

ПІСЛЯКРИЗОВІ ПРІОРИТЕТИ ЗОВНІШНЬО-ЕКОНОМІЧНОГО  
СЕКТОРА ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

УДК 338.47

**Атаманюк Алла**  
викладач  
Хмельницький інститут МАУП  
м. Хмельницький  
**Атаманюк Микола**  
голова  
ХОО ВМГО «Студентська республіка»  
м. Хмельницький

**НАЦІОНАЛЬНА МОДЕЛЬ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

**Анотація**

*У статті розглянуто питання стандартизації європейського досвіду співпраці міжурядовими інституціями держав Ради Європи в сфері логістики консюмеризму; Розглянуто завдання устрою територіальних громад України для розвитку процесів відновлення міжтранснаціональних програм підтримки українського суспільства. Середньостатистичний європеєць орієнтований на споживчу модель економіки.*

**Ключові слова:** інтеграція, консюмеризм, муніципалітет, логістика, економіка.

Національна модель інтеграцій транспортної системи в європейській простір орієнтуються на найкращі зразки досвіду ЄС. Транспорт є галуззю, яка знаходиться на стику виробничої сфери і сфери послуг [1-2].

Термін “логістика” був вперше застосований у військових операціях, а саме в процесах забезпечення армійських підрозділів. 15 березня 1962 в США президент Джон Кеннеді ввів “Біль про права споживача”.

Завдання запровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку національної економіки досліджень низки вітчизняних науковців, серед яких слід відзначити К. Алексеєву, А. Білюка, Т. Васильєву, Д. Войнорубова, Н. Клименко, С. Лакіш, А. Мерзляк, О. Михайловської, Т. Покотило, Н. Свірідової, Г. Смовкіної, В. Чернобаєва, О. Шевченко та ін.

Питання інтеграційних процесів транспортної системи до ЄС [5] набула широкого обговорення як в наукових так професійних колах. Більшість наукових робіт присвячена питанням розвитку транспортних систем як на національному, регіональному так і світовому рівнях. Слід відмітити праці Блудової Т., Єдіна О., Котлубая О., Могильовкіна І., Мандрик Л., Новікової А., Пащенко Ю., Плужникова К., Прейгер Д. та ін. У більшості цих праць увага приділена питанням формування та розвитку потенціалу транспортної системи. Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання

транспортних систем зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники: Ейтутіс Г., Ігнатенко О., Ложачевська О., Міщенко Г., Пащенко Ю., Развадовський В. та інші.

Мета статті – виявити особливості розробки механізму соціального партнерства в умовах реформування всіх сфер громадського життя у контексті забезпечення соціальної безпеки держави.

Об'єктивними факторами, що спонукають до інтеграції транспортної системи щодо норм ЄС [6], є певні трансформації у географічному їх розміщенні: поступово зменшується частка країн СНД та збільшується частка інших країн, також спостерігається зростання кількості країн світу, з якими Україна співпрацює на ринку транспортних послуг.

Серед найбільших постачальників транспортних послуг в Україну – РФ, Великобританія, Німеччина, Швейцарія, Польща, США.

До середини ХХ ст. у більшості розвинених країн Європи відбувається становлення соціально-правової держави, що гарантує свободу, безпеку і право приватної власності, а також забезпечує соціальний мир і економічне зростання, соціальні гарантії у сфері зайнятості, освіти, охорони здоров'я тощо.

Територіальне поєднання різних видів транспорту, які, взаємодіючи, найповніше задовольняють потреби виробництва і населення у перевезеннях, становлять транспортну систему країни. Важливим елементом цієї системи є транспортний вузол – комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту. Транспортні вузли, що здебільшого розміщені в населених пунктах, здійснюють перевалки вантажів. Виділяють ще так званий електричний транспорт, що транспортує інформацію через підключення місцевої мережі до міжнародної системи.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Місцевий та регіональний громадський транспорт має керуватися структурами громадським суспільством, яке має нести політичну та фінансову відповідальність за якісне функціонування всього міського та приміського транспорту на території певного округу. В кожному окрузі мають структуру федерації чи муніципального комітету спільно з радою цього округу або тільки раду округу [10].

Муніципалітети й окружні ради мають право стягувати прибутковий податок. Ці податки потім використовуються для надання медичного обслуговування, утримання шкіл, догляду за дітьми і літніх людей, рятувальних служб, культурні заходи, водопостачання, обслуговування каналізацій, утилізацію відходів тощо, й зокрема утримання громадського транспорту. Урядовці вирішують питання бюджетування на муніципальному/окружному рівні, іншими словами, скільки грошей, повинно піти на утримання громадського транспорту через округу. Основна роль Уряду полягає в забезпеченні хороших умов для координації та розвитку громадського

транспорту. Переважно це робиться за допомогою законодавства та інвестицій в транспортну інфраструктуру.

Характеристики існуючих форм та методів цілеспрямованого впливу органів державної влади на формування ціннісно-нормативної складової соціального партнерства та обґрунтування пропозицій щодо їх удосконалення в контексті забезпечення соціальної безпеки України; надання пропозицій щодо вдосконалення способів безпосереднього реагування на ситуації, що загрожують життю і здоров'ю громадян, їх власності, природному і культурному місцю існування, правопорядку, міжетнічним відносинам.

Зиски, здобуті Україною від транспортної інтеграції, будуть як прямими: збільшення можливості доступу до ринків, збільшення обсягу перевезень та експорту транспортних послуг, приток капіталу, модернізація інфраструктури, пряме постачання ресурсів з ЄС, бюджетна підтримка, так і побічними: покращений розподіл продуктивних факторів, перерозподіл пасажиро- та вантажопотоків, покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств, підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту, скорочення бар'єрів у справах з державами ЄС.

### **Список використаних джерел**

1. Алексеев, С. К новой социальной политике [Текст] / С. Алексеев // Социальное партнерство. – 2009. – № 3. – С. 18–19.
2. Алексейчук, В. В. Теоретичні підходи до обґрунтування сутності поняття соціального партнерства [Текст] / В. В. Алексейчук // Держава та регіони : наук.-вироб. журн. – Запоріжжя : Класич. приват. ун-т., 2009. – № 1. – С. 10–13. – (Серія : Державне управління).
3. Андріїв, В. Соціальне партнерство як форма захисту профспілками трудових прав працівників [Текст] / В. Андріїв // Держава і право. Юридичні і політичні науки : зб. наук. пр. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2007. – № 38. – С. 371–375.
4. Борщевський, П.П. Підвищення ефективності розвитку і розміщення харчової промисловості [Текст] / П.П.Борщевський, А.Г. Чернюк, О.Б. Шмаглій. – К. : Наук. думка, 1994. – 160 с.
5. Сирийчик, Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч.Клімкевич [та ін.] ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
6. Мандрик І. П., Маковецька Л. О. Перспективні напрями розвитку транспортної системи України в контексті процесів європейської інтеграції economies [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod\\_vidnos/2009\\_4/R2/Mandryk.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod_vidnos/2009_4/R2/Mandryk.pdf) (дата звернення 16.11.2014). — Назва з екрана.
7. Захарова О. В Особливості процесу інтеграції національних транспортних систем до світового господарства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/prvs/2007\\_3/1294.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2007_3/1294.pdf) (дата звернення

16.11.2014). — Назва з екрана.

9. Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.internationaltransportforum.org/> (дата звернення 16.11.2014). — Назва з екрана.

10. Стратегии развития транспортного комплекса Украины : вызовы и возможности (Проблемы управления, экономики, экологии и права по развитию транспортного комплекса Украины) : Материалы II Всеукраинской научно-практической конференции (19-20 апреля 2012 г.). – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины. – 208 с.

11. Кузьмін, О. Є. Секторна модель розвитку національного господарства України в умовах постіндустріального суспільства [Текст] / О. Є. Кузьмін, О. В. Пирог // Бізнес Інформ. – 2013. – №7. – С. 8-13.



УДК 336.41

**Годованець Олександр**

к.е.н., доцент

**Ведашенко Наталія**

викладач

Тернопільський національний економічний університет

м. Тернопіль

## МИТНИЙ КОНТРОЛЬ В УКРАЇНІ: СУТНІСТЬ І ПРИЗНАЧЕННЯ

### *Анотація*

*Стаття присвячена розкриттю сутності митного контролю та основоположних принципів його реалізації в умовах запровадження нового формату митного законодавства. Висвітлено основне призначення митного контролю за переміщуваними через митний кордон товарами.*

**Ключові слова:** *контроль, митна система, оцінка ризиків, фіскальні органи.*

Реалізація митної політики не можлива без адекватної системи митного контролю, а запровадження нових прийомів у роботі фіскальних органів є результатом впровадження нової методології регулювання митних відносин, побудовою іншої системи взаємодії зі суб'єктами ЗЕД, яка ґрунтується на принципі вибірковості митного контролю і управлінні ризиками.

Митні адміністрації багатьох країн зосереджують адміністративні і регламентуючі аспекти роботи на товарах, що імпортуються, оскільки дана категорія підпадає під митне оподаткування. Однак, застосування контрольних заходів суцільним порядком відносно всіх суб'єктів ЗЕД і переміщуваних ними через митний кордон України товарів суперечить головному принципу Кіотської конвенції – спрощення митних процедур і скорочення часу на митне оформлення. Саме тому, новітня парадигма реалізації митної політики держави