

МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

Засновано у 2001 р.

Випуск 47 (4–2015)

Політичні науки

Юридичні науки

Економічні науки

Київ
ДП «Видавничий дім «Персонал»
2015

Редакційна колегія

Подолька А. М., 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., Сур-
мін Ю. П., д-р соціол. наук, проф., Хиж-
няк 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., Бандур-
ка О. О., д-р юрид. наук, проф., Боро-
дін І. Л., д-р юрид. наук, проф., Гаркуша
В. С., канд. юрид. наук, доцент, Демчен-
ко С. Ф., д-р юрид. наук, Джунь В. В.,
д-р юрид. наук, проф., Ковальська В. В.,
д-р юрид. наук, ст. наук. співр., Корнієн-

ко М. І., канд. юрид. наук, проф., Курко М. Н., д-р
юрид. наук, доцент, Мартиненко О. А., д-р юрид.
наук, проф., Муравйов К. В., канд. юрид. наук,
доцент, Недюха М. П., д-р філос. наук, проф.,
Подолька А. М., д-р юрид. наук, проф.,
Романенко Є. О., д-р наук з держ. упр., доц.,
Темченко В. І., канд. юрид. наук, доцент, Христин-
ченко 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.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом
(протокол № 10 від 18.11.2015 р.)*

Міжрегіональна Академія управління персоналом.

М58 Наукові праці МАУП / редкол.: А. М. Подолька (голов. ред.) [та ін.]. — К. : МАУП, 2001 —
Вип. 47 (4–2015). Політичні, юридичні, економічні науки. — К. : ДП “Вид. дім “Персонал”,
2015. — 126 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст.

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

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

*Вищою атестаційною комісією України “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання з політичних наук
(за постановою Президії ВАК України № 1-05/4 від 26 травня 2010 р.) та юридичних наук (за постановою
Президії ВАК України № 1-05/5 від 31 травня 2011 р.).*

*Міністерством освіти і науки України збірник “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання
з економічних наук (за наказом МОН України від 21.11.13 № 1609).*

ББК 65.9(4УКР)29-2я43+67.9(4УКР)я43

ЗМІСТ

ПОЛІТИЧНІ НАУКИ	5	Шашкова-Журавель І. О. Характеристика міжнародно-правової системи забезпечення охорони праці шахтарів	62
Гула Р. В. Гене́за патріотизму: комплекс наукових підходів	5	Заросило В. В. Адміністративно-правові засади проведення виборів і референдумів як масових заходів та охорона громадського порядку під час їх проведення	68
Дахно І. І., Алієва-Барановська В. М. Розвиток відносин Норвегії та Європейського Союзу: досвід для України ...	11	ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ	72
Гайдукевич Г. А. Урегулирование ситуации в Украине и перспективы развития мира	16	Степахно И. В., Кубушка Л. И., Табаков В. З. Использование статистического анализа для идентификации математической модели решения прикладных задач с целью экономии затрат.....	72
Гольцов А. Г. Україна в сучасних неоімперських геополітичних проєктах	23	Квашук Д. М., Карпова К. В. Оцінка впливу основних факторів на розвиток машинобудування в Україні	75
Заяць Г. С. Соціальна сфера: пріоритетні напрями досліджень	31	Квашук Д. М., Пригунов П. Я., Карпова К. В. Оцінка впливу основних факторів на економічну безпеку машинобудівних підприємств у процесі інформаційно-аналітичного забезпечення	88
Юсеф Н. Научно-техническое и энергетическое сотрудничество Украины со странами ближневосточного региона	36	Колесник В. М., Савченко Т. В. Фактори впливу на витрати промислових підприємств	93
Іванов Д. В. Місія суспільного телебачення і радіомовлення у національному законодавстві України та Польщі у контексті перспектив європейської інтеграції України	42	Сливка О. А. Концепція людського розвитку як основа формування соціальної політики підприємства	99
ЮРИДИЧНІ НАУКИ	47		
Литвиненко В. І. Об'єкт правових відносин контролю у сфері господарювання фізичних осіб-підприємців в Україні	47		
Александров Ю. В. Щодо нового Закону України “Про пробацію” ...	53		
Костюк Т. О. Проблеми законотворчої діяльності в Україні і моніторна демократія.....	57		

Степахно І. В.

Використання
математико-статистичних методів
у моніторингових економічних
дослідженнях якості..... 104

Марченко С. М.

Розробка антикризового механізму
маркетингового логістичного ціноутворення
на підприємствах сільськогосподарського
машинобудування України..... 108

Толевска И. Н.

Туризм как социальный феномен
и парадигмальные особенности
его развития в современных условиях
жизнедеятельности..... 116

Харченко О. В.

Домінуючі чинники розвитку світової
транспортної системи і сучасна стратегія
реформування транспортної системи..... 120

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ..... 123

ДОМІНУЮЧІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ І СУЧАСНА СТРАТЕГІЯ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Наукові праці МАУП, 2015, вип. 47(4), с. 120–122

Взаємозалежність світової транспортної й української національної систем не лише є об'єктивно умовною, а й потребує реальних структурних та інших перебудов останньої. При цьому слід враховувати як кращий досвід інших країн у галузі модернізації транспорту, так і винятково власні можливості і потреби. Головне завдання — розроблення стратегії реформування транспортної системи України.

Світова транспортна система — це “сукупність інтегрованих національних транспортних систем країн світу, представлених різними взаємопов'язаними та взаємодіючими видами транспорту, які забезпечують реалізацію як внутрішніх, так і міжнародних перевезень” [6, 14]. Стабільну, прогресивну, інноваційну економіку без стабільної транспортної системи у будь-якій країні уявити неможливо. На цьому наголошують і окремі українські дослідники, зокрема, Т. Блудова, В. Єдіна, О. Котлубай, А. Новікова, Ю. Пащенко, С. Пирожков та ін. Так, Т. Блудова детально обґрунтовує поняття “транзитний потенціал країни” в контексті загальних питань економічного господарювання в країні [2].

Серед усіх видів транспорту в світі нині домінують автомобільний та залізничний транспорт, що постійно змагаються за пріоритетні позиції. Це при тому, що кількість транспортних засобів неухильно зростає. Так, у 1990 р. кількість автомобілів у світі становила близько 500 млн одиниць, а в 2000 р. — досягла близько 1,3 млрд одиниць. Зрозуміло, що автотранспорт за усіма обставинами домінує серед інших видів транспортних засобів. За даними США, наприклад, вантажообіг автотранспорту становить 30,2 % загального ван-

тажообігу, у країнах ЄС — 45,5 %, а у деяких з них і до 80 % [8].

Існує низка домінуючих чинників, що зумовлюють постійний розвиток і поліпшення транспортних систем більшості країн світу.

Першим чинником є розширення виробництва і зростання обсягів торгівлі. Такий чинник є глобальним, хоча в кожній окремо взятій країні він виявляє себе по-різному. Пріоритет тут за такими країнами, як США, Китай, Японія, Корея, провідні країни Європи: Німеччина, Англія, Франція та ін.

Другим чинником є посилений міграційний процес, спричинений проблемами зайнятості, переселенням окремих народів внаслідок війн, стихійних лих тощо. Останніми роками тут помітно дається взнаки міграція з Азії в Європу, зростання міграційних потоків до США та високорозвинених скандинавських країн.

Третій чинник пов'язаний із стрімким розвитком туризму, рекреаційної сфери. Чимало фахівців нині туризм виокремлюють як специфічну економічну галузь, що забезпечує країнам потужні економічні надходження.

Інші чинники розвитку транспортної галузі є хоч і менш значущими, однак дедалі важливішими і помітнішими в кінці XX — на початку XXI ст.

З усіх чинників розвитку транспортної галузі виокремимо економічний — торгівля, пов'язаний з нею імпорту і експорт. Найбільшим експортером та імпортером у світі є США, що мають торговельний оборот у розмірі 1807 млн дол., або 22,3 % загальної світової торгівлі, хоча найбільшим експортером у світі вже у 2009 р. став Китай. До першої десятки лідерів світової торгівлі входять Німеччина, Японія, Франція, Велика Британія, Нідерланди, Італія, Бельгія та Корея [9].

У багатьох, особливо великих за територією країнах істотно зростають внутрішньорегіональні транспортні перевезення, особливо на європейському, азійському континентах.

Тож основними факторами розвитку транспортної системи у світі є глобалізовані і внутрішньодержавні. Останні залежать також від специфіки геополітичного розміщення країни. Так, зрозуміло, що Японія, скандинавські країни, що розташовані вздовж океанського узбережжя, потужно розвивають морський транспорт, а вже потім — авіаційний, автомобільний тощо.

Стосовно сучасної транспортної системи України, то вона, як і багато інших галузей, потребує суттєвої модернізації передусім у плані євроінтеграційних та глобалізаційних світових процесів. Про це, зокрема, детально пише відомий український економіст Д. Прейгер у публікації “Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку” [7]. Вчений об'єктивно вважає, що процес модернізації транспортної галузі України має здійснюватися шляхом реалізації відповідних розділів загальнонаціональних програм, таких як Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики 2011–2015 рр.; Державна програма розвитку аеропортів до 2020 року, Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту та ін. [7, 50]. Безумовно, для того щоб істотно підвищити ефективність функціонування всієї транспортної системи України, насамперед необхідно:

- створити достатню правову базу та умови успішного функціонування транспортної галузі;
- поліпшити інвестиційний клімат, забезпечити фінансову базу розвитку транспорту;
- подбати про відновлення та посилення судно-, автомобіле- та автобудування, розвиток інших транспортних галузей;
- розвинути належним чином транспортно-логістичний ринок, функціонування логістичних центрів;
- здійснити розбудову та модернізацію транспортної та складської інфраструктур, а також вантажних терміналів, інших засобів, що забезпечують належне збереження та транспортування товарів, продукції тощо.

На нашу думку, — і на цьому акцентують увагу, зокрема, такі українські економісти, як О. І. Амоша [1], З. В. Валіулліна [3], О. В. Димченко [5], В. Л. Дикань [4] та ін. — стратегічними основами проєвропейської трансформації української транспортної системи в узагальненому плані є:

- 1) створення оптимально сприятливих умов для розвитку всіх видів та підприємств транспорту в умовах інноваційної ринкової економіки;
- 2) вжиття реальних заходів щодо помітного збільшення перевезень пасажирів та вантажів;
- 3) запровадження на всіх видах транспорту новітніх технологій та технологічних процесів, що своєю чергою забезпечить якісне функціонування всіх видів транспортних мереж;
- 4) значне підвищення рівня якості надання транспортних послуг, адекватне реальним потребам людини й економіки;
- 5) ефективніше використання матеріально-технічної бази транспорту та зниження експлуатаційних витрат від надання транспортних послуг;
- 6) вихід транспортної сфери України на більш широкий світовий ринок транспортних послуг;
- 7) підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі за рахунок швидкого

і гнучкого реагування на запити та потреби споживачів транспортних послуг.

Отже, у комплексному поєднанні з іншими, конкретнішими трансформаційними процесами і засадами транспортна сфера України цілком спроможна радикально реформуватися і вийти на більш помітний світовий рівень.



Література

1. Амоша О. І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. І. Амоша, О. С. Філіпова // Економіка будівництва і міського господарства. — 2010. — № 4. — С. 179–189.
2. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие "транзитный потенциал страны" / Т. Блудова // Экономика Украины. — 2006. — № 10. — С. 77–78.
3. Валіулліна З. В. Транспортний сектор України в євроінтеграційних процесах / З. В. Валіулліна // Інвестиції: практика та досвід. — 2015. — № 2. — С. 23–26.

4. Дикань В. Л. Розробка стратегії зовнішньоекономічної діяльності підприємств / В. Л. Дикань // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. — Луганськ: Вид-во СХУ ім. В. Даля. — 2010. — № 11 (153). — Ч. 2. — С. 29–32.

5. Димченко О. В. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні / О. В. Димченко, А. С. Круду // Комунальне господарство міст: наук.-техн. зб. Сер.: Економічні науки. — Х.: ХНАМГ. — 2014. — Вип. 133. — С. 3–9.

6. Захарова О. В. Глобальні чинники розвитку потенціалу світової транспортної системи / О. В. Захарова // Екон. часоп. — XXI. — 2011. — № 9–10. — С. 14–17.

7. Прейгер Д. Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку / Д. Прейгер // Економіка України. — 2011. — № 6. — С. 50–58.

8. EU Energy and transport in figures 2010. Luxembourg: Office for the Official Publications of the European communities, 2000. — 232 p.

9. UNCTAD Handbook of Statistics 2010 [Electronic resource]. — Access mode: http://www.unctad.org/eu/docs/tdstat_eu.pdf

Українська транспортна система, як складова світової системи, повинна радикально реформуватися насамперед у контексті основних євроінтеграційних економіко-соціальних процесів.

Современная транспортная система, как неотъемлемая составляющая мировой системы, должна радикально реформироваться прежде всего в контексте основных евроинтеграционных экономико-социальных процессов.

A modern transport system as an integral part of the global system should be radically reformed primarily in the context of European integration in basic economic and social processes.

Надійшла 9 листопада 2015 р.