш повного задоволення потреб населення в матеріальних благах та послугах. Показники ж якості навколишнього природного середовища в плановій практиці не стали повноправними вимірниками росту добробуту людей. Внаслідок цього намітилася тенденція випередження зростання виробництва матеріальних благ, особливо предметів тривалого користування, у порівнянні з підвищенням якості навколишнього природного середовища. Особливу увагу зараз потрібно приділяти удосконаленню планування природоохоронної діяльності в підгалузі та на підприємствах транспорту, тому що саме від цих рівнів керування залежить ефективність використання ресурсів, виділених на природоохоронні цілі. До основних екологічних проблем експлуатації транспорту, що по-різному виявляються на різних рівнях в етапах, варто віднести збереження і поліпшення якості: атмосфери; водних, земельних і лісових ресурсів; рекреаційних зон. Найбільшому впливу від транспорту піддається міське середовище: населення, атмосферне повітря, водойми, зелені насадження, будинки, основні фонди підприємств. Охорона навколишнього середовища повинна починатися з ліквідації джерел її забруднення чи, принаймні, з різкого зменшення їхнього забруднюючого впливу на природу. У цьому змісті на перший план виступають проблеми створення екологічно чистих транспортних засобів, палив та мастил, обмеження викидів газів.

Наявні в цій області ідеї і рішення можна об'єднати в п'ять напрямків:

а) перший напрямок включає заходи щодо зниження викиду шкідливих речовин за рахунок удосконалення конструкції транспортних засобів та їх двигунів, підвищення економічності двигуна і якості палив, мастил; зміна конструкцій, робочого процесу і технологій виробництва, спрямовані на удосконалення повноти згоряння палива в циліндрах двигуна і на збільшення його ефективного ККД; заміна традиційних двигунів новими малотоксичними силовими установками; очищення викидів газів, що відробили, від шкідливих речовин за допомогою додаткових устроїв-нейтралізаторів; зміна фізико-хімічних властивостей палива; використання електроніки; більш широке застосування електромобілів; застосування систем рециркуляції газів, що відробили, а також створення конструкцій транспорту з поліпшеними віброакустичними характеристиками;

б) другий напрямок – раціональна організація перевезень і руху, що забезпечують зниження викиду шкідливих речовин на одиницю транспортної роботи чи перевезення одного пасажера; організація дорожнього руху; режим руху транспортних засобів; підвищення професійної майстерності водіїв, коефіцієнтів використання пробігу і вантажопідйомності рухомого складу; розробка системи пріоритетного руху суспільного транспорту; маршрутизація перевезень з використанням математичних методів і ЕОМ; перехід до застосування на всіх дрібнопартійних перевезеннях транспортом малої вантажопідйомності; підвищення пропускної здатності перехрестя; перерозподіл транспортних потоків у просторі і часі; удосконалення системи керування транспортним процесом;

в) третій напрямок включає заходи з поліпшення технічного стану транспортних засобів; удосконалення планово-попереджувальної системи технічного огляду рухомого складу; розробки та впровадження прогресивних технологічних методів регулювання і контролю токсичності газів, що відробили; розробки необхідної для цих цілей контрольно-виміральної апаратури, устаткування і приладів; створення постів контролю токсичності газів, що відробили і зразкових паливних ділянок; організації контрольно-регулюючих пунктів;

г) четвертий напрямок виробничо-технічних заходів – обмеження поширення забруднювачем від джерела до людини (раціональне транспортне планування міст, спеціальні захисні спорудження, створення захисного екрана з зелених насаджень, зональна забудова і планування території, що прилягає до транспортної магістралі і т.д.);

д) п'ятий напрямок – природоохоронне утворення і виховання учасників дорожнього руху.

Не менш важливе значення в зниженні негативного впливу транспорту на навколишнє середовище

відіграє створення механізму економічної зацікавленості в поліпшенні екологічних показників. Недоліки планування, відсутність з'ясування заходів щодо охорони навколишнього середовища з техніко-економічними показниками основного виробництва, відсутність науково обґрунтованих цін і норм штрафів за забруднювання, тобто в цілому відсутність механізму впливу економіки на поліпшення природоохоронної діяльності ведуть до недоотримання підприємствами нормативних вимог в області захисту навколишнього середовища.

Обов'язковим і об'єктивно-необхідним елементом процесу підготовки будь-якого інженерного рішення повинне бути його техніко-економічне, екологічне і соціальне обґрунтування. Без наукового екологічного і соціально-економічного обґрунтування не може бути прийняте і реалізоване жодне інженерне рішення. При здійсненні всебічної інтенсифікації транспортного виробництва необхідно завжди пам'ятати, що чисто технічні і технологічні аспекти виробництва повинні усі в більшій мірі відповідати соціально-екологічним вимогам. Для цього будь-яку виробничу діяльність потрібно починати з виконання екологічних та соціально-економічних розрахунків, у яких кожне рішення повинно бути усебічно вивчене і розраховано з погляду його соціально-екологічних наслідків.

Дослідження показали, що вже сьогодні є всі передумови для здійснення вартісної оцінки наслідків взаємодії виробничої сфери з природним середовищем. Використання поряд з техніко-економічними показниками соціально-екологічних буде стимулювати раціональне використання матеріальних, трудових і природних ресурсів у масштабах усього народного господарства.

Успіхи, досягнуті в останні роки в області економічної теорії, дозволяють підійти до методології ефективності охорони навколишнього середовища від різних видів забруднень з єдиних позицій.

Проектовані і реалізовані екологічні заходи на транспорті повинні забезпечити досягнення наступних цілей: одержання максимального народногосподарського економічного ефекту від поліпшення стану навколишнього середовища (зменшення токсичності вихлопних газів, зниження шуму транспортних потоків і т.д.); дотримання нормативних вимог до якості навколишнього середовища, що відповідають інтересам здоров'я людей і охорони природи з урахуванням перспективних змін, обумовлених розвитком виробництва і демографічних зрушень.

Рівень досягнення зазначених цілей варто оцінювати за допомогою показників соціальних і економічних результатів природоохоронних заходів.

Оцінка корисних результатів природоохоронних заходів у грошовому вираженні (їхній економічний результат) являє собою суму грошових оцінок їх соціально-екологічного і виробничого результатів. Грошова оцінка соціально-екологічного результату природно-охоронних заходів здійснюється для цілей зіставлення витрат і результатів цих заходів у грошовому вираженні, встановлення економічних нормативів стимулювання природоохоронних заходів і санкцій за їхнє нездійснення чи недостатню результативність відповідно до вимог природоохоронного законодавства. Грошова оцінка соціально-екологічних результатів природоохоронних заходів виробляється відповідно до економічної оцінки збитку від забруднення навколишнього середовища, що запобігається завдяки їхньому здійсненню.

Висновки. Таким чином, при соціально-економічному обґрунтуванні систем природоохоронних заходів повинен дотримуватися народногосподарський підхід, що припускає вибір альтернативних варіантів заходів найкращого з народногосподарської точки зору для його наступного включення в план, що забезпечується використанням народногосподарських критеріїв ефективності; облік при оцінці ефективності заходів основних економічних і соціально-екологічних наслідків їхньої реалізації як безпосередньо в тій сфері, де даний захід здійснюється, так і у всіх інших сферах народного господарства, де виявляється вплив розглянутого заходу; використання єдиних економічних нормативів (тарифів, нормативів ефективності капітальних вкладень, трудових і природних ресурсів); можливо більш повне охоплення всіх позитивних (а також негативних, якщо вони виникають) соціально-економічних наслідків реалізації варіантів здійснення природоохоронних заходів як у найближчій, так і в більш віддаленій перспективі; можливо, більш повне охоплення витрат, зв'язаних як зі здійсненням розглянутих заходів, так і витрат, що будуть потрібні у випадку відмовлення від їхнього здійснення; облік фактора часу при оцінці витрат і результатів природоохоронних заходів; облік невизначеності і неповноти інформації про довгострокові соціально-екологічні наслідки погіршення стану природного середовища і необхідність у зв'язку з цим усебічної соціально-екологічної експертизи визначених масштабів природоохоронних заходів на рівні великих народногосподарських об'єктів, галузей і регіонів.

При виборі найвигіднішого з народногосподарської точки зору варіанту необхідно враховувати всі складові ефекту: економію приведених витрат і економічну оцінку соціальних результатів поряд з їх власне соціальною оцінкою. Визначаючи ефективність того чи іншого варіанту природоохоронних заходів, необхідно застосовувати комплексний аналіз основних економічних показників, а не одного, навіть найважливішого.

Література

1. Актуальные проблемы охраны окружающей среды: Экономические аспекты / [Н.Г. Чумаченко, Л.А. Белашов, И.А. Жаркова и др.] – К. : Наукова думка, 1979. – 320 с.

2. <http://www.ukr.stat.gov.ua>.
3. <http://www.ukr.stat.gov.ua>.
4. http://www.mns.gov.ua/annual_report/2007/content_1.ua.php?m=B5.
5. <http://www.americaru.com/news/11788>.
6. Данилишин Б.М. Природно-техногенні катастрофи: проблеми економічного аналізу та управління : [монографія] / Данилишин Б.М. – К. : «Нічлава», 2001. – 260 с.

Надійшла 06.09.2011

УДК 330.332. 01

С. Р. ПАСЄКА

Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького

СОЦІАЛЬНА БЕЗПЕКА ЯК КЛЮЧОВА УМОВА РОЗВИТКУ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Розглянуті та узагальнені складові механізми соціальної безпеки суб'єктів господарювання в контексті ієрархії інтересів «держава — колектив — особистість» та визначені та визначені умови ефективного розвитку соціально-трудового потенціалу. Окреслена роль державної діяльності в напрямку забезпечення соціальної безпеки особистості як основного ресурсу суб'єктів господарювання.

The ingredients of the mechanisms for social safety of management subjects in the context of interest hierarchy "state – collective – personality" are considered and generalized in the article; the conditions of efficient renewal and development of social labour potential are determined. The role of state activity in the direction of providing a social security of a personality as a main resource of management subjects is defined.

Ключові слова: соціальна безпека, соціально-трудовий потенціал, соціальна безпека особистості.

Вступ. За сучасних умов розвитку ринкових відносин соціальна складова стає чинником досягнення результативності управлінських інформаційних технологій, створення доданої вартості, конкурентоспроможності, ефективності виробництва. Практика показує, що за стрімкого зростання глобальної конкуренції, заснованої на створенні наукомістких продуктів, соціальна безпека стає ключовою умовою розвитку суб'єктів господарювання. Ефективне її використання за таких умов є найважливішою конкурентною перевагою підприємств, а в остаточному результаті – конкурентною перевагою національної економіки.

Однак, за умов низького рівня сформованості ринкових інститутів, категорія "соціальна безпека" відображає неоднозначний характер економічних відносин. Як свідчить практика, її роль в житті суспільства недооцінюється та неоднозначно сприймається як бізнес-структурами, так і державними інститутами, що проявляється у певних вадах законодавства, яке регламентує соціальні відносини; у недостатньому фінансуванні соціальної сфери, що знижує прагнення до наукових досліджень, розробок і запровадження інновацій.

Особлива теоретична і практична значимість зазначеної проблеми визначається потребою аналізу й узагальнення наявних досліджень зарубіжних і вітчизняних науковців в сфері вивчення ролі і значення соціальних засад у діяльності суб'єктів господарювання для економічного та суспільного прогресу. Саме ці обставини обумовили вибір теми дослідження, постановку мети, її структуру.

Соціально-економічні аспекти безпеки суб'єктів господарювання знайшли відображення в роботах зарубіжних учених: Е. Алтінса фон Гейсау, П. Боулдера, Брукінга, Л. Едвінссона А. Вестінга, Е. Гудвіна, С. Дурнхама, Р. Шеннона і вітчизняних: І.О. Александрова, Б.М. Андрушківа, О.І. Амоші, С.В. Белова, О.С. Власюка, В.М. Гейця, О.А. Грішної, М.І. Долішнього, С.І. Дорогунцова, А.М. Колота, Е.М. Лібанової, В.А. Ліпкана, Л.М. Логачової, В.І. Мунтіяна, О.Ф. Новікової, Б.В. Прикіна, О.М. Русака, П.Т. Саблука, Г.В. Теплинського, С.П. Ткачука, В.М. Трегобчука, М.І. Фашевського, М.Г. Чумаченка, Л.Г. Шамаєвої, А.А. Чухна, В.І. Ярочкіна та ін.

Однак, обсяг досліджень і ступінь наукової розробленості проблеми формування і використання соціальної безпеки загалом ще не можна назвати вичерпним.

Основний розділ. Соціально-орієнтована економіка передбачає залучення значних зусиль всіх суспільних інститутів щодо формування повноцінної системи соціального захисту кожного суб'єкта господарювання. Ця система повинна забезпечити прийнятний рівень і якість життя, надійно захистити людину від негативних явищ ринкової економіки. Дослідження суті соціальної безпеки і розкриття процесів її забезпечення — необхідна умова цілеспрямованої практичної діяльності у сфері формування стану безпеки суспільства, держави та особистості, тому можна стверджувати, що саме в процесі реалізації діяльності щодо забезпечення економічної безпеки виявляється її безпосередній зв'язок з реальними процесами економічного життя. Забезпечення соціальної безпеки має характер комплексної діяльності, що одночасно охоплює різні сфери як соціальної, так і економічної, політичної та інших видів активності (фінансову, енергетичну, працересурсну, продовольчу, екологічну, техногенну, науково-технологічну,