

к.р. 2015-16ч.

УДК 330.34(063)
ББК 65.011:43

Громадська організація
«Центр економічних досліджень та розвитку»

2 статті ✓

Збірник тез наукових робіт учасників
Міжнародної науково-практичної конференції

Редакція не завжди поділяє думку та погляди автора. Відповідальність за достовірність фактів, назв, імен, географічних назв, цитат, цифр та інших відомостей нести автору відповідально.
Відповідальність за використання прав на авторів і видавця є обов'язком автора.

**НАУКА ТА ІННОВАЦІЇ ЯК ОСНОВНІ
ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ
МОДЕРНІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ**

Наука та інновації як основні шляхи вирішення проблем модернізації економіки: збірка тез наукових робіт учасників Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18-19 грудня 2015 р.) / ГО «Центр економічних досліджень та розвитку». У 2-х частинах. – О. : ЦЕДР, 2015. – Ч. 2. – 128 с.

ЧАСТИНА ІІ

Наука и инновации как основные пути решения проблем модернизации экономики: сборник тезисов научных работ участников Международной научно-практической конференции (г. Одесса, 18-19 декабря 2015 г.) / ГО «Центр экономических исследований и развития». В 2-х частях. – О. : ЦЭИР, 2015. – Ч. 2. – 128 с.

УДК 330.34(063)
ББК 65.011:43
П - 34

Одеса
2015

© Автори статей, 2015
© ГО «Центр економічних досліджень та розвитку», 2015

УДК 330.34(063)

ББК 65.011я43

Н – 34

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 4. РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Апарінок М. В.
ПОДАТКОВИЙ ФЕДЕРАЛІЗМ В КОНТЕКСТІ
ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ

Буряк І. М.
ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ

Шербан Т. Д., Гоблак В. В.
РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ
В ТРАНСФОРДОННИХ РЕГІОНАХ

Шербан Т. Д., Гоблак В. В.
ЧІНОВНИКІ АКТІВНОСТІ НА ГІ
ДОЛЬНОСТІ НА ГІ

Матеріали друкуються в авторській редакції.

Редакція не завжди поділяє думку та погляди автора. Відповідальність за достовірність фактів, власних імен, географічних назв, цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікацій.

Відповідно до Закону України «Про авторське право і суміжні права», при використанні наукових ідей та матеріалів цього збірника, посилання на авторів і видання є обов'язковим.

Смоларчук М. В., Мельник В. П.
ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ
В ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННІ

СЕКЦІЯ 6. ДЕМОГРАФІЯ, ЕКОНОМІКА ПРАЦІ

Наука та інновації як основні шляхи вирішення проблем модернізації економіки: збірник тез наукових робіт учасників Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18-19 грудня 2015 р.) / ГО «Центр економічних досліджень та розвитку». У 2-х частинах. – О. : ЦЕДР, 2015. – Ч. 2. – 128 с.

Наука и инновации как основные пути решения проблем модернизации экономики: сборник тезисов научных работ участников Международной научно-практической конференции (г. Одесса, 18-19 декабря 2015 г.) / ОО «Центр экономических исследований и развития». В 2-х частях. – О. : ЦЭИР, 2015. – Ч. 2. – 128 с.

Іванюк С. Б., Кристова А. О.
УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ
ОПІЯТИ ПРАЦІ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Іванюк С. А.
ПРИНЦИПИ ТА СТРАТИ І РЕАЛІЗАЦІЇ
МОЛОДІЖНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ

Іванюк В. Е.
ПРОЦЕС ТРУДА В ОБЩЕСТВЕ ЗНАНИЙ

УДК 330.34(063)

ББК 65.011я43

Н – 34

© Автори статей, 2015

© Центр економічних досліджень та розвитку, 2015

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 4. РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Андріюк М. В. ПОДАТКОВИЙ ФЕДЕРАЛІЗМ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ.....	7
Бурик З. М. ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ.....	9
✓ Щербан Т. Д., Гоблик В. В. РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В ТРАНСКОРДОННИХ РЕГІОНАХ.....	12
✓ Щербан Т. Д., Гоблик В. В. ЧИННИКИ АКТИВІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ.....	14
Ковальова М. Л. РЕГІОНАЛЬНА СТАНДАРТИЗАЦІЯ В ЄВРОПІ: ЗАВДАННЯ ТА ПРИНЦИПИ.....	17

СЕКЦІЯ 5. ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Смолярчук М. В., Мельник В. Й. ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ В ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННІ.....	20
--	----

СЕКЦІЯ 6. ДЕМОГРАФІЯ, ЕКОНОМІКА ПРАЦІ, СОЦІАЛЬНА ЕКОНОМІКА І ПОЛІТИКА

Василинчук Т. В., Водянка Л. Д. СУЧАСНІ ПІДХОДИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРАЦІ.....	23
Вороніна О. О. МЕДИЧНЕ СТРАХУВАННЯ ЯК ЗАСІБ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ФІНАНСУВАННЯ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ.....	27
Іваницька С. Б., Давидова І. В. ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЙНЯТОСТІ НАСЕЛЕННЯ В УКРАЇНІ.....	29
Іваницька С. Б., Кривогуз А. О. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОПЛАТИ ПРАЦІ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	32
Іванцова О. А. ПРИНЦИПИ ТА СТРАТЕГІЇ РЕАЛІЗАЦІЇ МОЛОДІЖНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ.....	34
Шедяков В. Е. ПРОЦЕС ТРУДА В ОБЩЕСТВЕ ЗНАНИЙ.....	37

Щербан Т. Д.
доктор психологічних наук, професор

Гоблик В. В.
доктор економічних наук, доцент,

*Мукачівський державний університет
м. Мукачево, Закарпатська область, Україна*

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В ТРАНСКОРДОННИХ РЕГІОНАХ

Із розширенням Євросоюзу Україна набула нового статусу – статусу суміжної з Європейським Союзом держави, статусу сусіда. Це відкриває для транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, нові стратегічні перспективи та можливості поглиблення зовнішньоекономічних зв'язків. Тому, головною умовою подальшого забезпечення узгодженої транспортної політики між Україною та сусідніми країнами ЄС є поєднання зусиль, спрямованих на оптимізацію роботи національних і міжнародних транспортних систем. Так, за ініціативою Єврокомісії було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка на основі пропозицій країн-учасниць у листопаді 2005 року розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країни-члени ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами. Зокрема, визначено та затверджено 5 основних, пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами. Через транскордонні регіони, до складу яких входять прикордонні території України та країн ЄС, проходить центральна вісь, у рамках якої визначено основні маршрути: Катовіце – Львів – Київ та Будапешт – Львів [1].

Проте недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури залишається однією з тих проблем, які значно знижують ефективність використання транзитного потенціалу вищезгаданих транскордонних регіонів. Найбільш «вузькими місцями» автодорожнього комплексу прикордонних територій України в частині міжнародних перевезень є:

- прогалини в інституційно-правовому забезпеченні функціонування дорожнього господарства з погляду міжнародних нормативно-правових актів;
- поганий технічний стан автомобільних доріг та їхня фактична невідповідність європейським технологічним стандартам (це ж стосується дорожніх мостових споруд та інших інженерних об'єктів);
- недостатній рівень модернізованості більшості пунктів пропуску через державний кордон, незначна кількість спільних пунктів пропуску в межах транскордонних регіонів;
- складність і тривалість процедур перетину кордону, наявність корупції в контролюючих службах, зокрема митних органах, Державтоінспекції тощо;
- низька якість безпеки дорожнього руху, недостатній рівень розвитку дорожньо-сервісних служб.

Слід також зазначити, що, незважаючи на пролягання територією транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, низки міжнародних транспортних коридорів, тут фактично відсутні огорожені швидкісні магістралі, які перетинаються з іншими дорогами у двох рівнях, маючи обмежену кількість в'їздів (особливо на території України). Це означає, що одним із першочергових пріоритетів удосконалення транспортної інфраструктури прикордонних територій нашої держави має стати розбудова мережі внутрішніх автомагістралей за прикладом сусідніх країн ЄС, а також під'їзних шляхів до них.

Крім того, згідно стандартів ЄС навколо великих міст, уздовж кільцевих доріг, мають функціонувати автопорти та великі автостоянки, спроможні надавати автомобілістам широкий комплекс необхідних послуг: технічного обслуговування транспортних засобів, автозаправних станцій, відпочинку, харчування, забезпечення необхідними товарами в дорогу тощо.

Для підвищення ефективності функціонування транспортних систем транскордонних регіонів, сформованих за участю прикордонних областей України та держав ЄС, а також з огляду на перспективу зростання обсягів транзитних перевезень через їхню територію, необхідно створити розвинену мережу транспортно-логістичних центрів, що здійснюють найширший спектр логістичних, інформаційних та сервісних послуг, пов'язаних з організацією перевезень вантажів. Система взаємопов'язаних транспортно-логістичних центрів при належній узгодженості роботи автомобільних перевізників, залізниці та інших видів транспорту дасть можливість оперативно й адекватно реагувати на потреби споживачів та функціонуючих в європейській логістичній мережі ланцюгів постачань. Саме така направленість розвитку української мережі міжнародних транспортних коридорів буде сприяти залученню транзитних вантажів в Україну через транскордонні регіони, утворені спільно з країнами ЄС, а також стане ефективним чинником зростання української економіки в контексті її європейської інтеграції [2].

У цьому контексті особливо показовим є приклад Закарпатської області, на території якої діє транспортно-логістичний вузол «Чоп – Мукачево – Батєво – Ужгород», через який проходить пан'європейський транспортний коридор № 5. Його функціонування дає змогу інтенсифікувати транспортні потоки в українсько-угорському та українсько-словацькому транскордонних регіонах, активізуючи при цьому розвиток зовнішньоекономічних зв'язків у системі транскордонного співробітництва.

Водночас, слід відзначити, що сьогодні більшість логістичних центрів на території нашої держави концентрується не в межах транскордонних регіонів, а ближче до столиці (у Київській області зосереджено близько 90% українських логістичних об'єктів). Така тенденція є загрозливою з погляду перспективи розвитку інфраструктури міжнародних транзитних перевезень через територію транскордонних регіонів, сформованих між Україною та ЄС. Тому пріоритетним напрямом розвитку цієї інфраструктури має стати створення низки нових логістичних складів у прикордонних областях Західної України, зокрема поблизу місць перетину кордону та на перетині важливих транспортних артерій у Ковелі, Володимир-Волинському, Червонограді, Львові, Ужгороді, Мукачеві, Чернівцях тощо).

При цьому, створення логістичних центрів у межах транскордонних регіонів, сформованих між Україною та ЄС, повинне відбуватися з урахуванням наявного економічного потенціалу їх подальшого розвитку, зокрема у контексті:

- достатнього попиту на послуги логістичних центрів;
- прийняттого терміну окупності інвестицій, вкладених у створення логістичних об'єктів;
- розвиненості торговельно-збутової інфраструктури у прикордонних областях України;
- забезпеченості ринку логістичних послуг необхідними трудовими, фінансовими та природними ресурсами;
- зростання кількості вітчизняних і закордонних підприємств, готових співпрацювати з операторами ринку логістичних послуг;
- перспективи формування транскордонної логістичної мережі за участю українських, польських, словацьких, угорських і румунських підприємців, а також інвесторів з інших країн ЄС;
- можливостей використання вигідного географічного розташування відповідних транскордонних регіонів.

Враховуючи той факт, що пан'європейські транспортні коридори № 3 і № 5, а також значною мірою міжнародний транспортний коридор «Балтика – Чорне море», які проходять через територію транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, мають значні ділянки залізничного сполучення (яке за своєю довжиною приблизно дорівнює автодорожньому), однією з ключових проблем розвитку їх транспортної інфраструктури є підвищення швидкості та безпеки залізничного руху, забезпечення належної пропускнуєї спроможності залізниць, модернізація їх рухомого складу та колій, а також оснащення залізничних пунктів перетину кордону сучасними технічними засобами.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури транскордонних регіонів, сформованих за участю прикордонних територій України та держав – членів ЄС, є вагомим чинником активізації зовнішньоекономічних зв'язків у їхніх межах. Поряд з тим, слід відзначити, що сьогодні прикордонна, транспортна та інженерна інфраструктура цих транскордонних регіонів поки що не використовуються достатньо повно та ефективно.

Пріоритетним напрямом нарощування інфраструктурного потенціалу транскордонної співпраці між Україною та ЄС слід вважати удосконалення системи інформаційного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів підприємництва прикордонних територій України та сусідніх із нею держав ЄС, формування за їхньої участі сучасного ринку транскордонних логістичних послуг, забезпечення модернізації транспортної інфраструктури окреслених транскордонних регіонів, а також підвищення якості їх людського капіталу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Горелов Д. Транспортно-комунікаційні коридори України: що було, що є, що має бути / Д. Горелов, М. Толстанов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://image.ua/транспортно-комунікаційні-коридори/>
2. Пасічник А. М. До питання розбудови української мережі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Пасічник, О. М. Клен [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/9_KPSN_2011/Tecnic/4_81452.doc.htm.

Щербан Т. Д.

доктор психологічних наук, професор

Гоблик В. В.

доктор економічних наук, доцент,

*Мукачівський державний університет
м. Мукачево, Закарпатська область, Україна*

ЧИННИКИ АКТИВІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

Основними чинниками, що впливають на інвестиційну конкурентоспроможність регіону виступають:

- природно-географічні особливості та ресурсне забезпечення регіону;
- виробничий потенціал та інфраструктурне забезпечення регіону;
- розвиненість інституційного середовища;
- якість людського капіталу;
- інноваційний потенціал регіону;
- розвиток регіональної банківської системи;