

ЕМіністерство освіти і науки України  
Сумський державний університет  
Навчально-науковий інститут фінансів, економіки та менеджменту  
імені Олега Балацького  
Кафедра економічної теорії

**INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS  
AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

**МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ  
ТА СТАЛИЙ РОЗВИТОК**

**MIEDZYNARODOWE STOSUNKI GOSPODARCZE  
I ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ**

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ  
И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ**

Матеріали

Міжнародної науково-практичної конференції  
(Суми, Україна, 5–6 травня 2017 року)



Суми  
Сумський державний університет  
2017

## УМОВИ ОЦІНЮВАННЯ АСИМЕТРІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

**Льченко С.В.**, д.е.н., с.н.с., пров.н.с.

*Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України*

Одним з ключових пріоритетів укріплення позицій держави на світових ринках у переважній більшості розглядається розвиток транспортної сфери, ступінь її ефективність її залучення у процеси обміну. Неоднорідність світового ринку транспортних послуг, як і вторинність попиту на них – фактори, які формують архітектуру сфери транспорту у глобальних масштабах. У даному контексті важливим є наявність вантажної бази, її доступність, платоспроможний попит користувачів, рівень диференціації зон виробництва та користування. Саме останньому слід надати особливої уваги у контексті цієї роботи, оскільки побудова моделі, за допомогою якої можливі визначення та оцінка рівня диференціації у межах системи, є найбільш складною з багатьох причин.

Визначення ступеня асиметрії з точку зору різних сфер економіки суспільства – стосовно регіонального розвитку, функціонування товарних ринків, дисбаланс на рівні підприємств певної сфери тощо, - запроваджені багатьма дослідниками [1, 2, 3]. Незважаючи на практичну відсутність досліджень по визначенню ступеня асиметричного розвитку транспортних ринків, існує невеличка кількість робіт, які присвячені цим питанням, їх автори пропонують своє бачення вирішення проблем по нівелюванню різких дисбалансів розвитку ринків транспортних послуг.

Під час вирішення проблем розвитку регіонів важливо враховувати факт сконцентрованості ресурсів на певній території, тобто наявність вираженого їх локального характеру. У той же час, знаходження оптимуму збалансованого розвитку транспортних ринків передбачає врахування просторового фактору, приймаючи до уваги мережевий характер транспортної системи, у тому числі тієї, що включена у різні територіально-виробничі комплекси.

Надання транспортних послуг, їх обсяг та якість визначаються факторами, які, у свою чергу, формують цей ринок. Співвідношення «попит-пропозиція», ековимоги, соціальне навантаження на підприємства, вантажна база, законодавчо-правове поле, стан інфраструктури, якість та кількість рухомого складу тощо, формують умови, в яких здійснюється робота транспорту. Ступінь збалансованості всіх факторів буде впливати на якість транспортної продукції. Можливість оцінки цього ступеня, вплив кожного з них на загальний процес виробництва, визначення причин дисбалансу всього процесу, його оцінювання та надання рекомендацій по зниженню ступеня розшарування - достатньо складне завдання, комплексне,

яке залежить від багатьох непередбачуваних факторів. Тим не менш, проведення такого оцінювання необхідне й здійсненне. При цьому важливо притримуватися певних принципів, які нададуть процесу риси якості, достовірності, надійності.

1. Гребенкин А.С. Асимметрия развития регионов: факторы возникновения и регулирования / А.С. Гребенкин, Д.Ф. Скрипнюк // *Налоги, Инвестиции, Капитал.* – 2005. – № 1–3. – С. 182-189.

2. Минакир П.А. Мнимые и реальные диспропорции экономического пространства / П.А. Минакир // *Пространственная экономика.* - 2008. – № 4. - С. 5-18.

3. Організація та проектування логістичних систем / [за ред. М.П. Денисенка, П.Р. Лековця, Л.І. Михайлової]. – К. : Центр учб. літ., 2010. – 336 с.

## **МОДЕРНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ ЧИННИК СТАЛОГО РОЗВИТКУ**

**Коніщева Н. Й.**, д.е.н., проф., **Набока О. Г.**, д.п.н., проф.,

**Власов В. О.**, канд. наук. з держ. управління

*ДВНЗ «Донбаський державний педагогічний університет» (Україна)*

Як зазначено у Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», яку схвалено указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015, для виходу України на провідні позиції у світі «Україна має стати державою з сильною економікою та з передовими інноваціями» [1]. Це відповідає «Цілям сталого розвитку 2016–2030», розробленим ООН, у яких наголошено необхідність сприяння «поступальному, всеохоплюючому та сталому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх». Для цього необхідно «домогтися підвищення продуктивності в економіці шляхом диверсифікації, технічної модернізації та інноваційної діяльності» [2].

Розвиток інноваційної економіки є єдиною можливістю входження країни в глобальну економіку на рівноправних умовах. Тому головними конкурентоспроможними ресурсами України повинні стати наука, освіта, виховання та розвиток інтелекту, наукоємні технології, інтелектуальна власність, а також спеціалізована інфраструктура щодо впровадження та розповсюдження інновацій.

В умовах глобалізації сталий соціальний розвиток і модернізація економіки неможливі без пріоритетної політики розширеного відтворення людського капіталу, розвитку трудового потенціалу на основі націленості системи вищої освіти на потреби ринків праці. Відповідно підвищується значення навчальних закладів, в першу чергу, університетів як середовища, де створюються особливі умови для вирощування соціально відповідальних особистостей.