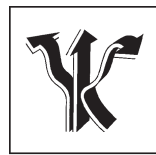


МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



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

УДК 658.114.25

О. П. ЛІТВІНОВ

Ю. В. ЛОГВІНОВ

Міжрегіональна Академія управління персоналом, Маріупольський інститут

ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ І ЛОГІСТИКИ

Наукові праці МАУП, 2016, вип. 50(3), с. 110–114

У контексті розроблення нового напрямку — транспортний менеджмент і логістика — важливим є дослідження процесів узгодження і синхронізації різних матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, їх складових з різними видами транспорту, при цьому повинно бути якісне рішення з мінімальними простоями, з постійним завантаженням ресурсів.

На сьогодні значний інтерес зумовлює динамічний розвиток транспортного менеджменту та логістики як досить нового наукового напрямку і виду бізнесу. Наприклад, це стосується інтеграційних блоків держави, в яких ефективні стратегії транспортного менеджменту та логістики забезпечують більшу результативність не тільки в економічній та політичній, а й в інших сферах життєдіяльності суспільства. Нині у сфері товарного обігу деяких країн відбулися кардинальні перетворення. У господарській діяльності почали використовуватися нові методи і технології доставки товарів, які базуються на концепції логістики і нового транспортного управління.

Логістика — наука про організацію, планування, контроль і регулювання руху матеріальних, а також інформаційних потоків у просторі і в часі від їх первинного до кінцевого споживача [1; 2].

Для кожного з видів логістики застосовуються умови, які встановлюють обов'язки сторін — учасників за договором купівлі-продажу, пов'язані з доставкою товару від продавця до покупця, а також встановлюють момент переходу права власності і ризику випадкової загибелі або псування товару від продавця до покупця, які називаються базисними умовами поставки товарів.

Транспортний менеджмент — процес управління всіма основними аспектами діяльності торгового підприємства. Він формує найбільш раціональне управлінське рішення в питаннях розвитку конкретного торговельного підприємства (порту), координацію різних напрямів діяльності та забезпечення високої ефективності кінцевих результатів [3].

Головне наше завдання — розробити новий напрям: транспортний менеджмент і логісти-

ка. Необхідно узгодити і синхронізувати різні матеріальні, інформаційні та фінансові потоки, їх складові з різними видами транспорту, при цьому повинно бути якісне рішення з мінімальними простоями, з постійним завантаженням ресурсів.

Науковець В. К. Губенко наводить логістичну централізацію матеріальних потоків, теорію і методологію логістичних розподільчих центрів, основи транспортного менеджменту з урахуванням міжнародної та Української нормативної бази та базисних умов поставки товарів [1].

Піонерськими вважаються дослідження В. І. Перебийніс і Г. В. Щокіна щодо вирішення питань транспортного менеджменту, зокрема формулювання, терміни [2; 3]. Вагомий внесок у вирішення цієї проблеми зробили С. Ішвана, З. Себастья, Д. Бенсон, Дж. Уайхед, а також Б. А. Анікіна, В. К. Губенко, В. І. Перебийніс, Р. Г. Щокін та ін.

Рішення проблеми полягає у формалізованому математичному вигляді. Слід уявити динамічний розвиток транспортного менедж-

менту та логістики шляхом аналізу, систематизації всіх змінних, що беруть участь у розвитку системи логістики.

Транспортний менеджмент і логістика (*TML*), як процес, це потоки і складові:

$$\forall TML \subseteq \{MA, IN, FF, SS\},$$

де *MA* — матеріальний потік; *IN* — інформаційний потік; *FF* — фінансовий потік; *SS* — складові потоків.

Розглянемо детальніше складові потоків:

$$SS \subseteq \{SA, FK, OP, RK, FP\},$$

де *SA* — стратегічний аналіз та прогнозування; *FK* — формування концепції транспортної логістики (визначення стратегічних цілей формування транспортно-логістичної стратегії, стратегічне планування); *OP* — оперативне планування; *RK* — реалізація і контроль планів; *FP* — функції морських портів.

Практично всі вантажі України тяжіють до морського транспорту, йдуть через порти України. Основні виробничі зв'язки порту показано на рисунку.



Сюди ж відноситься і залежність від України [4; 5].

B — військова функція;

RS — функція обліку ризиків та страхування як при фрахтуванні, так і в договорі купівлі-продажу і базисних умов поставки товарів. Ризики і управління комерційними, фінансовими, інвестиційними та іншими ризиками, пов'язаними з роботою підприємства;

FB — фінансово-валютна функція — внесок доходів, у тому числі валютних, у платіжний баланс країни.

Розглянемо детальніше функції морських портів та їх вплив на економіку країн. Понад 90 % світової торгівлі здійснюється морським транспортом, і порти виступають як регулюючий центр динамічного процесу перевезень, їх дванадцять функцій.

$\forall FP \subseteq \{P, R1, PO, B, RS, FB, T, Z, S, TG, RF, TF\}$.

На сьогодні морськими портами здійснюються такі функції:

P — перевалочного пункту з наданням послуг з транспортування, перевантаження та складування вантажів;

R1 — центру економічного і соціального розвитку прилеглого регіону;

PO — політична функція — забезпечення незалежності морського торгового обороту країни.

Частка портів у формуванні від надання ними тільки транспортних послуг відносно невелика. Проте з урахуванням усіх інших видів діяльності частка портів у валютних надходженнях значно вища. Наприклад, вклад порту Роттердам у валютні надходження Нідерландів становив 13 %, а транспортні послуги всіх портів цієї країни — лише 1,1 % [4; 5].

Порти також є важливим джерелом надходжень у валютний баланс країни. В Україні послуги морських портів приносять 10–15 % валютних надходжень у скарбницю. Наприклад, частка японських портів у валютному балансі розділ “Морський транспорт” становить 40 %, іспанських портів — 60 %.

T — транзитна функція дуже важлива для портів України, адже в структурі їх вантажообігу транзитні вантажі складають більше ніж 40 %;

Z — захисна функція — надання портової акваторії і споруд для захисту суден від негоди і в аварійних ситуаціях;

S — сервісна функція — надання портових послуг транспортним засобам, вантажам, екіпажам суден та працівникам інших видів транспорту;

TG — перетворювальна функція, яка полягає у трансформуванні різнорідних вантажопотоків в однорідні, і навпаки. Особливо важлива при маршрутизації перевезень залізничним і річковим транспортом;

RF — ремонтна функція — забезпечення місця і технічних засобів для ремонту суден та інших транспортних засобів, промислова функція. Виявляється в концентрації навколо портів промислової зони з підприємствами галузей, що використовують морський транспорт для доставки сировини і вивезення готової продукції;

TF — торгова функція — у діяльності з акумулювання і розподілу товарів.

До числа пріоритетних завдань розвитку морських портів України до 2014 р., згідно з дослідженнями, проведеними в УкрНДІМФі, у провідних портах країни (Одеса, Іллічівськ, Південний, Маріуполь, Рені) як комплексних транспортних центрах, в яких, крім традиційних портових послуг, будуть надаватися банківські, страхові і юридичні послуги, а також послуги в галузі міжнародного зв'язку та інформації, з центрами торгівлі і розподілу для окремих іноземних держав [4; 5].

PF — підприємницька функція, метою якої є забезпечення життєздатності порту в умовах скорочення або скасування державного субсидування діяльності портів та розвитку їх матеріально-технічної бази.

Взаємне проникнення діяльності порту та регіону загалом досить велике і різноманітне. Морська адміністрація США, наприклад, розробила методику для визначення впливу діяльності державних портів на розвиток економічної активності прилеглих регіонів. Згідно з нею фактори, що впливають на економіку регіону, поділені на три групи [4; 5].

Прямі. Прямий ефект позначається на зайнятості населення і придбанні ним товарів і послуг, зумовлених функціонуванням порто-

вого господарства, витратами капіталу порту та його клієнтури в цьому штаті.

Непрямі — витрати на зарплату працівників, матеріали та інші статті витрат, що забезпечують дію прямих факторів.

Індуктивний ефект визначається обсягом покупок населення за рахунок додаткових надходжень у сімейний бюджет зарплати, пов'язаної з впливом прямих і непрямих факторів.

У цьому зв'язку перед портами стоїть завдання пошуку засобів для самостійного фінансування проектів розвитку та виробничої діяльності. Наведемо джерела такого фінансування (на прикладі портів США).

Для приватних фірм основними джерелами є підприємницький дохід і позики. Порти загального призначення використовують: інструментарій комерційного ринку (емісія облігацій, прибуткових облігацій, тобто забезпечених доходом від певних об'єктів тощо); прямі надходження (загальний дохід, податки, довірчі фонди, гранти або кредити від адміністрацій штатів і місцевих органів влади); доходи спільних державно-приватних підприємств, організованих на базі угод про співробітництво; зароблений прибуток та ін. Сучасна тенденція — два головних джерела: дохідні облігації та зароблений прибуток.

Статутом Іллічівського морського торговельного порту, наприклад, джерелом формування фінансових ресурсів порту, визначені доходи, амортизаційні відрахування, довгострокові і короткострокові кредити, цінні папери, а також отриманий від діяльності прибуток. Не всі морські торговельні порти виконують всі перелічені функції. Саме їх набір передусім покладений в основу класифікації портів, викладеної в Доповіді Секретаріату ЮНКТАД у 1992 р.

Отже, дослідження дають можливість у математичній формі провести:

1) систематизацію і формалізацію всіх змінних, що беруть участь у розвитку транспортного менеджменту та логістики, при цьому врахувати ризики, страхування як при фрахтуванні, так і в договорі купівлі-продажу з урахуванням базисних умов поставки товарів;

2) визначити роль і цілі цих змінних у виробничих зв'язках порту, представлених на рисунку.

Запропоновано практичне вирішення питань щодо впливу діяльності державних портів на розвиток економічної активності прилеглих регіонів.



Література

1. Губенко В. К. Логистическая централизация материальных потоков: теория и методология логистических распределительных центров: монография / В. К. Губенко. — Донецк: Ин-т экономики и пром-сти, 2007. — 495 с.
2. Перебийніс В. І. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія / В. І. Перебийніс, Л. М. Болдирєва, О. В. Перебийніс. — Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. — 201 с.
3. Менеджмент: навч. посіб. / за ред. Г. В. Щокіна, М. В. Головатого, О. В. Антонюка, В. П. Сладкевича. — К.: МАУП, 2007. — 816 с.
4. Дмитриченко М. Ф. Транспортні технології в системах логістики: підручник / М. Ф. Дмитриченко, П. Р. Левковець, А. М. Ткаченко, О. С. Ігнатенко, Л. Г. Зайончик, І. М. Статник. — Київ: ІНФОРМ-АВТО-ДОР, 2007. — 676 с.
5. Бенсон Д., Уайхед Дж. Транспорт и доставка грузов / Д. Бенсон, Дж. Уайхед; пер. с англ. — М.: Транспорт, 1990. — 279 с.

Досліджено питання транспортного менеджменту і логістики, що будуються на систематизації і формалізації всіх змінних, які беруть участь у розвитку підприємства з урахуванням ризиків. Визначено роль і цілі цих змінних у виробничих зв'язках порту, що представлені графічно. Запропоновано практичне вирішення питань із впливу діяльності державних портів на розвиток економічної активності прилеглих регіонів.

The issue of transport management and logistics, which are based on the systematization and formalization of all the variables involved in the develop-

ment of the company, taking into account risks are investigated. The role and purpose of these variables in industrial relations Port presented graphically, is determined. Practical issues of the impact of public ports on the development of economic activity surrounding areas are proposed.

Исследованы вопросы транспортного менеджмента и логистики, строящихся на систематизации и формализации всех переменных, участвующих в развитии предприятия с учетом рисков. Определены роль и цели этих переменных в производственных связях порта, представленных графически. Предложено практическое решение вопросов по влиянию деятельности государственных портов на развитие экономической активности близлежащих регионов.

Надійшла 28 травня 2016 р.