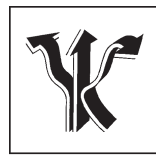


МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



МАУП

НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

Засновано у 2001 р.

Випуск 50 (3–2016)

Київ
ДП «Видавничий дім «Персонал»
2016

Редакційна колегія

Курко М. Н., д-р юрид. наук, проф. — головний редактор

Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф. — заступник головного редактора

Ігнатченко А. А., канд. техн. наук — відповідальний редактор

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., Гончаренко О. М., д-р іст. наук, Мелков Ю. О., д-р філос. наук, доц., Піляєв І. С., д-р політ. наук, Попов В. Ж., д-р іст. наук, проф., Сурмін Ю. П., д-р соціол. наук, проф., Хижняк І. А., д-р іст. наук, проф., Шуба О. В., д-р політ. наук, проф.

Юридичні науки

Александров Ю. В., канд. юрид. наук, проф., Ануфрієв М. І., д-р юрид. наук, проф., Бандурка О. О., д-р юрид. наук, проф., Бородин І. Л., д-р юрид. наук, проф., Гаркуша В. С., канд. юрид. наук, доцент, Демченко С. Ф., д-р юрид. наук, Джунь В. В., д-р юрид. наук, проф., Ковальська В. В., д-р юрид. наук, ст. наук. співр., Корнієнко М. І., канд. юрид. наук, проф., Курко М. Н., д-р юрид. наук, проф., Мартиненко О. А., д-р юрид. наук, проф., Муравйов К. В., канд. юрид. наук, доц., Недюха М. П., д-р філос. наук, проф., Подоляка А. М., д-р юрид. наук, проф., Романенко Є. О., д-р наук з держ. упр., доц., Темченко В. І., канд. юрид. наук, доц., Хрис-

тинченко Н. П., канд. юрид. наук, Юлдашев О. Х., д-р юрид. наук, проф., Ярмиш О. Н., д-р юрид. наук, проф.

Економічні науки

Захожай В. Б., д-р екон. наук, проф., Дахно І. І., д-р екон. наук, проф., Дмитренко Г. А., д-р екон. наук, проф., Куроченко О. В., д-р екон. наук, проф., Пила В. І., д-р екон. наук, проф., Радзієвський О. І., д-р екон. наук, Федоренко В. Г., д-р екон. наук, проф., Шостак Л. Б., д-р екон. наук, проф., Швець В. Я., д-р екон. наук, проф., Баєва О. В., д-р біол. наук, проф., Сафонова В. Є., д-р екон. наук, Хачатрян Г. Е., д-р екон. наук.

Педагогічні та психологічні науки

Чернуха Н. М., д-р пед. наук, проф., Юник Д. Г., д-р пед. наук, проф., Кучерявий О. Г., д-р пед. наук, проф., Рижиков В. С., д-р пед. наук, доц., Ельбрехт О. М., д-р пед. наук, доц., Гуменникова Т. Р., д-р пед. наук, доц., Добрянський І. А., д-р пед. наук, проф., заслужений працівник освіти України, Анісімов М. В., д-р пед. наук, проф., 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., Бучек А. О., д-р психол. наук, проф.

Рекомендовано до друку Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом (протокол № 10 від 28 вересня 2016 р.)

Міжрегіональна Академія управління персоналом.

М58 Наукові праці МАУП / редкол.: М. Н. Курко (голов. ред.) [та ін.]. — К. : МАУП, 2001. — Вип. 50 (3–2016). — К. : ДП “Вид. дім “Персонал”, 2016. — 212 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст.

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

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

Збірник “Наукові праці МАУП” за наказом Міністерства освіти і науки України від 09.03.16 № 241 визнано як фахове видання з політичних наук (дата включення 26.05.10), юридичних наук (дата включення 31.05.11), економічних наук (дата включення 21.11.13).

ББК 65.9(4УКР)29-2я43+67.9(4УКР)я43

ЗМІСТ

ЗВЕРНЕННЯ ДО ЧИТАЧІВ	5	Лебеденко С. Б. Проблема ядерної безпеки на Корейському півострові у зовнішній політиці США	67
ПОЛІТИЧНІ НАУКИ	7	ЮРИДИЧНІ НАУКИ	73
Гула Р. В. “Русский мир” — фантом чи реальність? Аспекти політологічного аналізу	7	Ануфрієв М. І. Адміністративно-правовий статус військово-цивільних адміністрацій в зоні проведення антитерористичної операції	73
Бондар Ю. В. Царське діло	15	Литвиненко В. І. Інтерактивність податкового обміну як механізм ефективності запобігання та протидії корупції в Україні	77
Ткач Д. І. Взаємодія церкви та політики (аналіз угорського досвіду)	23	Подоляка С. А. Особливості методологічного підходу в рамках дослідження прокуратури як суб’єкта адміністративного процесу	83
Гольцов А. Г. Міжнародні регіональні студії: геополітичні аспекти	29	Стасюк С. В. Інформаційний компонент ефективності взаємовідносин правової держави та платників податків	90
Колісниченко Р. М. Економічна складова глобалістичної свідомості у світлі аналізу класифікацій країн світу	36	Беляй О. І. Щодо актуальності розбудови методологічних засад дослідження розвитку інформаційного суспільства та інформаційного законодавства	96
Савойська С. В. Комунікативна політика Фінляндії в якості мовного досвіду для сучасної України	42	Іванов Д. В. Еволюція інституту суспільного телебачення і радіомовлення у Польщі, перспектива майбутніх трансформацій	100
Ткач Д. І., Цибух В. І. Туризм як важливий чинник соціально-культурного розвитку держави (на прикладі досвіду Угорщини та Греції)	48	Ляшенко О. В. Акцесорність поруки за римським правом	104
Ванчев І. В. Концептуальне конституювання прав людини: теоретико-методологічний аспект	53	ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ	110
Климков І. І. Електронна демократія та формування ціннісно-сміслових орієнтирів сучасного світу	57	Літвінов О. П., Логвінов Ю. В. Динаміка розвитку транспортного менеджменту і логістики	110
Кметик С. В. Фактори, що сприяють інноваційному розвитку вищої освіти у сучасному світі: парадигмальні особливості	63		

Резнік Н. П.

Особливості функціонування вітчизняного
біржового товарного ринку
у сучасних умовах 115

Баєв В. В.

Класифікація медичного туризму
в умовах глобалізації міжнародного
медичного простору 119

Дубовкіна М. Ю., Зінченко С. Г.

Інвестування та синергія в транспортних
системах морського порту 126

Слободяник А. М.

Сучасний стан похідних фінансових
інструментів на світових біржових ринках 130

Бояджиєв Т. І.

Теоретичні аспекти формування свідомої
поведінки споживача у процесі
реалізації товарів та надання послуг 136

Зур'ян О. В.

Економічна сутність та класифікація
фінансових ризиків 141

Котляров В. О.

Інвестиційно-інтеграційна діяльність
агропромислового комплексу України
в сучасних ринкових умовах 147

Стефен Сінікієм Азаїкі І.

Бідність по-українськи в контексті
світової бідності: спільне і особливе 151

Чжан Лу

Економічний пояс Шовкового шляху:
історія, розвиток, перспективи 154

Захожай В. Б., Братусь Г. А.

Методичні засади формування стратегії
підвищення ефективності діяльності
промислових підприємств 159

Братусь Г. А.

Методичний підхід до розробки збалансованої
оцінки ефективності діяльності сучасних
промислових підприємств 165

ПЕДАГОГІЧНІ НАУКИ 171**Sorokin I. I., Chernukha N. M.,**

Yanyuk L. V.
*Integrity of modern educational environment:
response to the challenge of time* 171

Bakhov I. S.

*Theoretical foundations of the university
policultural education* 176

Aslanov G. A.

*Value attitude to health as a priority
of successful life self-realization
of modern personality* 181

Golovach N. V.

*Pedagogical conditions of successful
professional adaptation of students in the process
of professional training* 187

Zakharova A. S.

*Special aspects in foreign language
professional education of philology students
in Ecuador* 192

Shtroble V. V.

*Peculiarities of forming preparadness
for future psychologists to develop creativity
in the consultative interaction by means
of training exercises* 198

Гончаренко Є. Ю.

*Лексико-граматична концептуалізація
ділового мовлення та аспектний переклад
з німецької мови* 202

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ 207

ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ШОВКОВОГО ШЛЯХУ: ІСТОРІЯ, РОЗВИТОК, ПЕРСПЕКТИВИ

Наукові праці МАУП, 2016, вип. 50(3), с. 154–158

Розглядається нова економічна стратегія Китаю під назвою “Один пояс — один шлях”, метою якої є розвиток північно-східних регіонів Китаю та інтеграція прилеглих євразійських країн.

Китайська економічна ініціатива активно обговорюється в західній пресі, зокрема, чи можна вважати новий Шовковий шлях фактором нового економічного об'єднання на основі китайських інвестицій, згуртованого навколо Китаю спочатку в економічній, а в майбутньому і політичній площині. Провідні експерти дотримуються думки, що небезпека політичних впливів Китаю в рамках його економічної ініціативи є незначною, тому не варто вважати, що новий Шовковий шлях — це китайський шлях до глобального політичного впливу.

“Один пояс і один шлях” — це шлях взаємної поваги і довіри, шлях співпраці та спільного виграшу, шлях міжцивілізаційного взаємозапозичення. Якщо всі держави, розташовані уздовж цього шляху, одноставно співпрацюють і допомагають один одному, то якісно нова сторінка буде вписана в історію економічного поясу Шовкового шляху і морського Шовкового шляху XXI ст., а його результати стануть загальним благом народів країн уздовж “Одного поясу і одного шляху”.

За допомогою відродженого Великого шовкового шляху на базі сучасної транспортної інфраструктури та комунікацій можна забезпечити швидке просування товарів, послуг, капіталу і робочої сили між Європою і Азією, а також між країнами, розташованими вздовж Шовкового шляху.

Відродження Великого шовкового шляху — завдання актуальне і складне, вирішення якого можна досягти за допомогою комплексного дослідження історичних, археологічних та архівних матеріалів із залученням даних природничих наук. Необхідність і можливість дослідження витоків архітектури та містобудування на трасах Великого шовкового шляху зумовлені виходом архітектурної науки на нову методологічну орієнтацію до досліджень з ідентифікації їх з іншими спорудами, їхнього місця і ролі в історичному просторі.

Теоретичну основу вивчення цієї теми становлять праці таких вчених, як: І. М. Алексєєва, А. Бугаєнко, Х. Ліхуа, М. Р. Мамедова, Н. Н. Мінгулов, А. А. Нурсейтов, О. А. Омельченко, Є. І. Сафронова, Т. Чуньфен, Р. Х. Шарафутдинов, І. Б. Шевель, А. Г. Яковлева та ін.

Науковим підґрунтям дослідження є наукові праці вчених, історичні факти, нормативні правові акти різних урядових органів Китаю, дані статистичних збірників, виступи та інші джерела особистого походження, матеріали періодичних видань.

Великий шовковий шлях — це найвідоміший торговельний маршрут в історії людства. У минулому по ньому проходили купці від берегів Тихого океану до Середземного моря. На шляху в просторі і часі народжувалися, розвивалися та вмирали міста і навіть циві-

лізації. Чимало кривавих і жорстоких воєн, пожеарищ, мору і голоду бачили стародавні міста, розташовані вздовж Великого шовкового шляху.

Про Великий шовковий шлях говорять і нині. Навіть більше, ця назва стала брендом, яким активно користуються турфірми. Однак мало хто знайомий зі справжньою історією Шовкового шляху, яка дуже цікава і містить безліч істотних фактів.

Початок Великого шовкового шляху відносять до II ст. до н. е., коли китайський посол Чжан Цянь відвідав країни Центральної Азії з дипломатичною місією. До II ст. до н. е. шлях з Європи в країни Азії закінчувався біля кордонів Китаю, оскільки гірські хребти Азії — Каракорум, Тянь-Шань, Кунь-Лунь, Гімалаї, Гіндукуш — приховували найдавнішу і багату китайську цивілізацію від усього світу. Відкрити багатющий західний напрямок допоміг випадок [1].

Варто зауважити, що значення терміна “шовковий” дуже особливе. У минулі часи шовк мав величезну частку на ринку, хоча з одного кінця світу в інший доставлялося безліч інших товарів. Завдяки своїй легкості, компактності, величезному попиту і високій ціні він був ідеальним предметом торгівлі для перевезення на далекі відстані. Товарообіг відбувався між предметами розкоші, які мали популярність у аристократів: коштовності, килими, фарфор і навіть раби, а на товари народного споживання не було великого попиту. Звичайні люди Азії та Європи завжди жили натуральним господарством [2].

Великий шовковий шлях міста охоплював найрізноманітніші маршрути, навіть існувало кілька їх варіантів. Найвідоміший шлях проходив із західної частини Китаю через нинішнє казахстанське місто Алма-Ата, також був маршрут через Киргизію. Як наслідок, торговці йшли через Самарканд, Бухару, Мерв і уздовж Каспійського моря до Середземного моря. Існував і менш популярний маршрут по пустелях: через західну частину Казахстану до нижньої Волги і далі до Чорного моря.

Такі торгові шляхи існували з II по XV ст. включно, при цьому Шовковий шлях ніко-

ли не був єдиним цілим. Усі товари з однієї частини світу в іншу постачалися через посередників. Всього кілька разів за всю історію Шовкового шляху маршрути повністю контролювалися однією державою: у VI ст. за часів тюркського каганату, у період існування Монгольської імперії у XIII ст. та імперії Тимура — у XIV ст.

Важливим досягненням Великого шовкового шляху було те, що завдяки розробленим маршрутам з'явилося безліч міст в Азії, будувалися дороги, готелі, склади тощо. Більшість міст були створені спеціально для мандрівників. Під час зупинки їм вдавалося змінити втомлених у дорозі тварин, найняти охорону, розвантажити товари. Також саме завдяки середньовічним торговцям виникли чеки: купцям було зручно здавати гроші під розписку, а вже в іншому місті отримувати гроші від довіреної особи.

Подорожуючи через всю Євразію, торговці ділилися культурними знаннями, технологіями, розповідали про релігійні вчення. Подорожували не тільки купці, а й письменники, воїни, вчені. Історія Великого шовкового шляху дуже давня. Європа завдяки мандрівникам пізнала культуру Сходу. Наприклад, порох, як відомо, був винайдений у Китаї, але коли про нього дізналися європейці, було створено першу вогнепальну зброю [3].

Незатребуваним Великий шовковий шлях став у XV ст., в епоху розвитку мореплавання. На кораблях набагато швидше вдавалося доставити вантажі з Азії в Європу через Перську затоку. Першими, хто почав доставляти вантажі морем, стали араби, а вже потім шлях в Азію відкрив Васко да Гама.

Сухопутні маршрути втратили популярність, а Середня Азія більше не була перехрестям цивілізацій. Проте залишилося безліч свідчень періоду розквіту. У далекому минулому за маршрутами Азії слідували величезні каравани слонових кістки, золота, хутра тощо. Завдяки торговим зв'язкам зблизилися культури і народи, як наслідок, була створена історія, яка передувала сьогоденню.

Примітно, що самі торговці ніколи не називали свій маршрут Великим шовковим шляхом, а приміром “Нефритовий шлях”,

“Алмазний шлях” тощо. По суті, кожен торговець міг називати його по-своєму. Вперше вислів “Великий шовковий шлях” виник у кінці XIX ст. Придумав його німецький мандрівник та історик Ріхтофер.

Останніми роками у країнах і районах навколо Китаю плануються різні моделі інтеграції й регіонального співробітництва. Ініціатива зі створення “економічного поясу Шовкового шляху” демонструє бажання і намір Китаю налагодити співпрацю з країнами цього регіону.

У сусідніх з Китаєм регіонах, особливо в Центральній Азії та СНД, виявляються ініціативи зі співробітництва, пропонуються різноманітні моделі економічного співробітництва. Зокрема, це і різні євразійські моделі, і американський “План Великої Центральної Азії”, і “План нового Шовкового шляху”, та інші стратегії й ініціативи, висунуті Японією і ЄС. На відміну від стратегій, запропонованих Америкою, Іраном, Японією та іншими країнами, у стратегії “Один пояс — один шлях” не міститься так званий компонент геополітичних ігор, навпаки — така стратегія передбачає ідею рівності і взаємної вигоди, враховує принцип толерантності і можливість навчання один в одного, що має сприяти взаємовигіді і спільному розвитку.

Ініціатива зі створення “Шовкового шляху” була висунута, зважаючи на принцип взаємного доповнення економік, відмінності між Китаєм та сусідніми країнами, а також на наявні недоліки в інфраструктурі всіх передбачуваних учасників цього економічного проекту. Така взаємодоповнюваність забезпечує важливу основу для довгострокового ділового співробітництва Китаю з сусідніми країнами, і навіть створення Євразійського союзу не змогло вплинути на взаємодоповнюваність економічних систем Китаю та суміжних з ним країн, адже тільки спільними зусиллями зі створення “Економічного поясу Шовкового шляху” можливо повною мірою подолати нерозвиненість інфраструктури в цьому регіоні [4].

Ініціатива зі створення “Шовкового шляху” заснована саме на такій реальності. “Економічний пояс Великого шовкового шляху”

для Китаю є стратегією розвитку реформ і відкритості нового етапу, а для зовнішнього світу вона є ініціативою щодо співпраці на основі взаємної вигоди і спільного виграшу. Запропоновані Китаєм проекти економічних коридорів між Китаєм, Індією, М'янмою і Республікою Бангладеш, а також проект китайсько-пакистанського економічного коридору повною мірою демонструють реальне значення “Економічного поясу Шовкового шляху” [5].

Офіційно Китай про ініціативу Шовкового шляху зазначає таке: “Спільне створення “Одного поясу і одного шляху” покликане стимулювати вільне, але впорядковане пересування факторів виробництва, також високоефективний розподіл ресурсів і глибоке злиття ринків. Проект дасть можливість країнам, розташованим по Шовковому шляху, скоригувати свою економічну політику в бік більш масштабного, високорівневого і глибокого регіонального співробітництва, спільно сформувати структуру відкритого, толерантного, збалансованого і всім вигідного регіонального економічного співробітництва” [6].

Отже, стратегія “Один пояс — один шлях”, характеризуючись високим ступенем ексклюзивності, виявляє хорошу сумісність з національними стратегіями розвитку країн Євразії. Економічний пояс “Шовкового шляху” насамперед є економічною ініціативою, що відбиває потреби розвитку Китаю, і природною реакцією на нові економічні умови. Звернена до інших держав пропозиція Китаю приєднатися до цієї ініціативи зовсім не означає, що в обмін на економічну вигоду їм доведеться частково пожертвувати своїм суверенітетом.

Безсумнівно, що реалізація стратегії “Один пояс — один шлях” відкриватиме широку перспективу для економічного співробітництва Китаю з іншими країнами світу, особливо з країнами Євразійського економічного союзу. Тож можна зазначити, що стратегія “Один пояс — один шлях” вигідна для Китаю і повністю відповідає інтересам усіх держав Євразії.

Будівництво “Одного поясу і одного шляху” — це не тільки ініціатива Китаю, а й

спільне бажання Китаю і всіх інших країн, розташованих на цьому шляху. Китай та інші держави, що стоять на новому старті вздовж “поясу і шляху” мають можливість спільного створення “Одного поясу і одного шляху”, можуть провести рівноправні консультації з урахуванням інтересів та зацікавленості всіх сторін, спільно просувати ширшу, більш якісну, багаторівневу комунікацію, відкритість, інтеграцію. Будівництво “Одного поясу і одного шляху” — це відкритий і толерантний процес. Китай схвалює активну участь у ньому всіх країн та міжнародних і регіональних організацій.

Основою спільного будівництва “Одного поясу і одного шляху” є координація основних завдань і зближення політичних заходів, домагатися у всьому єдності немає необхідності, допускається високий ступінь мобільності, гнучкості, оскільки йдеться про різноманітний відкритий процес співпраці.

Китай готовий разом з іншими державами вздовж “поясу і шляху” безперервно збагачувати і вдосконалювати зміст і методи співпраці за проектом “Один пояс і один шлях”, спільно визначати тимчасові рамки, дорожню карту з метою погодження плану національного розвитку країн уздовж “поясу і шляху” і регіонального співробітництва.

Китай готовий спільно з країнами, розташованими вздовж цього шляху, в рамках чинних двосторонніх і багатосторонніх механізмів регіонального та субрегіонального співробітництва до різних форм взаємодії, у тому числі до спільних досліджень, проведення форумів і виставок, підготовки кадрів, обміну і взаємних візитів, що сприятиме поглибленню розуміння і схвалення всіма державами сутності і змісту, цілей і завдань проекту “одного поясу і одного шляху”.

Китай готовий разом з країнами, розташованими вздовж цього шляху, впевнено про-

сувати реалізацію демонстраційно-показових проектів, спільно визначити низку проектів з урахуванням двосторонніх і багатосторонніх інтересів, щільно взятися за реалізацію проектів, які отримали загальне визнання і відрізняються високим ступенем готовності в інтересах якнайшвидшого досягнення успіхів.



Література

1. Хань Лихуа. Перспектива стыковки стратегии “Один пояс – Один путь” и Евразийского экономического союза / Лихуа Хань // Управленческое консультирование. — 2015. — № 11 (83).
2. Сунь Лизце. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / Лизце Сунь // Пекин. — 2015. — № 1.
3. Бугаенко А. Экономический пояс Шелкового пути: цели и перспективы [Электронный ресурс] // Казахстан в глобальных процессах // А. Бугаенко. — 2015. — № 1. — С. 64–73. — Режим доступа: <http://iwer.kz/ru/magazine/2015>
4. Нурсеитов А. А. Экономический пояс Шелкового пути: возможности и перспективы [Электронный ресурс]: Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан / А. А. Нурсеитов. — 2015. — Режим доступа: <http://yvision.kz/post/520219>
5. Тан Чуньфэн. Стрoение Экономической зоны Шелкового пути — связующее звено сотрудничества и развития [Электронный ресурс]: Академия международной экономики при Министерстве коммерции / Чуньфэн Тан. — 2014. — № 20. — Режим доступа: <http://www.ruchina.org/xin-article/china/468.html?chash=119aed2faa2d1b39e6fbc8e2559de4b0&print=1>
6. Сафронова Е. И. Китай в мировой и региональной политике. История и современность / Е. И. Сафронова // Вып. XVI: ежегодное издание ИДВ РАН. — 2011. — 256 с.

Досліджено питання, що стосуються економічного поясу Шовкового шляху. Проаналізовано основні напрями і хронологію розвитку економічного поясу Шовкового шляху.

Matters relating to the Economic Easter Silk Road is investigated. Characteristics of the main directions of development of the Silk Road is provided. Economic Analysis chronology of Easter Silk Road is made.

Исследованы вопросы, касающиеся экономического пояса Шелкового пути. Сделан анализ основных направлений и хронологии развития экономического пояса Шелкового пути.

Надійшла 8 вересня 2016 р.