



THE ACADEMY OF MANAGEMENT  
AND ADMINISTRATION IN OPOLE

SOCIAL AND ECONOMIC  
ASPECTS OF SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT OF REGIONS

---

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ  
АСПЕКТИ СТАЛОГО  
РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ**

---

SPOŁECZNE I EKONOMICZNE  
ASPEKTY ZRÓWNOWAŻONEGO  
ROZWOJU REGIONÓW

II

The Academy of Management and  
Administration in Opole

***SPOŁECZNE I EKONOMICZNE ASPEKTY  
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU REGIONÓW***

***SOCIAL AND ECONOMIC ASPECTS OF SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT OF REGIONS***

***СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ  
РЕГІОНІВ***

*Monograph*

**BOOK II**

*Edited by Alona Ohienko*

*Tadeusz Pokusa*

Opole 2018

**ISBN 978-83-62683-52-9**

Social and economic aspects of sustainable development of regions, Book 2. Monograph. Opole: The Academy of Management and Administration in Opole, 2018; ISBN 978-83-946765-1-3; pp.292, illus., tabs., bibls.

**Editorial Office:**

Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu  
45-085 Polska, Opole, ul. Niedziałkowskiego 18 tel. 77  
402-19-00/01 E-mail: [info@poczta.wszia.opole.pl](mailto:info@poczta.wszia.opole.pl)

Recommended for publication  
by the Academic Council Mykolaiv V.O.Sukhomlynskyi national university  
(Protocol No. 3 of June 20, 2018)

**Reviewers**

*prof. dr hab. Marian Duczmal, prof. dr hab. Victor Mozgovyi*

**Editorial Board**

*Wojciech Duczmal, Alona Ohiienko, Mykola Ohiienko, Tadeusz Pokusa,  
Volodymyr Lagodiienko, Ruslan Skupskyi, Sławomir Śliwa, Larysa Kyienko-  
Romaniuk, Lyudmila Matochnyuk, Tetiana Halych.*

**Publishing House:**

Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu 45-  
085 Polska, Opole, ul. Niedziałkowskiego 18 tel. 77 402-  
19-00/01

200 copies

Authors are responsible for content of the materials.

ISBN 978-83-946765-1-3

© Authors of articles, 2018

© Publishing House WSZiA, 2018

# TABLE OF CONTENTS

Introduction.....	7
<p><b>Part 1. ENSURING SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF REGIONS AND MANAGING CHANGES IN ENTERPRISES IN CONDITIONS OF INTERNATIONAL INTEGRATION PROCESSES ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ ТА УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ</b></p>	
1.1. Institutional providing of social coordination Інституційне забезпечення соціальної координації ( <i>Nataliia Havadzyn, Jadwiga Ratajczak</i> ).....	10
1.2. Improvement of management system cash flows at metallurgical enterprises Вдосконалення системи управління грошовими потоками на металургійних підприємствах ( <i>Olga Bassova, Tadeusz Pokusa</i> ).....	19
1.3. Improving the quality management system at industrial enterprises of Ukraine Удосконалення системи управління якістю на промислових підприємствах України ( <i>Hanna Burdelna, Hanna Degtyar</i> ).....	29
1.4. Financial instruments for the supporting of small business infrastructure subjects in the region Фінансові інструменти підтримки суб'єктів інфраструктури малого бізнесу в регіоні ( <i>Ruslan Danyleychuk, Wojciech Duczmal, Mariana Zhytnikovich</i> ).....	36
1.5. Problems of reproducing labor potential in rural areas ( <i>Kateryna Didur</i> ).....	46
1.6. The methodological approaches to assessing the financial and economic security of the enterprises in the agrarian sector Методичні підходи оцінки показників фінансово-економічної безпеки підприємств аграрного сектору ( <i>Olena Dovgal, Mykola Kravchenko, Uliana Andrusiv, Anastasiya Datsenko</i> ).....	55

## TABLE OF CONTENTS

1.7.	Regional disproportions in the formation of attracted resources of commercial banks of Ukraine and the efficiency of their placement. Регіональні диспропорції у формуванні залучених ресурсів комерційних банків України та ефективності їх розміщення ( <i>Lyudmila Dombrovska, Filip Pokusa</i> ).....	60
1.8.	Priority directions of activation of investment-innovative processes regional economic structures Пріоритетні напрями активізації інвестиційно-інноваційних процесів регіональної економічної структури ( <i>Ruslan Zubkov, Iwona Mstowska</i> ).....	70
1.9.	Paradigm of the Shadow Economy of Ukraine: Methodological Aspect of Evaluation Парадигма тіньової економіки України: методичний аспект оцінки ( <i>Ruslan Skupskyi, Witold Potwora, Volodymyr Krayniy</i> ).....	78
1.10.	Use of cloud services by the manager of an educational institution in conditions of a New ukrainian school. Використання хмарних сервісів керівником освітнього закладу в умовах Нової української школи. ( <i>Larysa Kyienko-Romaniuk, Serhiy Poyda</i> ).....	88
1.11.	Analysis of production of agro-food products by regions of Ukraine: spatial asymmetries Аналіз виробництва агропродовольчої продукції по регіонах України: просторові асиметрії ( <i>Irina Kramarenko</i> ).....	97
1.12.	Structural processes in the national economy and their role in promoting sustainable development of regions Структурні процеси в національній економіці та їх роль у забезпеченні сталого розвитку регіонів ( <i>Liliia Simkiv, Tetiana Kulyk</i> ).....	104
1.13.	Peculiarities of formation and development the financial infrastructure of Ukraine Особливості формування та розвитку фінансової інфраструктури в Україні ( <i>Iryna Lesik, Helena Karatieieva</i> ).....	116
1.14.	Strategic management of sustainable development of regional socio-economic systems Стратегічне управління сталим розвитком регіональних соціально-економічних систем ( <i>Viktor Lyashenko, Józef Kaczmarek</i> ).....	124

1.15.	Interaction of scientific and production complex innovative potential Взаємодія наукової та виробничої складових інноваційного потенціалу ( <i>Olena Usykova</i> ).....	134
1.16.	The influence of globalization and international integration processes for the development of regional transport and logistics systems Вплив процесів глобалізації та міжнародної інтеграції на розвиток регіональних транспортно-логістичних систем ( <i>Liudmila Nazarova, Alona Ohienko, Marek Piałucha, Anna Fedosova</i> ).....	142
1.17.	Strategic management of hotel industry enterprises ( <i>Alena Obozna, Shabelnik Natalia, Katarzyna Syrytzyk, Ruban Katerina</i> ).....	151
1.18.	The urgent aspects of stimulating the processes of nationalization of the national economy Нагальні аспекти стимулювання процесів детінізації національної економіки ( <i>Ruslan Skupskyi, Inga Shapovalova</i> ).....	158
1.19.	Managing change: the main challenges of preparing modern managers Управління змінами: основні проблеми підготовки сучасних керівників ( <i>Vasylenko Nadiia</i> ).....	180

**Part 2. EUROINTEGRATION PROCESSES IN THE MODERN  
EDUCATIONAL SPACE: PSYCHOLOGICAL AND  
PEDAGOGICAL ASPECTS**

**ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В СУЧАСНОМУ ОСВІТНЬОМУ  
ПРОСТОРІ: ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНІ АСПЕКТИ**

2.1.	Form manager is a manager of the middle link of the secondary educational establishments: the peculiarities of coordination of the pupil collectives' activities Класний керівник – менеджер середньої ланки закладу загальної середньої освіти: особливості координації учнівських колективів ( <i>Tetiana Halych</i> ).....	190
2.2.	Specifics of educational environment management of the pedagogical postgraduate education system with the purpose of development teachers professional competence Особливості управління освітнім середовищем системи	

TABLE OF CONTENTS

	післядипломної педагогічної освіти з метою розвитку у вчителів професійної компетентності ( <i>Larysa Kovalenko</i> ).....	197
2.3.	Student's culture of culture as the basis for the successful professional activity of the future teacher Культура мовлення студента як основа успішної професійної діяльності майбутнього вчителя ( <i>Valentina Maruschak</i> ).....	209
2.4.	Influence of the latest information technologies on the formation of professional qualities of cadets-border guards Вплив новітніх інформаційних технологій на формування професійних якостей курсантів-прикордонників ( <i>Lyudmila Matochnyuk, Kateryna Demyanyuk</i> ).....	215
2.5.	Educational strategies in the vector of civilizational progress ( <i>Natalia Polischuk</i> ).....	222
2.6.	Модель поведінки особистості у складних життєвих ситуаціях Model of person's behavior in difficult life situations ( <i>Marina Pryshepa</i> ).....	232
2.7.	Features of logical and mathematical teachers' training in the light of the requirement of new ukrainian school conception Особливості логіко-математичної підготовки вчителів у світлі вимог концепції «нова українська школа» ( <i>Kvitoslava Avramenko, Lubov Rekhteta</i> ) .....	241
2.8.	Formation of future elementary school teachers' ecological competence in conditions of education for sustainable development Формування екологічної компетентності майбутніх учителів початкової освіти в умовах освіти для сталого розвитку ( <i>Sichko Iryna</i> ) .....	249
2.9.	The effect of mass-media on the emotional and sensitive spheres of a person Вплив інформаційних засобів на емоційно-почуттєву сферу особистості ( <i>Mykhailo Tomchuk, Serhii Tomchuk</i> ).....	260
2.10.	Peculiarities the development of the educational space of the Ukrainian SSR in the second half of the twentieth century Особливості розвитку освітнього простору УРСР в другій половині XX ст. ( <i>Iryna Khomytovska</i> ).....	266
	ANNOTATION.....	275
	ABOUT OF AUTHORS.....	285

Разом з тим слід зауважити, що аналіз складових інноваційного потенціалу агропідприємств на основі його загальних характеристик (статистичних та обліково-звітних даних), при всій його корисності для порівняння можливостей інноваційного розвитку виявляється недостатнім для вирішення конкретних завдань управління інноваційними процесами – коли, наприклад, необхідно оцінити чи здатне дане підприємство освоїти конкретну прогресивну технологію і реалізувати всі її переваги. А саме таку оцінку необхідно здійснити, коли вирішується питання про закупівлю нової технології або замовлення тієї чи іншої розробки. В умовах, коли науково-технічна та інноваційна діяльність повинні відігравати провідну роль в економічному розвитку аграрного сектора, пошук способів більш комплексних і системних оцінок інноваційного потенціалу набуває особливого значення. Про можливі методи виконання цього завдання мова йтиме в наступному розділі.

#### **1.16. The influence of globalization and international integration processes for the development of regional transport and logistics systems**

##### **Вплив процесів глобалізації та міжнародної інтеграції на розвиток регіональних транспортно-логістичних систем**

В сучасних умовах світової фінансово-економічної кризи, що важко відобразилася на українській економіці, питання виживання й підвищення конкурентоспроможності набувають важливого значення для всіх господарюючих суб'єктів. Одним з актуальних напрямків забезпечення конкурентоспроможності організацій на всіх рівнях управління є розвиток регіональних транспортних комплексів, що виконують важливу інфраструктурну роль у народному господарстві. Слід зазначити, що в умовах кризи не виправдано високі транспортні витрати руху товарів у поєднанні з великими відстанями нашої країни є стримуючим чинником розвитку національної економіки. У сучасних умовах розвитку ринкових відносин, що характеризуються посиленням конкурентної боротьби, логістика є потужним засобом розвитку сфери транспортних послуг України.

Значний внесок у розвиток регіональних логістичних систем та впливу на них процесів глобалізації та міжнародної інтеграції зробили такі вчені як Т.Л. Безрукова, Є.В. Белякова, М.Ю. Ваховська, М.О. Довба, О.Д. Мороз, С.Ю. Нестеров, О.Л. Носов, Т.А. Прокоф'єва, І.О. Рабаданова, І.Б. Толкачов та ін.. Проблеми розвитку транспортно-логістичних систем в економічній літературі набули певного висвітлення в контексті досліджень формування передумов



активізації економічної інтеграції України у світове господарство.

Пошук шляхів оптимізації діяльності організацій у сфері транспортних послуг для регіонів України об'єктивно актуальний. У той же час дослідження показали, що дотепер відсутній комплексний науково-обґрунтований логістичний підхід до реалізації стратегій розвитку регіональних транспортних комплексів, немає єдиного комплексного логістичного підходу, заснованого на сучасній теоретичній і методичній основі. Логістичний підхід повинен розглядатися як ефективний механізм оптимізації логістичних витрат у процесі транспортування вантажів від постачальника до кінцевого споживача, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів на всіх рівнях управління.

Об'єктивна необхідність ефективного управління транспортними комплексами, підвищення конкурентоспроможності їх організаційних структур визначають необхідність дослідження й практичної реалізації прогресивних логістичних підходів в умовах кризи української економіки. Слід зазначити, що по загальних принципах розвитку логістичної діяльності, пов'язаної з розробкою й наданням транспортних послуг на рівні регіону проведений ряд досліджень [1]. У різних аспектах дана проблема розглядалася в працях багатьох закордонних і вітчизняних учених. Однак ряд проблем стратегічного розвитку регіональної транспортно-логістичної інфраструктури, як з теоретичної, так і із практичної точки зору освітлений недостатньо.

Логістична система руху товарів країни належить до класу макрологістичної системи й повинна формуватися на основі синтезу локальних, функціональних, територіально-адміністративних і галузевих підсистем, до складу яких, у свою чергу, входять ряд відносно незалежних логістичних систем руху товарів. Її основна мета – забезпечити раціональне використання, оптимізацію товарних і пов'язаних з ними інформаційних і фінансових потоків з найменшими витратами.

Проблеми створення в Україні регіональних логістичних систем руху товарів за участю транспортного комплексу вимагають поетапного вирішення наступних цільових завдань:

- створення регіональних, міських торгово-транспортних логістичних систем постачання й збуту;
- інформаційне забезпечення взаємодії перевізників, митниці, транспортної інспекції й місцевих органів влади, а також експедиторських служб;
- інформаційно-комп'ютерна підтримка транспортно-логістичного сервісу в регіоні;

- створення у вузлах транспортної мережі мультимодальних термінальних комплексів багатоцільового призначення, що гарантовано забезпечують споживачів комплексом транспортно-експедиційних, інформаційних, консалтингово-аналітичних, сервісних і комерційно-ділових послуг;

- створення в якості самостійних комерційних структур посередницьких логістичних компаній, що виконують функції логістики по контрактах із промисловими, транспортними й торговельними підприємствами в регіоні й за його межами;

- розвиток системи дистрибуції, транспортної й товарної логістики для оптимізації міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізації постачання регіонів промисловою й продовольчою продукцією, товарами народного споживання.

Транспортно-логістичний центр (ТЛЦ) є також одним з елементів регіональної транспортно-логістичної системи й повинен відповідати сучасним економічним умовам господарювання.

Основою регіональної транспортно-логістичної системи повинні стати сучасні висококомеханізовані багатофункціональні мультимодальні термінальні комплекси, гарантовано забезпечуючі клієнтуру транспортно-експедиційним обслуговуванням із широким спектром сервісних і комерційно-ділових послуг, що виконують функції логістичних транспортно-розподільних центрів, об'єднані в регіональну логістичну систему на основі формування єдиного організаційно-економічного, інформаційного й нормативно-правового простору.

Центральне місце серед функціональних підсистем регіональної транспортно-логістичної системи повинні займати регіональні розподільні центри, що інтегрують у собі велику кількість основних і підтримуючих транспортно-логістичних функцій і які забезпечують накопичення вантажів, вантажопереробку, сервісне й комерційно-ділове обслуговування, стикування видів транспорту при забезпеченні узгодження транспортно-технологічного процесу, організацію ефективного розподілу товарів і доставку їх кінцевому або проміжному споживачеві.

Інноваційні прориви в розвитку й нарощуванні сучасних транспортних комплексів, яких потребують регіони України, не можуть бути реалізовані в рамках традиційних підходів і значною мірою залежать від того, наскільки при цьому буде розвинена система транспортних послуг, що значною мірою сприяє максимально ефективному застосуванню інноваційних підходів у процесі реалізації стратегічно обґрунтованих рішень у досліджуваному сегменті ринку транспортних послуг. По інфраструктурі і якості надання транспортних послуг

регіональна Україна значно відстає від більшості економічно розвинених країн, що займають провідні позиції в сучасному глобальному світовому ринку, що розвивається. Транспортні комунікації не відповідають зростаючому попиту ринку транспортних послуг. Так, на сьогоднішній день, у центральних регіонах і великих містах України близько 25% загальної довжини автомобільних доріг працюють у режимі, що перевищує оптимальний рівень завантаження, а в периферійних регіонах багато населених пунктів не мають цілодобового сполучення з основними транспортними комунікаціями країни. У результаті середня мобільність пересування громадян України майже в 3 рази нижче, ніж у розвинених країнах. Зростаючі потоки вантажів і пасажирів стримуються слабкою розвитою інфраструктурою, низьким рівнем і якістю надання транспортних послуг, відсутністю сучасних транспортно-логістичних комплексів, великими не виправданими логістичними витратами й багатьма іншими факторами.

Характерною специфікою для теперішнього часу є стійка тенденція концентрації виробництва на рівні регіональних виробників, що впливає на особливості попиту формування ринку транспортних послуг у всіх суб'єктах регіону.

Дослідження показують, що величина цього попиту визначається загальною економічною ситуацією в країні, зокрема, доходами населення, економічною стабільністю підприємств і т.д. Домінуючі фактори формування попиту на транспортні послуги відбиті на рис. 1. При прогнозуванні транспортних потреб регіонів за обсягом, структурою й при визначенні попиту на транспортні послуги доцільно як основний індикатор економічної діяльності в регіонах використовувати показники регіонального валового продукту і його складові, а також рівень добробуту населення і його потреби в тих або інших продуктах.

Система програмних заходів повинна бути спрямована на освоєння перспективних обсягів перевезень вантажів і пасажирів, подолання сформованих регіональних і галузевих диспропорцій у розвитку регіональної транспортної системи, поліпшення стану інфраструктурної бази, використання сучасних технологій перевезень, переробки й зберігання вантажів, підвищення якості перевезень пасажирів, розширення набору послуг, надаваних всім учасникам транспортного процесу. Регіональні програми розвитку транспортних послуг повинні забезпечити: тісну взаємодію всіх підприємств, що здійснюють транспортні послуги; укрупнення вантажо- і пасажиропотоків і концентрацію їх на високооснащених магістралях, що дозволяє значно знизити ресурсоемність і собівартість надання транспортних послуг, поліпшити їх якісні показники, а також стимулювати створення й застосування нових більш ефективних

транспортних засобів; створення виправданих резервів потужності й пропускної здатності транспортних комунікацій, що забезпечують їх роботу в оптимальному режимі; фінансування стратегічного розвитку й удосконалювання великих об'єктів транспортної інфраструктури.

Динаміка українського ринку логістичних послуг в останні 2-3 роки визначається ростом потреб у транспортуванні й складуванні вантажів. Очікувані темпи росту транспортно-логістичних послуг - близько 30% на рік, тоді як в 2004-2008рр. вони становили 6-7% на рік. Виключення становлять контейнерні перевезення, середньорічний ріст яких перевищує 20%.

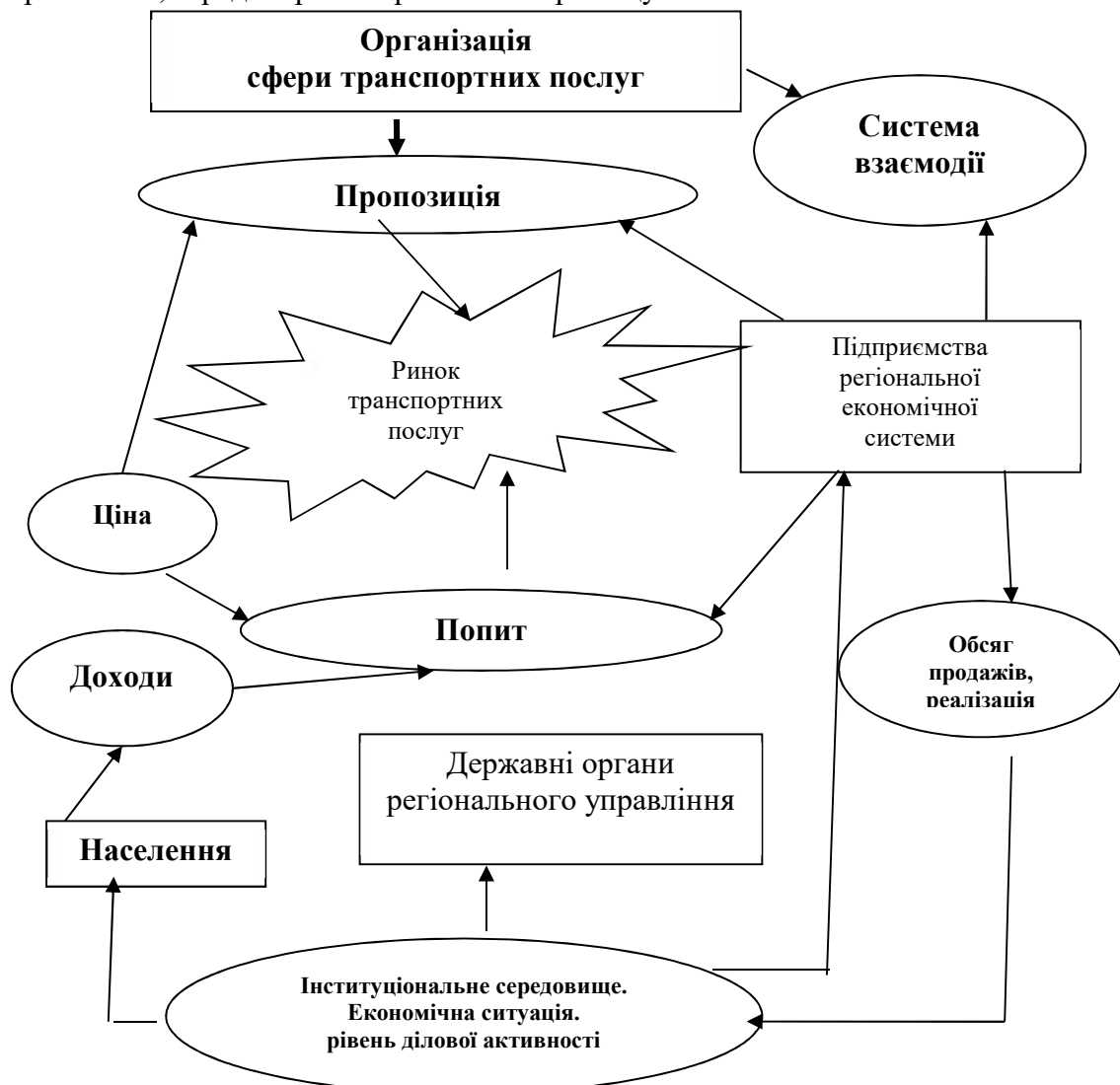


Рис. 1. Фактори формування попиту на транспортні послуги регіональних транспортних систем

Спостерігається наступна світова тенденція розвитку логістики в сфері надання транспортних послуг: перехід транспортних компаній до перевезення все більш дрібних партій вантажів і індивідуалізація обслуговування споживачів; розширення й будівництво великих вантажних терміналів, що забезпечують швидке навантаження й розвантаження транспортних засобів; автоматизація й інформатизація процесу обліку, пересування й доставки вантажу; розширення кількості виконуваних логістичних функцій логістичними компаніями і їх універсалізацією в наданні послуг; поступове стирання галузевих і територіальних границь із одночасним формуванням трансконтинентальних, міжнаціональних логістичних систем.

Перспективи розвитку транспортної складової українського ринку логістичних послуг у визначальному ступені залежать від наступних факторів:

- динаміки економічного росту й споживчого попиту;
  - рівня розвитку транспортної інфраструктури;
  - стану транспортних засобів і рухомого складу з погляду відповідності комерційним і технічним вимогам;
  - відповідності якості й вартості пропонованих послуг запитам клієнтів;
  - адміністративного й законодавчого регулювання, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності національних перевізників;
  - ефективності механізмів державної підтримки проектів у транспортному комплексі.
- Узагальнюючи міжнародний досвід розвитку транспортно-логістичного сервісу, можна відзначити наступні тенденції: відбувається інтеграція й інтернаціоналізація транспортно-логістичних послуг; мережі регіональних розподільних центрів формуються шляхом інтеграції незалежних підприємств, як складових частин державної політики в сфері системи вантажо- і товароруку; створюються міжнародні логістичні центри, що обслуговують як внутрішні, так і зовнішні вантажні й інформаційні потоки.

Прогнозований значний ріст обсягів світової торгівлі, особливо в трикутнику Північна Америка, Європа й країни Південно-Східної Азії, включаючи Китай об'єктивно вимагає адекватної участі транспорту для обслуговування експортно-імпортних операцій. Світовий обсяг експорту за останні 50 років виріс в 10 разів і продовжує збільшуватися більш високими темпами, ніж ВВП відповідних країн. Щоденний обсяг транспортних операцій у цей час перевищує 1,5 трлн. доларів США, тоді як 30 років тому він становив 15 млрд. доларів. У цих умовах незмірно зростають роль і значення світової транспортної системи. Транспорт, будучи матеріальною базою й інструментом товарообміну між окремими регіонами, одночасно виступає як фактор, що

створює й організує єдиний світовий економічний простір, сприяє подальшому розвитку територіального поділу праці й реалізації порівняльних регіональних переваг.

До укладання міжнародних торговельних контрактів необхідно врахувати транспортний фактор і з'ясувати світові ціни на транспортування експортно-імпоротної продукції. Цей фактор характеризує рівень суспільно необхідних витрат на доставку товарів від постачальника до споживача, при цьому оцінюється ефективність транспортного обслуговування на всьому маршруті. У міжнародному товарообміні транспортні характеристики можна розділити на кількісні і якісні. До першого належать географія перевезень, стан економіки, технологія перевантаження й інші. До других – швидкість доставки товару, схоронність перевезеного вантажу, регулярність курсування транспорту, експлуатаційна надійність та ін. Транспортний фактор істотно впливає на ціну товару. Мова йде про урахування транспортної складової в ціні товару, виходячи з географічного розташування партнерів по відношенню друг до друга й до центрів міжнародної торгівлі товаром, а також встановлення економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів, що відображають представницький рівень світових цін у транспортній сфері. При цьому можуть діяти два принципи урахування в цінах взаємного розташування виробників і споживачів: взаємної вигоди й конкурентний. Останній для світової торгівлі є найпоширенішим і характерним. Це принцип, коли здійснюються розподіл вигід і невиклад місця розташування на світовому ринку залежно від конкуренції або співвідношення між попитом та пропозицією на обмінюваний товар. При перевищенні попиту основне навантаження транспортних видатків лягає на покупця. Видатки по транспортуванню можуть бути значними. Тому до підписання контракту необхідно розрахувати всі витрати по всіх ланках транспортних операцій по переміщенню товару [2].

У цей час в Україні нормативи якості визначаються транспортом, виходячи зі своїх можливостей і вони не враховують багатьох вимог споживачів його послуг. У процесі виконання контрактних зобов'язань по поставці товарів сторони вступають у договірні відносини як із транспортними організаціями у своїх країнах, так і за рубежом. Насамперед, мова йде про перевезення вантажів від виробників до вихідних пунктів у своїй країні. Тут використовується головним чином залізничний, автомобільний, річковий транспорт. А далі підключається міжнародний транспорт, де головну роль відіграють морський і автомобільний. Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на підставі двосторонніх і багатосторонніх угод, які укладають відповідні органи держав-учасників, по єдиному транспортному документу - міжнародній накладній, що є

договором перевезення. Західноєвропейські країни координують діяльність залізниць на основі договірної угоди КОТІФ [2]. У залізничному сполученні із цими країнами залізниці СНД аналогічних міжнародних угод не мають. Східноєвропейські країни мають свою угоду про пряме залізничне сполучення СМГС, у якому беруть участь також країни Азії (Китай, Корея, Монголія, В'єтнам) [3]. В 1991 році з угоди вийшли європейські країни, але форма накладної при відправленні вантажів з території й на територію країн колишнього СРСР збереглася. Доставка вантажів у західні країни й назад здійснюється з переоформленням договору перевезення на вихідних прикордонних станціях залізниць інших країн, які є учасницями СМГС і КОТІФ. Відповідно до Міжнародного транзитного тарифу (МТК) перевезення вантажів країн СНД оформляється перевізними документами СМГС до вихідної прикордонної станції останньої транзитної дороги, що бере участь у СМГС. СМГС встановлює порядок прийому вантажів до перевезення й видачі їх одержувачеві, укладання договору перевезення, комерційних реквізитів залізничної накладної, строки доставки вантажів, правила перевезення вантажів на особливих умовах (довгомірні, великовагові, небезпечні, хімічні, швидкокопсувні, живність).

Основні умови, які складаються в міжнародних автомобільних вантажних перевезеннях, регулює Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів ЕЕК ООН (КДПГ - СМР), підписана в Женеві 19 травня 1956 р. [4]. Вона застосовується до будь-якого договору про перевезення вантажів автотранспортом, коли місця прийняття до перевезення й доставки вантажів, зазначені в договорі, перебувають у різних країнах, з яких принаймні одна є учасницею конвенції. В 1983 році до конвенції приєднався СРСР. При автодорожніх перевезеннях вантажів без їх проміжного перевантаження через митні кордони декількох держав застосовується міжнародний документ - книжка МДП (Comet TIR). Таке перевезення вантажів регулюється Митною конвенцією про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП від 14 листопада 1975 г) [4]. Видається ця книжка асоціацією, що входить до складу Міжнародного союзу автомобільного транспорту й уповноважена митною владою.

Транспортування вантажів повітряним шляхом регулюється законодавчими актами про авіаперевезення. Перевезення товарів оформляється авіавантажною накладною, що виписується відправником вантажу й підтверджує наявність договору між відправником вантажу й перевізником про перевезення вантажу по авіалініях перевізника. Вона не є товаросупроводжувальним документом, видається в трьох справжніх екземплярах і вручається перевізникові разом з

товаром.

При перевезеннях морським транспортом укладаються договори відповідно до вказівок, викладених в нормативних документах, - Кодексі торговельного мореплавання (КТМ), уставах [49]. Основний зміст договору морського перевезення вантажів відповідно до КТМ полягає в тому, що перевізник (фрахтівник) зобов'язується прийняти від відправника вантажу (фрахтувальника) вантаж, доставити його в цілості в передбачене договором місце призначення й там здати фрахтувальникові або по його вказівці іншому одержувачеві вантажу, а відправник вантажу зобов'язується в погоджений термін надати передбачений договором вантаж для навантаження його на судно, сплатити обумовлену провізну плату (тариф, фрахт) і прийняти вантаж від судна в пункті призначення.

Сьогодні в Україні нормативи якості визначаються транспортом, виходячи зі своїх можливостей вони не враховують багатьох вимог споживачів його послуг. Отже, комплексне підвищення привабливості транспортних коридорів для транзитного руху, удосконалювання послуг потрібно здійснювати за такими критеріями, як точність, надійність і швидкість транспортування. Так, як, із правовим забезпеченням експорту транспортних послуг на транспорті виникають серйозні проблеми, необхідне створення системи забезпечення безпеки й універсальності руху, метою якого повинна бути розробка й удосконалювання норм міжнародного права в області перевезень. У цілому регламент здійснення вантажних перевезень удосконалюється рік у рік, убираючи в себе всі нові тенденції й одержуючи своє оформлення в укладанні угод, договорів, різних конвенцій і т.п. Україні варто було б не упускати можливості для розширення своїх прав у цій сфері, активно беручи участь у міжнародній правочинній діяльності, що стосується вантажних перевезень.

### **Література:**

1. Димарчук С. М. Питання формування регіональних транспортно-логістичних систем // Проблеми раціонального використання соціально-економічного та природно-ресурсного потенціалу регіону: фінансова політика та інвестиції: Зб. наук. пр.: Сер. "Зайнятість, праця та соціальна інфраструктура". – Луцьк, 2002. – Вип. 8. – № 3. – С. 163–170.

2. Несвет Г. Старый знакомый – новый сосед // Весь транспорт. – 2005. – № 1–2. – С. 50–57.

3. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: Монографія / За ред. С. І. Дорогунцова. – К.: Наук. світ, 2003. – 467 с.



4. Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП // Економіка України.– 2005.– № 3.– С. 4–19.

5. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні: Т. 1 / За ред. канд. екон. наук. В. Г. Дідика.– К.: ТОВ “Ніка-Прінт”, 2006.– 392 с.

### **1.17. Strategic management of hotel industry enterprises**

Hotel enterprises of Ukraine in modern conditions operate in an environment of multidimensional competition, in which effective management depends on the timely introduction of innovations. The growth of competition in the hotel industry requires the use of innovative methods of personnel management, material resources, information, implementation of infrastructure and technological and other innovations in the activity of hotel enterprises. The world has gained an enormous experience of successful hotel business management on the basis of the systematic introduction of innovations. It can not be rejected, it must be studied, carefully transferred to the domestic soil, taking into account national specifics. Future specialists in the field of shaved economy should acquire skills for establishing a link between the dynamics of macro and micro-environment, the innovative potential of hotel enterprises and other factors of influence; on the basis of the revealed factors to be able to predict the dynamics of the development of innovative technologies in the activity of hotel enterprises in Ukraine and abroad.

Of course, there are specific requirements for catering during a vacation, a tourist trip. Therefore, the restaurant enterprises at the hotel serve a rather diverse contingent of visitors both domestic and foreign. For each category of consumers, special methods, techniques for servicing the staff of the hotel and restaurant complex are needed. This study focuses on the issue of improving the quality of customer service for restaurant services at hotels.

Questions about standards of service in the hotel business and the quality of hotel services are considered by such renowned Ukrainian scientists as Roglev H. [11], Boyko M.G. and Hopkalo L.M. [9], Khudo V., Kiyanytsa A. [6], Kabushkin N. [4], Agafonova L. [1], Vinogradskaya A. [3] and others.

In the modern hotel business, only those hotels that can offer high-quality services to their clients, which is impossible without professionally trained staff, can withstand a fierce competition. The urgency of the study of personnel management of the enterprises of the hotel and restaurant industry in the conditions of globalization is