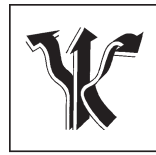


МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



МАУП

# НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

*Засновано у 2001 р.*

**Випуск 2(21)**

Київ  
ДП «Видавничий дім «Персонал»  
2009

УДК 330-339; 321.7; 159.9  
ББК 65.9(4УКР)я43  
М43

#### Редакційна колегія

*Захожай В. Б.*, д-р екон. наук, проф. — головний редактор  
*Головатий М. Ф.*, д-р політ. наук, проф. — заступник головного редактора  
*Саєвич І. Г.*, канд. філол. наук — відповідальний редактор  
*Чирков В. М.* — відповідальний редактор за випуск

#### Економічні науки

Баєва О. В., д-р біол. наук, проф., Дахно І. І., д-р екон. наук, проф., Дмитренко Г. А., д-р екон. наук, проф., Захожай В. Б., д-р екон. наук, проф., Куроченко О. В., д-р екон. наук, проф., Радзієвський О. І., д-р екон. наук, Федоренко В. Г., д-р екон. наук, проф., Швець В. Я., д-р екон. наук, проф.

#### Політичні науки

Антонюк О. В., д-р політ. наук, проф., Бабкіна О. В., д-р політ. наук, проф., Бідзюра І. П., д-р політ. наук, Варзар І. М., д-р політ. наук, проф., Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф., Хижняк І. А., д-р іст. наук, проф., Храмов В. О., д-р політ. наук, проф., Шуба О. В., д-р політ. наук, проф.

#### Психологічні науки

Балл Г. А., д-р психол. наук, проф., Лігоцький А. О., д-р пед. наук, проф., Ложкін Г. В., д-р психол. наук, проф., Приходько Ю. О., д-р психол. наук, проф., Синьов В. М., д-р пед. наук, проф., Чернуха Н. М., д-р пед. наук, проф., Чуприков А. П., д-р мед. наук, проф.

#### Юридичні науки

Александров Ю. В., канд. юрид. наук, проф., Ануфрієв М. І., канд. юрид. наук, проф., Бородін І. Л., д-р юрид. наук, проф., Бандурка О. О., д-р юрид. наук, проф., Корнієнко М. І., канд. юрид. наук, проф., Марчук В. М., д-р юрид. наук, проф., Подоляка А. М., канд. юрид. наук

#### Міжрегіональна Академія управління персоналом.

Наукові праці МАУП / Редкол.: В. Б. Захожай (голов. ред.) та ін. — К. : МАУП, 2001. — Вип. 1. — ISBN 966-608-120-2

К. : ДП «Вид. дім «Персонал», 2009. — Вип. 2(21). — 196 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст. ISBN 978-966-608-993-2

У збірнику наукових праць публікуються статті науковців, які займаються проблемами розвитку економіки, політології, психології і права.

Для науковців, викладачів, студентів, а також усіх, кого цікавить розвиток науки в Україні.

*Збірник “Наукові праці МАУП” зареєстровано Державним комітетом інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України (свідоцтво від 11.04.02 за № 6048, серія КВ) як наукове видання, в якому висвітлюються результати наукових досліджень в галузях економіки, політології, соціології, психології, права, матеріалів наукових конференцій.*

*Вищою атестаційною комісією України “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання з економічних і психологічних наук (за постановою Президії ВАК України № 1-05/6 від 14 червня 2007 р.).*

**ББК 65.9(4УКР)я43+88я43**

ISBN 966-608-120-2  
ISBN 978-966-608-993-2

© Міжрегіональна Академія управління персоналом (МАУП), 2009  
© ДП «Видавничий дім «Персонал», 2009

# ЗМІСТ

|                                                                                                                                                                   |    |                                                                                                                                                    |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ</b> .....                                                                                                                                     | 5  | <b>Колосінський Є. Ю.</b><br>Уніфікація корпоративної фінансової<br>звітності як вияв глобалізаційних тенденцій.....                               | 69  |
| <b>Давиденко А. П., Мирков Г.</b><br>Зміна парадигми в державному управлінні .....                                                                                | 5  | <b>Аль-Тмейзі А. Ю.</b><br>Впровадження міжнародного досвіду<br>для розвитку українських авіакомпаній.....                                         | 75  |
| <b>Спиридонов В. В.</b><br>Социальные программы Украины<br>и источники их финансирования .....                                                                    | 12 | <b>Олійник О. Д.</b><br>Механізм побудови контрольної діяльності<br>податкових органів в Україні .....                                             | 79  |
| <b>Мушкин И. М.</b><br>Нематериальная мотивация<br>производительности труда .....                                                                                 | 18 | <b>Халамендик В. Д.</b><br>Становлення і розвитку початкової та гімназійної<br>освіти півдня України<br>(друга половина XIX — початок XX ст.)..... | 87  |
| <b>Юсеф Н. Н., Гараханлу Фарназ</b><br>Двостороннє співробітництво України<br>з Ісламською Республікою Іран у стратегічно<br>важливих галузях економіки .....     | 23 | <b>Гранатуров Ю. І.</b><br>Особливості реалізації прав громадян<br>через механізм місцевого самоврядування<br>(досвід демократичних країн) .....   | 90  |
| <b>Задорожний В. П.</b><br>Реструктуризація інвестиційного потенціалу<br>в системі механізмів державного управління .....                                         | 26 | <b>Шарапов С. В.</b><br>Використання бюрократичних інструментів<br>в адміністративному управлінні<br>підприємством .....                           | 96  |
| <b>Янгалічев Р. Н., Верпаховська С. М.</b><br>Методологічні та методичні підходи<br>до визначення ступеня податкового<br>навантаження на підприємство.....        | 34 | <b>Дворніков В. М.</b><br>Банкрутство як економічне явище .....                                                                                    | 105 |
| <b>Сафонова А. С.</b><br>Теоретико-методологічні аспекти категорій<br>“капітал” і “міжнародний рух капіталу” .....                                                | 40 | <b>Пророченко Є. В.</b><br>Підтримка і зобов’язання аграрного<br>виробництва України в контексті<br>вимог Світової організації торгівлі .....      | 112 |
| <b>Вугар Мехтиол Назаров</b><br>Проблемы развития предпринимательства<br>в Азербайджанской Республике<br>в условиях интенсивного<br>экономического развития ..... | 48 | <b>Михайленко О. В.</b><br>Прибуток як об’єкт бухгалтерського<br>і податкового обліку.....                                                         | 118 |
| <b>Мохамад Камалалдеен Алжафа</b><br>Экономический курс Сирийской Арабской<br>Республики в условиях глобализации .....                                            | 52 | <b>Степанець Н. М.</b><br>Сільська загальноосвітня школа І ступеня:<br>управлінський аспект .....                                                  | 124 |
| <b>Андрєєва Х. П.</b><br>Учасники інвестиційних процесів<br>на ринку фінансових послуг .....                                                                      | 56 | <b>Шевченко С. О.</b><br>Державний фінансовий аудит<br>в діяльності бюджетних установ .....                                                        | 128 |
| <b>Нетудыхатко Н. С.</b><br>Факторы управления развитием<br>предприятия туристического бизнеса .....                                                              | 61 |                                                                                                                                                    |     |

**Нестерова С. Л.**

Об'єкт торгівлі на сучасному ринку  
страхових послуг. Дискусійні питання ..... 132

**Альошін В. І.**

Конфліктологічна парадигма  
та її евристичний потенціал  
у вивченні кризи й кризових явищ..... 137

**Вернаховська С. М.**

Економічні передумови податкового планування  
та обов'язки податкової системи  
у перехідній економіці ..... 143

**Буланова Д. С., Диніна К. С.**

Сучасні концептуальні підходи  
до визначення поняття конкуренції ..... 148

**ПСИХОЛОГІЧНІ НАУКИ ..... 154****Вакуліч Т. М.**

Ідентифікація насильства в сім'ї:  
можливості щодо типологізації  
основних виявів ..... 154

**Стасенкова Т. В.**

Професійна самореалізація жінки  
як показник особистісного зростання..... 160

**Ярема Н. Ю.**

Професійна діяльність практичних  
психологів ОВС в умовах миротворчих місій ..... 165

**Бойчук І. І.**

Психологічні чинники професійного  
становлення особистості  
майбутніх учителів музики..... 170

**Шипілов В. А.**

Формування національної культури  
старшокласників загальноосвітньої школи  
в контексті завдань Болонської декларації ..... 175

**Проскуріна В. А.**

Чинники виникнення комунікативних бар'єрів  
та їх вияв у студентській молоді ..... 179

**Рижиков В. С., Якібчук М. І.**

Характеристика психологічних якостей  
і властивостей особистості —  
лідера профспілкової організації ..... 184

**Коваль А. М., Чуприкова О. Г.**

Типологія особистості підлітків,  
які складають групу ризику  
суїцидальної поведінки..... 187

**Відомості про авторів ..... 192**

## ВПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ ДЛЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ АВІАКОМПАНІЙ

Наукові праці МАУП, 2009, вип. 2(21), с. 75–78

*Розглянуто вантажні, пасажирські та чартерні перевезення, які з точки зору економіки являють собою не стільки вид послуг, скільки набір послуг. Розкрито поняття та основні складові хендлінгових послуг (Ground Handling). Досліджено впровадження провідними авіакомпаніями України 100 % мікетингу (e-ticketing).*

Відомо, що у процесі реалізації міжнародної господарської діяльності транспорт відіграє одну з провідних ролей, а саме забезпечує переміщення вантажів (товарів) і пасажирів між двома та більше країнами. Транспортна продукція (послуги) у процесі реалізації зазнає впливу всіх факторів ринкової економіки: співвідношення попиту і пропозиції на перевезення, коливання цін на транспортні засоби та паливо та ін. Крім того, значний вплив справляють й політичні та економічні відносини між різними країнами.

Транспортна авіація з'явилась як засіб задоволення суспільства у швидкісних перевезеннях пасажирів і вантажу. Тому за темпами свого розвитку повітряний транспорт випереджає більшість інших видів транспорту. Повітряний транспорт має винятково велике значення в міжнародних перевезеннях.

Міжнародні авіаційні перевезення — це послуги авіатранспорту, що надаються резидентами однієї країни (повітряними перевізниками) резидентам іншої (споживачам послуги) [3].

Повітряні перевезення умовно можна поділити на вантажні, пасажирські й чартерні.

Міжнародні пасажирські повітряні перевезення являють собою специфічну форму міжнародної економіки, її зазвичай називають в системі національних рахунків міжнародним туризмом. Їх специфіка полягає у тому, що споживач послуг переміщується за кордон до їх виробника, де, будучи нерезидентом, споживає товари та послуги. Тим самим міжнародні послуги перевезення, з точки зору економіки, являють собою не стільки вид звичайних послуг, скільки набір послуг, що

споживається мандрівниками (резидентами за кордоном та нерезидентами всередині даної країни) [2].

Звичайно, лівову частку авіаційних перевезень складають пасажирські перевезення. Але водночас повітряний транспорт також використовують для транспортування вантажів. Найчастіше авіатранспорт використовується для міжнародного перевезення “технологістичних” товарів, вартість яких дуже висока порівняно з їх вагою. До послуг повітряних перевізників звертаються виробники устаткування, якщо їм потрібно замінити частини або механізми, що вийшли з ладу, експортери свіжої або мороженої їжі чи іншої продукції, що швидко псується, та виробники, для яких використання повітряного фрахту знижує загальні витрати. Розширення використання повітряного транспорту значною мірою прискорилося інноваціями в авіапромисловості. Нові повітряні судна мають велику вантажомісткість, використовують більш ефективне навантажувальне устаткування і можуть доставляти стандартні контейнери і нестандартні вантажі [2].

Окремим видом повітряних перевезень є чартерні. Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу пошти та ін. [2].

У сфері пасажирських перевезень до лідерів належать авіакомпанії “Міжнародні авіалінії

України”, “Аеросвіт”. “Авіалінії України”, “Національні авіалінії України” через важке фінансово-економічне становище стали аутсайдерами ринку. Лідерами вантажних перевезень є АНТК “Антонов”, Українська авіаційно-транспортна компанія, авіакомпанія “Ветеран” [6].

Стан ринку авіаційних робіт і перевезень можна охарактеризувати таким чином. Наростають темпи його перерозподілу. Знижуються виконувані обсяги перевезень авіакомпанією “Авіалінії України”. З’являється новий вид попиту на авіакомпанії, що спеціалізуються на наданні послуг діловій авіації, на обслуговуванні VIP-пасажирів, що проводять авіатехніку або її ремонт і одночасно виконують авіаперевезення або роботи із застосуванням авіації в народному господарстві. Продовжується відхід дрібних і з’являються нові експлуатанти авіаційної техніки: приблизно 15 авіакомпаній, або понад 11 % загальної кількості, за рік позбавляються сертифікату експлуатантів і стільки ж його набувають. Цей факт ще раз підтверджує продовження процесу формування ринку авіаційних робіт і перевезень.

Згідно з даними Державного комітету статистики України у 2006 р., експорт послуг склав 5 млрд 307,9 млн дол. США, збільшившись при цьому на 25 % порівняно з 2005 р. У 2007 р. також спостерігається подальше підвищення частки експорту послуг, зокрема, повітряного транспорту [4].

Міжнародні авіаційні послуги стають все більш поширеними транспортними послугами завдяки своїй швидкості й надійності.

Слід визнати, що ринок далеко не завжди функціонує бездоганно і досягає стійкої рівноваги попиту і пропозиції. На ринку повітряних перевезень можливі ситуації, коли ринкові відносини не в змозі координувати процеси економічного вибору учасників ринку і забезпечувати умови ефективного використання їх ресурсного потенціалу. В цьому випадку, щоб не допустити “фіаско” ринку авіатransпортних послуг, неминуче втручання держави.

Заборона польотів багатьох типів літаків українського виробництва до Європи і США пов’язана з негативним так званим зовнішнім “ефектом порушення екологічної рівноваги”. Повітряний транспорт не тільки забруднює навколишнє середовище, впливає на стан атмосфери, а й може шкодити здоров’ю людей підвищеним рівнем шуму, перепадами тиску під час польоту, небезпекою емоційного напруження і стресів. Це зовнішні ефекти повітряного транспорту, витрати

на усунення яких бере на себе суспільство, держава, хоча ці витрати мали б бути частиною альтернативної вартості виробництва авіатransпортних послуг.

На сьогодні авіаційні перевезення — це не лише перевезення пасажирів і вантажу, а цілий комплекс послуг. Серед цих послуг слід виокремити такі, як хендлінгові (Ground Handling), інакше кажучи, послуги з наземного обслуговування [1]. Ця категорія послуг охоплює:

- обслуговування пасажирів;
- обслуговування та супровід багажу;
- обслуговування та супровід вантажів;
- послуги аеропорту.

Якісне надання хендлінгових послуг завжди було, є і буде одним з головних пріоритетів у діяльності авіакомпаній у всьому світі. За своєю сутністю хендлінгові послуги є складним комплексом з оброблення пасажиропотоків, вантажопотоків, а також пошти, тому досить важливими є координація міжнародних авіакомпаній та міжнародне співробітництво в цій галузі. Розроблення стандартних угод, автоматизація процедури інтеркомунікації та визначення видів послуг з наземного обслуговування входять до компетенції IATA.

Потреба у міжнародному співробітництві виникає з таких причин.

По-перше, надання хендлінгових послуг потребує розроблення загальноприйнятих стандартів ведення діловодства та процедур надання послуг в аеропортах. А це, у свою чергу, передбачає підписання угод про співробітництво між різними авіакомпаніями та аеропортами.

По-друге, допоки літак перебуває у повітряному просторі, транспортуючи пасажирів, вантажі та пошту, він заробляє гроші. Але як тільки він здійснює приземлення — потребує витрат грошей. Як наслідок, належна організація надання комплексу хендлінгових послуг можлива лише за умов, коли авіакомпанія (агент) здійснює свою діяльність чітко й з мінімальними витратами [1].

Розвиток НТП (науково-технічного прогресу) значною мірою впливає на систему надання комплексу хендлінгових послуг. Щорічне зростання обсягів авіаційних перевезень передбачає обробку великої кількості даних, що, у свою чергу, призводить не просто до автоматизації цього процесу, а передбачає розроблення й впровадження нових систем і програм обробки інформації та її обміну.

Зважаючи на беззаперечну роль комплексу хендлінгових послуг, при Міжнародній асоціа-

ції повітряного транспорту IATA було утворено спеціальний Комітет з питань наземного обслуговування (IATA Ground Handling Council), в компетенцію якого увійшли такі функції, як стандартизація та сертифікація організацій та установ, задіяних в наданні допоміжних авіаційних транспортних послуг, а також координація та регулювання їх діяльності у сфері надання послуг з міжнародних перевезень [1].

До складу Комітету увійшли представники авіакомпаній та організацій, що надають комплекс хендлінгових послуг. Крім того, до співпраці було залучено провідних спеціалістів у таких галузях, як поліграфічна (виробники друкованої продукції), комп'ютерна (програмне забезпечення для управління й організації польотів), технічна (обладнання для аеропортів), спільно з якими було розроблено спеціальну програму "Постачальник хендлінгових послуг". Ця спеціальна програма є дуже унікальною, оскільки вона зосередила у собі унікальний досвід і знання з метою ефективного розвитку галузі послуг з наземного обслуговування.

Забезпечення якісного надання комплексу хендлінгових послуг в ДМА "Бориспіль" є одним з важливих завдань уряду нашої країни, оскільки цей головний аеропорт є своєрідною візитною карткою. Одним з кардинальних кроків має бути сприяння розвитку незалежних компаній, які на сьогодні існують в аеропорті й зуміли перейняти міжнародний досвід, більше того, пройшли сертифікацію Комітету з питань наземного обслуговування IATA.

Крім розвитку хендлінгових послуг, провідні авіакомпанії України повинні перейти на електронні квитки, тобто на 100 %-й тікетинг (e-ticketing) [7].

Про необхідність переходу на 100 % e-ticketing йшлося ще кілька років тому. Ця технологія дає змогу не тільки знижувати витрати для авіакомпанії, а й дозволяє значно скоротити час на управління паперовими потоками, оформлення квитків і реєстрацію пасажирів.

Спочатку IATA встановила для авіакомпаній — учасниць асоціації як крайній термін для повного переходу на електронний квиток 31 грудня 2007 р. В кінці 2005 р. частка продажів електронних квитків від загального числа склала 40 %, в кінці 2006 р. перевищила 70 % і до квітня 2007 р. була вже на рівні 80 %. Проте, за підсумками сесії IATA у Ванкувері у 2007 р., крайній термін був пересунутий на 31 травня 2008 р. Своє рішення асоціація пояснила тим, що не всі авіаперевізники

готові повністю відмовитися від паперових квитків до кінця 2007 р. За прогнозами авіакомпаній, до того моменту частка електронних квитків повинна була перевищити 96 % загального числа продажів, проте підрахунки IATA вказували тільки на частку в 92 %.

Після 31 травня 2008 р. звичайні квитки якщо і продаватимуться, то здебільше на чартерні або деякі внутрішні рейси і для особливих категорій пасажирів. З часом частка таких "неелектронних" квитків у результаті стане незначною.

Плюси для пасажирів від e-ticketing суттєві. Тепер можна не турбуватися через втрату квитка, адже він існує лише в електронному вигляді і втратити його неможливо. Його придбання через Інтернет дає можливість придбати право на перевезення не виходячи з офісу або вдома, а подальший розвиток пов'язаних з електронним тікетингом послуг (як, наприклад, реєстрація через Інтернет) дозволить скоротити час перебування в аеропорту з кількох годин до кількох десятків хвилин.

Виграють і авіакомпанії. Передусім фінансово, що достатньо актуально у світлі безперервного зростання цін на авіапаливо. Якщо звичайні квитки коштують авіаперевізникам в 10 дол. кожен, то витрати на електронний авіаквиток не перевищують 1 дол., що у результаті дасть змогу економити галузі 3 млрд дол. у рік.

Зараз найменший обсяг продажів електронних квитків спостерігається у авіаперевізників країн СНД. Рубіж в 50 % був подоланий лише в кінці 2007 р. Серед авіакомпаній України і країн Співдружності електронні квитки першим почав продавати у серпні 2005 р. "Аеросвіт". Пізніше підтяглися і "Міжнародні авіалінії України", які почали продаж перевезень за безбілетною технологією спочатку на своєму сайті, а потім і через агентську мережу.

За станом на початок 2008 р. частка електронних квитків у загальному обсязі продажів для "Міжнародних авіаліній України" складала 92 %, а для регулярних маршрутів "Аеросвіту" — 70 %, але до кінця травня 2008 р. компанії мали намір збільшити частку електронних квитків до 98 % [8].



## Література

1. Акмалдінова О. М., Суслова Г. А. IATA та діяльність авіакомпаній = IATA and Airline activity: Навч. посіб. — К.: НАУ, 1995. — 108 с.

2. Киреев А. П. Международная экономика: Учеб. пособие для вузов: В 2 ч. — Ч. 2. — М.: Междунар. отношения, 2000. — 430 с.

3. Саркисов С. В. Транспорт и его использование в условиях рынка. — М., 2003. — 360 с.

4. [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua) — офіційний сайт Державного комітету статистики України.

5. [www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua) — офіційний сайт Державної авіаційної служби України.

6. [www.borispil.kiev.ua](http://www.borispil.kiev.ua) — офіційний сайт державного міжнародного аеропорту України "Бориспіль".

7. [www.iata.org](http://www.iata.org) — офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA.

8. [www.icao.org](http://www.icao.org) — офіційний сайт Міжнародної асоціації цивільної авіації.

*Основними шляхами підвищення якості авіаційних перевезень є збільшення кількості регулярних рейсів, підвищення якості обслуговування споживачів послуг повітряного транспорту, встановлення зручного розкладу польотів, диференціація та зниження тарифів, вибір типу літака з урахуванням характеристик маршрутів, розширення кола неавіаційних послуг, здійснення інноваційних процесів, зростання обсягу авіатransпортних послуг, збільшення комерційного завантаження рейсів, застосування сучасних форм продажу та комп'ютерного бронювання квитків, формування сучасного парку повітряних суден з метою забезпечення необхідної продуктивності та економічної ефективності польотів, модернізація та оптимізація структури аеропортів, розвиток хендлінгових послуг.*

*Основными путями повышения качества авиационных перевозок является увеличение количества регулярных рейсов, повышение качества обслуживания потребителей услуг воздушного транспорта, установление удобного расписания полетов, дифференциация и снижение тарифов, выбор типа самолета с учетом характеристик маршрутов, расширение круга неавиационных услуг, осуществление инновационных процессов, рост объема авиатранспортных услуг, увеличение коммерческой загрузки рейсов, применение современных форм продажи и компьютерного бронирования билетов, формирование современного парка воздушных судов с целью обеспечения необходимой производительности и экономической эффективности полетов, модернизация и оптимизация структуры аэропортов, развитие хендлинговых услуг.*

*Thus the basic ways of upgrading air transportations is multiplying the amount of regular trips, upgrading maintenance of users of services of air transport, establishment of comfortable curriculum of flights, differentiation and decline of tariffs, choice as an airplane taking into account descriptions of routes, expansion of circle of unaviation services, realization of innovative processes, growth of volume of air services, multiplying the commercial load of trips, application of modern forms of sale and computer reserving of tickets, forming of modern park of air ships with the purpose of providing of the necessary productivity and economic efficiency of flights, modernization and optimization of structure of air-ports, development of Ground Handling services.*

Надійшла 17 лютого 2009 р.