

МІЖРЕГІОНАЛЬНА
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОСТІ

Випуск 10

*Матеріали ІХ Всеукраїнської
науково-практичної конференції
“Становлення та розвиток української державності:
актуальні проблеми державного та регіонального управління
на сучасному етапі розвитку суспільства”,
м. Київ, МАУП, 14 листопада 2013 р.*

Київ
ДП “Видавничий дім “Персонал”
2014

*Схвалено Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом
(протокол № 1 від 29.01.14)*

Редакційна колегія:

А. М. Подоляка (голова), д-р юрид. наук, проф.;
А. А. Ізнатченко (заступник голови), канд. техн. наук;
М. Ф. Головатий, д-р політ. наук, проф.;
І. П. Бідзюра, д-р політ. наук, проф.;
Ф. М. Медвідь, канд. філос. наук, проф.
О. В. Куроченко, д-р екон. наук, проф.;
А. С. Лисецький, д-р екон. наук, проф.;
І. П. Розпутенко, д-р наук держ. упр., проф.;
Г. П. Ситник, д-р наук держ. упр., проф.;
Ю. П. Сурмін, д-р соціальних наук, проф.;
В. В. Утвенко, канд. іст. наук, доц.;
Н. М. Чернуха, д-р пед. наук, проф.;
М. В. Чечетов, д-р наук держ. упр., проф.;
Н. П. Ярош, д-р наук держ. упр.

Видання здійснене в рамках проекту
“Наукові праці МАУП”

Становлення і розвиток української державності : [зб. наук. пр.] /
МАУП. — К.: ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2008 —

С76 Вип. 10: Матеріали ІХ Всеукр. наук.-практ. конф. “Становлення та розвиток української державності: актуальні проблеми державного та регіонального управління на сучасному етапі розвитку суспільства”, м. Київ, 14 листоп. 2013 р. / редкол.: А. М. Подоляка (голова) [та ін.]. — 2014. — 414 с. : іл. — Бібліогр. у кінці ст.

У пропонованому збірнику подано статті учасників науково-практичної конференції, присвяченої найважливішій проблемі сьогодення — становленню України як держави. Розглядається формування державності в Україні у різні періоди історії та в різних аспектах.

Для науковців і державних службовців, політиків і політологів, викладачів і студентів, а також усіх, хто цікавиться розвитком Української держави і суспільства.

ББК 63.3(4УКР)я43+67.9(4УКР)301я43

ЗМІСТ

Баєва О. В. Державне управління реформуванням первинної медико-санітарної допомоги в Україні	7	Иванова В. В., Кошелькова Л. О., Лукашова Т. С., Скабичевская Н. С. Экономический потенциал Украины	61
Корсак К. В., Корсак Ю. К. Про усунення загроз від глобальної міграції	16	Иванова В. В., Помазан Е. В. Оценка инвестиционной привлекательности регионов Украины	65
Калашнікова Л. Є., Лисак Х. Є., Рильцев Є. В. Інформаційна складова в процесі творення і розбудови держави	18	Корнієнко М. В. Місце ОВС в системі забезпечення економічної безпеки	69
Лисецький А. С. Дослідження розвитку аграрного ринку	23	Підпалій В. Л. Актуальні проблеми застосування Кримінального процесуального кодексу України	72
Чернявський А. Д., Середюк К. В. Втрати потенціалу транспортної галузі України: негативний досвід та перспективи виправлення ситуації	31	Погорєлова І. С. Актуальні проблеми місцевого самоврядування в Україні	78
Білоус А. О. Зовнішня політика як фактор розвитку системи міжнародної співпраці (історично-правові аспекти)	37	Радзімовська С. Ф. Державне управління — міжнародний досвід діяльності урядів різних країн	83
Благініна С. В. Щодо реалізації системного підходу до подальшого вдосконалення особистісного та професійного становлення студента в контексті нової концепції розвитку педагогічної освіти	44	Радзімовська С. Ф., Ткаченко Н. І. Соціальний захист населення — один із сегментів діяльності Печерської у місті Києві районної державної адміністрації	89
Боєва Т. І. Державотворчі цінності українців у світі вчення Г. Сковороди	46	Соколовська К. М. Відродження козацьких клейнодів та національної символіки в процесі розбудови української державності	98
Гайдукевич Г. А. К развitiю ситуации в Украине и конституционному процессу в переходном обществе	49	Столярова Т. О. Теоретико-методологічні аспекти комп'ютерного моніторингу макропоказників соціально-економічних процесів в умовах інформаційного суспільства	106
Иванова В. В., Ерофеева К. В., Пономарева К. Ю. Основы государственной научно-технической политики	57		

ВТРАТИ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: НЕГАТИВНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВИПРАВЛЕННЯ СИТУАЦІЇ

Становлення і розвиток української державності, вип. 10, с. 31–36

Протягом кількох тисячоліть територією сучасної України пролягали та пролягають транспортні артерії, якими різні народи пересували свої товари та інтелектуальні здобутки з одного регіону до іншого: з Азії до Європи (Великий шовковий шлях), з Півночі на Південь (Шлях “із варяг у греки” по Дніпру), з Західної Європи до Східної, з теренів сучасної України до середземноморських цивілізацій Греції, Риму, Єгипту, Візантії.

Україна й досі не втратила свого значення як транзитна країна. На думку керівника відділу транспорту, енергетики та довкілля Представництва Євросоюзу в Україні Вальтера Треттона, Україна має дуже важливе географічне положення на сході Європи, це важлива транзитна країна, що є мостом до сусідніх країн і до Центральної Азії [3].

Невдалий соціальний експеримент, що тягнувся з 1917 по 1991 рр., довів, що на даному етапі розвитку цивілізації у більшості країн найефективнішою є капіталістична система господарювання. Неефективний господар програє у конкурент-

ній боротьбі у відповідному сегменті ринку, тому кожен суб'єкт господарської діяльності вимушений працювати на межі своїх можливостей. “З погляду такої логіки в капіталістичному середовищі, у принципі, не може бути неефективних структур, а відповідно і слаборозвинених країн” [2, 173].

Ставши незалежною країною, Україна набула самостійного значення як серйозна одиниця світової економіки. Нині вона володіє 5 % розвіданих мінеральних ресурсів, близько 30 % світових чорноземів, кількома класними портами на двох теплих морях, а також висококваліфікованим людським потенціалом (четверта частина населення віком від 22-х років вже здобула вищу освіту, а більше двох мільйонів студентів навчаються у вищих навчальних закладах).

Утім, після отримання незалежності українському суспільству довелося переглянути райдужні сподівання на те, що все владнається само собою, варто лише відмовитися від командної системи адміністрування

економікою, провести масову приватизацію, надати повну свободу господарнику і сподіватися на те, що всі економічні виклики зникнуть завдяки ринковій саморегуляції.

Безконтрольність і безкарність дій державної влади України призвели до руйнування економічного і технічного потенціалу України, до перерозподілу національного багатства на користь олігархічних структур — носіїв політичної і економічної влади та їх оточення [2, 181]. Об'єкти державної власності опинилися в руках олігархічних структур, далеких від норм і принципів моралі, які зосередили у своїх руках на правах приватної власності левову частку роздержавлених об'єктів [2, 189].

Національне багатство звалилося на плечі українських нових буржуа як подарунок долі, як нічим не обґрунтоване право володіння частиною суспільного багатства і безконтрольного його використання у власних інтересах. У багатьох випадках у нових буржуа живе дух хижака, здатного до опортуністичних дій як у ділових відносинах, так і у взаємодії з державою [2, 204].

Загальновідомо, що споживач обирає той шлях, де його обслуговують швидше, зручніше, безпечніше, дешевше. За цими параметрами Україна наразі програє. Вона має чи не найбільший у Європі транзитний потенціал, але використовує його вкрай погано. Побуває думка, що якби Україна спромоглася зберегти у нормальному стані три свої пароплавства — Чорноморське, Азовське та Дунайське, — то тільки вони цілком могли б прогудувати країну на одних лише транспортних послугах.

Але на сьогодні ця можливість практично втрачена.

Спроба розв'язувати проблеми за рахунок підвищення тарифів на транспортне обслуговування гальмує розвиток транспортної галузі України. Так, підвищення дохідності портів України відбулося за рахунок підняття портових зборів на 58 %. Таким чином, у нас портовий збір став вдвоє вищим, ніж у закордонних чорноморських портах, та втричі вищим, ніж у середземноморських [3]. Завищені портові збори, повільне обслуговування на українських митницях, поганий стан доріг, недостатньо розвинена транспортна інфраструктура відлякують транзитних перевізників. Обсяги транзитних перевезень у 2011 р. зменшилися порівняно з 2007 р. більше ніж у 2,5 раза, а в 2012 р. — ще на 20 %. Наразі транзитний потенціал України не використовується навіть на чверть. Вантажопотік між Європою та Російською Федерацією через Білорусь уп'ятеро більший, ніж той, що йде Україною. Слід зазначити, що саме показники транзитних перевезень найкращим чином віддзеркалюють загальний стан транспортної галузі.

Можливо, коли-небудь вдасться переконати втрачених користувачів українськими транзитними послугами повернутися на українські дороги, але більш реалістичним видається новий напрям поєднання розвиненої економіки Євросоюзу з надзвичайно динамічною економікою Китаю. Україна могла б взяти на себе обслуговування їхнього потенційно велетенського товарообміну, заробляючи на транзиті товарів, а саме — отримувати надходження до бюджету у ви-

гляді зборів, модернізації транспортної інфраструктури тощо. Участь у євросоюзівському проєкті TRACEA (TRANSPORTCORRIDOREUROPEANCAUCAUSASIA), який зараз називають “Великий шовковий шлях XXI сторіччя”, надала б прибуток транспортній галузі України у 266 млн грн за рік при зростанні обсягів транзиту на 20 % і, що дуже важливо, зробила б Україну реальним учасником європейських економічних та господарських процесів [3].

Іншим перспективним напрямом для транспортної галузі України є перевезення українського зерна. У світі дедалі частіше говорять про Україну як про одного з головних постачальників хліба. Під егідою ООН вже розроблено амбітну програму агропромислового комплексу України, за якою врожаї збіжжя в Україні мають сягати 80 млн т щорічно. Метою цієї програми є забезпечення голодуючого населення Африки продукцією АПК України. Перевезення такої кількості зерна потребуватиме нарощення потужностей Укрзалізниці. Так, для перевезення врожаю цього року потрібно 1300 вагонів на добу, тоді як залізничники наповнюють лише 748 вагонів з наявних 10403 зерновозів. Але за умов поліпшення дисципліни всіх учасників логістики, яка включає ефективне використання парку та дотримання технологічних норм операцій навантаження/вивантаження, попереднє узгодження з переробними потужностями портів, обсяги перевезень можна подвоїти [4].

Залізничний транспорт України є одним з найбільш поширених і доступних видів транспорту як за

ціною, так і за географічною ознакою. Найбільшим суб'єктом підприємницької діяльності, що надає послуги залізничного транспорту, є Державна адміністрація залізничного транспорту України — Укрзалізниця, яка, згідно з законодавством, є Національним оператором залізничного транспорту України, який у порядку, визначеному законодавством України, виконує функції із надання населенню і організаціям транспортних послуг по всій території країни, а також підтримує співпрацю з залізницями інших країн, забезпечуючи виконання рішень, визначених нормативними актами — директивами ЄС 2001/2; 2001/13, 2001/14 Європейської системи управління залізничним рухом, Міжнародним союзом залізничних доріг, Міжнародним союзом загального транспорту.

Перспективним напрямом удосконалення використання транспортної галузі України є реструктуризація. Стратегічні цілі реструктуризації, ґрунтуючись на місії залізничного транспорту, повинні корелювати з основними правовими документами, що регламентують подальший його розвиток в Україні. Основним документом є Концепція розвитку залізничного транспорту України (далі Концепція), у якій визначені стратегічні цілі та пріоритети реформування і розвитку залізничного транспорту [1, 118]. Метою реформування є підвищення ефективності функціонування і прискорення розвитку галузі, задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення якості транспортних послуг та зменшення

транспортної складової в ціні продукції.

Спираючись на вищеназваний нормативно-правовий документ, а також враховуючи світові і національні тенденції розвитку залізничного транспорту та сформульовану стратегічну мету реструктуризації ПЗТ, доцільно визначити комплекс складових, необхідних для досягнення цієї мети: підвищення ефективності діяльності залізниць, підприємств, установ і організацій залізничної галузі; задоволення потреб споживачів у перевезеннях; створення публічної акціонерної компанії “Українські залізниці”; розвиток конкурентного середовища на транспортному ринку; удосконалення системи управління залізничним транспортом шляхом розмежування господарської функції і функцій державного управління; здійснення ефективного державного регулювання суб’єктів природних монополій.

Для впровадження зазначених складових і вирішення поставленої мети актуальним є впровадження організаційно-економічного механізму управління реструктуризацією ПЗТ, як єдиної уніфікованої системи.

Важливе значення для стратегії реформування має трансформація системи управління галуззю, яка складається з розмежування господарських функцій і функцій державного управління та регулювання; поділу основних і неосновних видів діяльності; переходу від монопольного стану до конкурентного; формування організаційної структури за основними видами діяльності; формування майнового комплексу компанії.

Основні положення проекту Державної програми реформування залізничного транспорту на період 2007–2015 рр. потребують вирішення таких основних завдань: формування державної інвестиційної політики, спрямованої на забезпечення інвестиційними ресурсами процесів реформування; простого відтворення основних виробничих фондів галузі з доведенням їх до нормативного (раціонального) рівня зносу (тактична мета); розширеного відтворення основних виробничих фондів галузі на інноваційній основі (стратегічна мета); удосконалення системи державного регулювання та управління у зв’язку з комерціалізацією функціонування галузі залізничного транспорту; удосконалення економічних відносин із споживачами транспортних послуг, суміжними видами транспорту, державою, регіонами, а також внутрішньогалузевих економічних відносин; комерціалізації транспортної діяльності залізниць і окремих ПЗТ як одне із джерел залучення інвестицій.

Для досягнення окресленої мети потрібно забезпечити: створення системи управління галуззю, адаптованої до ринкового середовища; впровадження інвестиційної моделі розвитку, здатної нормалізувати і забезпечити перехід до розширеного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі; розвиток конкуренції на ринку перевезень вантажів, ремонту об’єктів інфраструктури та рухомого складу, обслуговування і перевезення пасажирів; створення умов для забезпечення недискримінаційного доступу користувачів до послуг інфраструктури

залізничного транспорту; удосконалення системи державного управління та регулювання; прозорість фінансової діяльності залізничного транспорту; підвищення мотивації праці; створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики та інтеграції залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи.

теми підготовки кадрів, яку Україна успадкувала від Радянського Союзу, є її безсистемність та неконкретність. Для цільової підготовки менеджерів усіх рівнів управління транспортної галузі необхідно перейняти досвід перепідготовки кадрів у США, а саме — регулярне проходження шестимісячної перепідготовки менеджерів і спеціалістів усіх рівнів, вінцем якої має стати індивідуальний проект поліпшення роботи кожного з учасників.

Потенційні результати реструктуризації

Ключові проектні досягнення реструктуризації
ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
Успішно оновлений парк рухомого складу з залучення приватного капіталу і власників. Ліквідація крос-субсидій пасажирських перевезень. Успішне проведення розміщення Державних облігацій залізничного транспорту на біржах і залучення приватного капіталу для раціоналізації інвестиційних проектів. Виникнення проблеми з координацією рухів вантажопотоків та локальної перевантаженості інфраструктури
ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
Упровадження переходу від крос-субсидування пасажирських перевезень у рамках компанії. Зниження пасажирообігу, вантажообігу природних перевезень, викликане монетизацією пільг
ІНФРАСТРУКТУРА
Досягнення локальних меж пропускної здатності. Запуск великих проектів з розвитку інфраструктури швидкісного пасажирського руху. Ініціатива щодо передачі справи із обслуговування і ремонту приватним інвесторам поки не приносить очікуваних результатів. Досягнення локальних меж пропускної здатності. Запуск великих проектів з розвитку інфраструктури швидкісного руху вантажних перевезень

За умов командно-адміністративної системи управління, що існувала в СРСР, влада не була зацікавлена у підготовці ініціативних управлінських кадрів, готових приймати вольові рішення та брати на себе відповідальність за їх виконання. Найсерйознішим недоліком сис-

Цей проект надається керівництву підприємства, на якому працює учасник перепідготовки. Якщо керівництво, розглянувши проект, не підтверджує його подальше впровадження в роботу підприємства, автор підлягає звільненню або посадовому пониженню.

Ефективним заходом для активізації управління в транспортній галузі може стати також прийнята в деяких інших відповідальних сферах діяльності (космонавтика, військова розвідка, авіаційне конструювання) система підготовки дублерів, наділених абсолютно тими самими повноваженнями, що й основний учасник процесу. Найвиразніше це проявляється у політичній діяльності, де роль дублерів виконує опозиція. Коли працівник відчуває, що хтось “дихає в потилицю”, його креативні ресурси значно підвищуються.

Висновки

1. Безконтрольність і безкарність дій державної влади України призвели до руйнування економічного і технічного потенціалу транспортної галузі, до перерозподілу національного багатства на користь олігархічних структур.

2. За радянських часів внаслідок політики самоізоляції, яку впроваджував уряд СРСР, монополізації зовнішньої торгівлі та відсутності навчальної бази для підготовки національних управлінських кадрів Україна втратила своє значення як самостійний суб'єкт економічного господарювання та транспортна артерія глобального масштабу.

3. У незалежній Україні на різних рівнях державної влади не виявилося фахівців, озброєних знаннями сучасної теорії управління та трансформаційної економіки. Слід запровадити нову систему перепідготовки

старих та підготовки нових кадрів, результатом якої має бути самостійно підготовлений і затверджений керівництвом підприємства креативний проект поліпшення його роботи.

4. Основними заходами для поліпшення стану транспортної галузі є реструктуризація залізничного транспорту України.

5. Основними напрямками подальшого розвитку транзитних перевезень є:

- відновлення традиційних транспортних магістралей;
- участь у євросоюзівському проєкті TRACEA (транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія);
- налагодження системи перевезення українського зерна в країни Африки та Азії.

Література

1. Аистова М. Д. Реструктуризация предприятий. Вопросы управления. Стратегия, координация структурных параметров, снижение сопротивления преобразованиям. — М.: Альпина Паблицер, 2002. — 287 с.
2. Трансформаційна економіка: Навч. посіб. / В. С. Савчук, Ю. К. Зайцев, І. Й. Малий та ін; за ред. В. С. Савчука, Ю. К. Зайцева. — К.: КНЕУ, 2006. — 620 с.
3. Шевчук І. Транзит не означає мимоліт // Уряд. кур'єр від 06.11.2013. — № 204.
4. Кириленко Т. Було б що транспортувати // Уряд. кур'єр від 07.11.2013. — № 205.