

МІЖРЕГІОНАЛЬНА
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



ПРОБЛЕМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ УКРАЇНИ

Випуск 1

Матеріали

*Всеукраїнської науково-практичної конференції
“Модернізація України: проблеми та технології успішності
(питання економіки, права, соціології, освіти і культури)”
м. Київ, МАУП, 12 листопада 2015 р.*

Київ
ДП “Видавничий дім “Персонал”
2015

*Схвалено Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом
(протокол № 8 від 30.09.15)*

Редакційна колегія:

А. М. Подоляка (голова), д-р юрид. наук, проф.;
М. Ф. Головатий (заступник голови), д-р політ. наук, проф.;
А. А. Ігнатченко (відповідальний редактор), канд. техн. наук;
О. В. Баєва, д-р біол. наук, проф.;
І. П. Бідзюра, д-р політ. наук, проф.;
В. М. Воронін, д-р іст. наук;
В. Б. Захожай, д-р екон. наук, проф.;
В. І. Литвиненко, канд. юрид. наук., доц.;
В. В. Рябцев, канд. техн. наук; доц.;
Д. Г. Юник, д-р пед. наук, проф.

Матеріали подано в авторській редакції.

Відповідальність за зміст та орфографію матеріалів несуть автори.

Проблеми модернізації України : [зб. наук. пр.] / МАУП. — К.: ДП
“Видавничий дім “Персонал”, 2008 —

С76 Вип. 1: Матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. “Модернізація України:
проблеми та технології успішності (питання економіки, права, соціології,
освіти і культури)”, 12 листопада 2015 р. / редкол.: А. М. Подоляка (голо-
ва) [та ін.]. — 2015. — 486 с. : іл. — Бібліогр. у кінці ст.

У пропонованому збірнику подано тези учасників науково-практичних
конференцій з проблематики широкого кола аспектів процесу системної модерніза-
ції України.

Для науковців, громадсько-політичних діячів, студентів, а також усіх, хто
цікавиться розвитком Української держави і світовим досвідом проведення модер-
нізаційних процесів.

ББК 63.3(4УКР)я43+67.9(4УКР)301я43

Фернандес А. <i>Теоретико-організаційний аспект децентралізації влади як важливіша умова демократизації державного управління в правовій державі</i>	428
Харченко О. В. <i>Державне регулювання економічного розвитку транспорту в умовах трансформаційних економічних змін</i>	433
Хвалько С. Я. <i>Еволюція сленгу в діловій українській мові: збагачення чи небезпека національної освіти?</i>	436
Чавес М. Е. <i>Специфіка формування свідомої поведінки споживача товарів та послуг як важливіша умова їх успішної реалізації.....</i>	442
Юник І. Д. <i>Мотивація у формуванні фахових когнітивних умінь перекладачів.....</i>	447
Бевзан Ю. С., Тьорло В. О. <i>Вплив імпоротної діяльності фармацевтичних фірм на реформування суспільства в Україні</i>	451
Вишомірська К. Й. <i>Значення експорту продукції електротехнічних підприємств для стабілізаційного розвитку економіки України.....</i>	454
Дзюба А. С. <i>Співробітництво Італії з США на Близькому Сході</i>	457
Заверуха В. Г. <i>Правове регулювання законодавчої діяльності в Україні</i>	460
Карповська С. М. <i>Технологія цілісного педагогічного процесу в теорії та практиці сучасної освіти.....</i>	463
Кузнєцов І. С. <i>Актуальні питання організації експортної діяльності підприємств спиртової промисловості України</i>	466
Куц А. В. <i>Придністровський конфлікт: виклик сучасним міжнародним відносинам.....</i>	469
Просолович С. М. <i>Проблема підготовки молодших спеціалістів сфери побуту в сучасній педагогічній практиці.....</i>	472
Пхіденко М. О. <i>Операція “Союзна сила” на території колишньої Югославії. Шляхи та методи оптимізації конфлікту військами сил НАТО</i>	474
Слонєвський В. В. <i>Формування економічної компетентності майбутніх кваліфікованих бухгалтерів та обліковців при вивченні спеціальних дисциплін в системі професійно-технічної освіти</i>	478
Ужвенко І. В. <i>Технологія управління самостійною навчальною діяльністю у процесі професійної підготовки майбутніх педагогів</i>	482

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗМІН

Транспортна система, як сукупність усіх видів транспорту у будь-якій країні виступала і залишається однією із вирішальних, стратегічних складових усього економічного, народногосподарського комплексу. Її значення в Україні суттєво зростає в умовах радикальних трансформаційних змін, які стосуються економіки цілісно, у всьому її розмаїтті. На цьому наголошують багато зарубіжних та українських вітчизняних вчених, серед яких окремо виділяємо праці Бакаєва О. О., Бідняка М. М., Боброва О. М., Говорушенко М. Я., Грисюк Ю. С., Конверський А. С., Кулаєва Ю. Ф., Муравйова А. О., Полянської Н. Є., Щелкунова В. І., Яценко Л. А. та ін. “Якщо раніше, — пишуть українські фахівці у галузі транспорту В. І. Щелкунов і Ю. Ф. Кулаєв, — транспорт тільки сприяв діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то при ускладненні територіально-виробничих зв’язків транспорт став важливою і необхідною умовою її економічного зростання і розвитку” [3, с. 7]. Як зазначає інший український дослідник проблем розвитку транспорту А. С. Конверський у своїй фундаментальній праці “Логістика” (К., 1998) [2], в сучасних умовах транспорт реально нині став самостійною системою утворюючою галуззю народного господарства, від якого, до того ж, вимагається розвиватися випереджаючими темпами, з використанням багатьох інвестиційних та інноваційних та інноваційних проектів. У цьому напрямку, зокрема, детально вибудована дисертаційна робота Н. А. Прокопчук на тему “Розвиток потенціалу транспортної системи України (на прикладі автомобільного комплексу) [5], яка пише: “Донедавна основну увагу при оцінці функціонування та перспектив розвитку економічної системи приділяли виключно прибутку, нині діапазон оцінок значно розширився. По-перше, вагомого значення набуває потенціал суб’єктів всіх рівнів господарювання в сфері транспорту, який свідчить про можливість отримати прибуток в майбутньому. По-друге, тенденції нового регіоналізму потребують децентралізації управління транспортними системами, концентрації зусиль на специфічних характеристиках галузі транспорту” [Там само, с. 9]. Додамо до цього, що розвиток і обґрунтування основних положень, які визначають загальні теоретико-методологічні основи потенціалу транспорту і транспортних систем, зокрема, базуються на концепціях просторової економіки А. Вебера, В. Кристалера, А. Леша, Т. Паландера, І. Тюнена та інших зарубіжних фахівців.

Державне регулювання економічного розвитку транспорту найперше базується на досить чіткому усвідомленні суті цієї сфери. Йдеться про феномен “транспорт” та його класифікацію. Щодо останньої, то транспорт класифікують за:

- об'єктами перевезень (вантажний, пасажирський);
- сферою перевезень (сухопутний, водний (морський та річковий), повітряний);
- формами власності (загальнодержавний, колективний (корпоративний) і приватний);
- способом перевезення (автомобільний, авіаційний, залізничний, морський, річковий, трубопровідний);
- формами власності (загальнодержавний);
- рівнем використання (загального користування, внутрішньовиробничий, особистий).

Державне управління транспортом в Україні розпочинається з розробки та реалізації транспортної політики. Достатньо згадати, що Кабінетом Міністрів України затверджені і реалізуються “Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України”, “Державна програма розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на 2000–2004 роки”. Свого часу Верховною Радою України була прийнята “Комплексна програма затвердження України як транзитної держави”, розрахована до 2010 року тощо.

Управління розвитком транспорту в Україні, як і у будь-якій іншій державі, базується на відповідній правовій базі. В Україні така база на сьогодні цілком відповідає вимогам ринкової економіки. Її складають закони: “Про транспорт”, “Про автомобільний транспорт”, “Про дорожній рух”, “Про залізничний транспорт”, “Про транзит вантажів”, “Про концепцію на будівництво і реконструкцію автомобільних доріг”, “Кодекс торгового мореплавання”, “Повітряний кодекс” [3, с. 10].

Безумовно, транспортні системи України потребують суттєвого удосконалення і, в першу чергу, за рахунок державного регулювання їх функціонування і розвитку. Виділимо при цьому два основних аспекти такого регулювання.

Перший стосується загальної стратегії державного управління транспортним сектором. Тут ми поділяємо точку зору української дослідниці З. В. Валліуліної, яка вважає, що ти необхідно таким шляхом:

- 1) налагодження взаємодії керівництва підприємств з органами державного управління стосовно процесів що впливають на якість послуг;
- 2) створення дієвого механізму надання соціально значущих послуг особам з обмеженими фізичними можливостями та особам, які проживають в сільській місцевості;
- 3) забезпечення розвитку транспортно-пересадочних вузлів;
- 4) розроблення сучасної інформаційної інфраструктури;
- 5) забезпечення економічної ефективності підприємств, що передують приведенню тарифу до реальних умов експлуатації;

- 6) запровадження постійного опитування користувачів транспортних послуг органами державного управління щодо задоволеності їх якістю послуг;
- 7) оновлення парку рухомого складу перевізниками;
- 8) оптимізація структури парку рухомого складу відповідно до потреб населення;
- 9) оптимізація та удосконалення мережі автобусних маршрутів;
- 10) розбудова транспортної інфраструктури;
- 11) забезпечення розвитку конкуренції та обмеження монополізму на ринку перевезень [1, с. 25].

Друге, стосується транспортної інфраструктури в Україні в цілому, прийняття довгострокових державних цільових економічних програм (відповідні розділи Програми економічних реформ на 2010–2014 роки “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна влада”; Транспортної стратегії України на період до 2020 року; Морської доктрини на період до 2035 року; Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року; Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки та інших чинних нормативно-правових актів), а також розробки і запровадження нових документів перспективного розвитку. Серед них — Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011–2015 роки; Повітряний кодекс України; Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту; Закон України “Про швидкісні автомобільні дороги”; Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2020 року; Державна цільова програма безпеки польотів на період до 2015 року; Закон України “Про внутрішній водний транспорт”, а також ряд інших нормативних актів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури, підвищення якості транспортних послуг з перевезення пасажирів і вантажів, забезпечення транзиту й виконання інших транспортних функцій [4, с. 50].

Щодо самих механізмів державного управління і регулювання економічного розвитку транспорту в Україні, то вважається, що він є достатньо відлагодженим (Кабмін, міністерства, відомства, підприємства).

Питання лише у подальшому посиленні його дієвості і ефективності.

Література

1. Валліуліна З. В. Транспортний сектор України в євро інтеграційних процесах / З. В. Валліуліна / Інвестиції: практика та довід. — 2015. — № 2. — С. 23–26.
2. Конверский А. С. Логистика. / А. С. Конверский. — К.: Ін. Юре, 1998. — 332 с.
3. Основи економіки транспорту: Підручник / Шелкунов В. І., Кулаєв Ю. Ф., Зайончик Л. Г., Загорулько В. М. та ін. — К.: Кондор, 2011. — 392 с.
4. Прейгер Д. Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку / Д. Прейгер / Економіка України, 2011, № 6. — С. 50–58.
5. Прокопчук Н. А. Розвиток потенціалу транспортної системи України (на прикладі автомобільного комплексу) / Дис. докт. філософії в галузі економіки. — К., 2012. — 199 с.