

2. Маслова Н.В. Ноосферное образование – фундаментальная социальная технология / Н.В. Маслова. – Электронный ресурс. – Режим доступа: http://noosferiana.narod.ru/olderfiles/1/7_Noosf_Obrazov_Kluch.pdf

3. Олексенко Р. И. Философия образования как неотъемлемый фактор экономического развития общества / Р. И. Олексенко // «Социосфера»: науч.–метод. и теор. журнал. – 2013. – №3. – С.19- 26.

4. Печчеи А. Человеческие качества / А. Печчеи. – М. : Прогресс, 1985. – 312 с.

УДК 354.1

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ПОБУДОВИ СТЕЙКХОЛДЕРОРІЄНТОВАНОЇ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Платонов О. І.

*к.е.н., докторант кафедри публічного управління ПрАТ «ВНЗ
«Міжрегіональна академія управління персоналом»*

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням КМУ від 30 травня 2018 р. за №430-р. [3] визначено, що задля максимального використання транспортно-дорожнього комплексу України й отримання очікуваного синергетичного ефекту від поєднання на партнерсько-конкурентних засадах потенціалу та можливостей усіх видів транспорту необхідно скоординувати державну політику на створення стейкхолдерорієнтованої системи транспортного обслуговування, а також вжити заходів щодо забезпечення ефективної організації її роботи.

Аналіз вживання українського поняття «політика» свідчить про неоднозначність його розуміння через відповідність двом дещо відмінним поняттям *politics* і *policy* в інших мовах (зокрема, *англ.*) та проблему кваліфікованого перекладу. Типовими прикладами визначень цих двох понять можна вважати [6, с. 11]:

- політика (*politics*) – це сфера взаємовідносин різних соціальних груп та індивідів з приводу використання інститутів публічної влади для реалізації своїх суспільно значущих інтересів і потреб;

- політика (*policy*) – це план, курс дій, або напрям дій, прийнятий і дотримуваний владою, керівником, політичною партією та ін. Саме в такому контексті розуміється термін «державна політика» [2, с.17].

З точки зору її предметно-проблемних особливостей, державна політика – це відносно цілеспрямована, стабільна й організована діяльність/бездіяльність державних інститутів, здійснювана ними безпосередньо чи опосередковано щодо певної проблеми або сукупності проблем, яка впливає на життя суспільства [2, с.23].

Різноманітність концептуальної спрямованості державної політики визначається її взаємозалежністю із соціально-економічними, політичними та іншими умовами розвитку тієї чи іншої сфери діяльності [7]. Зокрема, у транспортній сфері нині на особливу увагу потребують умови розвитку мультимодальних перевезень, оскільки, Україна маючи відмінне географічне положення для побудови логістичного хабу для східної Європи (коефіцієнт транзитності за оцінками Британського інституту з проблем транспорту 3,75 при максимумі 5), а також можливість транзиту вантажів 5-ти міжнародними транспортними коридорами (довжиною маршрутів близько 6,5 тис. км, в т.ч. 3,5 тис – це залізничними коліями), лишається на узбіччі світових торгових шляхів з причин:

¼ по-перше, низького рівня транспортно-логістичних технологій та мульти-модальних перевезень, що знижує конкурентоспроможність національної транспортної системи на світовому транспортному ринку. Зокрема, за індексом логістичної ефективності Україна знаходиться на 66-му місці у світі та за якістю дорожньої інфраструктури Україна займає 134 місце з 138 країн світу [5];

¼ по-друге, низького рівня інтероперабельності, зношеності транспортної інфраструктури та рухомого складу, дефіциту пропускну спроможності основних транспортних магістралей, нерозвиненості мультимодальних терміна-лів усередині країни та на сухопутних кордонах, різниці у ширині з європейською залізничною системою [1];

¼ по-третє, відсутності синхронізації регуляторних норми до законодавства ЄС та з країн-учасниць ТРАСЕКА, високого рівня портових зборів, забюрократизованості та зарегульованості митних процедур, відсутності гнучкої тарифної політики для перевізників тощо [4, с.147].

Вихід з такої ситуації можливий лише за умови формування чіткої позиції уряду щодо розвитку мультимодальних перевезень, визначення стратегічних пріоритетів для транспортної галузі, а також розробки державної політики зі створення стейкхолдерорієнтованої системи транспортного обслуговування.

Фундаментальною основою створення стейкхолдерорієнтованої системи транспортного обслуговування має стати принцип збалансованості впливу/інтересів стейкхолдерів у розбудові транспортної системи країни, взаємовідносини між якими чітко характеризує Карта пріоритетних груп стейкхолдерів (зацікавлених осіб)(рис.1):

Здобутки та наслідки зі створення стейкхолдерорієнтованої системи транспортного обслуговування є необхідною умовою активного відстоювання та презентаційних успіхів реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, тобто намагання за допомогою спеціальних заходів (вдосконалення правового механізму, забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного та рифу, інформаційної підтримки, знищення адміністративних бар'єрів тощо [4, 150]) її закріпити і зберегти.

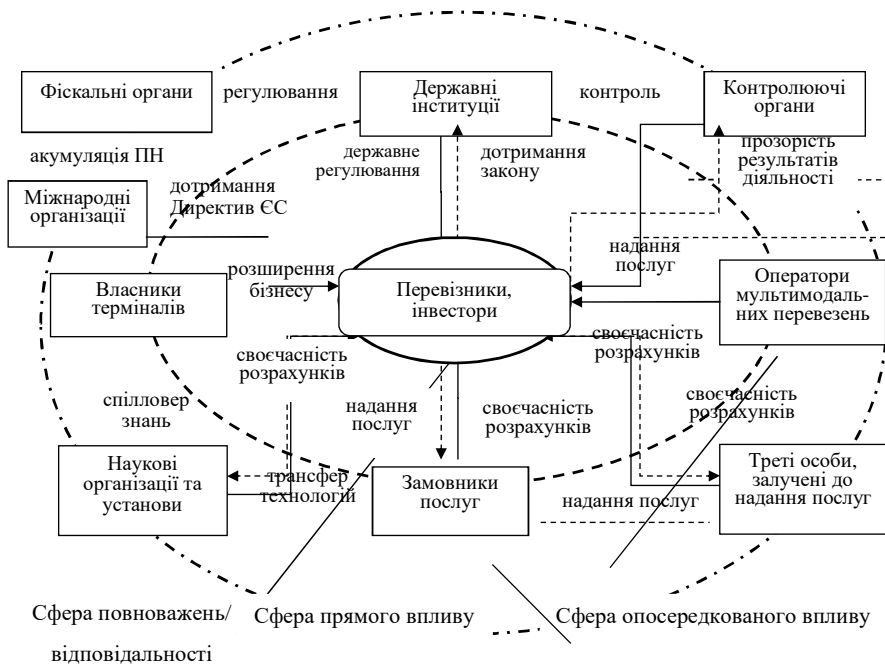


Рис. 1. Карта пріоритетних груп стейкхолдерів, зацікавлених у розвитку мультимодальних перевезень вантажів

Джерело: авторське бачення

Отже, потреба у розробці державної політики зі створення стейкхолдерорієнтованої системи транспортного обслуговування та посиленні дієвості інструментарію механізмів державного управління транспортною галуззю країни є очевидною.

Список літератури:

1. Вернигора Р.В., Огороков А.М., Цупров П.С., Павленко О.І. Мультимодальні перевезення як базовий сегмент транзитного потенціалу України. URL: <https://doi.org/10.15802/tstt2017/123148>

2. Гонюкова Л.В., Козаков В.М., Ребало В.А. Дослідження державних політик: методологія, процедури та європейські практики : монографія. К.: НАДУ. 2018. 400 с.

3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. за №430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua > 430-2018-p>

4. Платонов О.І. Середовище реалізації механізмів державного регулювання мультимодальних перевезень. Держави та регіони. 2018. №4(64). С.145-150.

5. Платформа економічного патріотизму: невідкладні заходи. URL: <https://uspp.ua/«platformu-ekonomichnogo-patriotizmu».html>

6. Ребкало В.А., Тертичка В.В. Державна політика: аналіз та впровадження в Україні : конспект лекцій. К.: Вид-во УАДУ. 2002. 80 с.

7. Олексенко Р. І., Кондрашов О. М., Шишкін В. О., Ортіна, Г. В., Застрожніков А. Г. (2010) Економіка підприємства / Економіка підприємства: навчальний посібник. Люкс, Мелітополь. ISBN 978-966-8428-49-4

УДК 342.553

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ СЬОГОДЕННЯ

Прокопенко Д.

*студентка 2 курсу спеціальності «Публічне управління та адміністрування»
Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра
Моторного*

Державна політика України у сфері децентралізації передбачає проведення радикальних змін, які мають спиратись на децентралізацію влади. Таким чином, делегуючи суттєву частину своїх повноважень органам місцевого самоврядування виконуються положення Європейської хартії місцевого самоврядування та використовуються кращі європейські практики щодо ефективності управління. [1, с. 24]

Відповідно необхідність подібних змін потребує серйозного нормативно-правового забезпечення, створення ефективної дорожньої карти та чітких алгоритмів дій. Так з 2014 року було сформовано та прийнято цілу низку нормативно-правових актів, найважливішими серед яких є:

- Закони про внесення змін до Бюджетного та Податкового кодексів України.

- Закон «Про добровільне об'єднання територіальних громад».

- Закон «Про співробітництво територіальних громад».

- Закон «Про засади державної регіональної політики».

- Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо децентралізації повноважень у сфері архітектурно-будівельного контролю та удосконалення містобудівного законодавства

- Пакет законів щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування та оптимізації надання адміністративних послуг. [1, с. 25]

Нормативно-правове визначення можливості самостійного розширення території громад шляхом об'єднання, ще не є запорукою використання такого права територіальними громадами, та потребує додаткових методів впливу, мотивацій. Процес об'єднання територіальних громад в різних регіонах України відбувається нерівномірно. З огляду на польський та