

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Головною причиною неефективної реалізації програм регіонального розвитку внаслідок їх неузгодженості є відсутність детально розробленої і обґрунтованої стратегії розвитку регіонів, що передбачає в процесі її розробки детальне обґрунтування пріоритетних напрямів і вузлових точок зростання.

Головна особливість технології управління пріоритетними програмами регіонального розвитку полягає у використанні методу мережевого планування – незамінного елемента сучасного проектного менеджменту. З допомогою зазначеного методу вирішується завдання координації, синхронізації діяльності органів влади всіх рівнів (включаючи муніципальний рівень) для вирішення конкретних завдань в сферах дії пріоритетних національних проектів. Використання даного методу представляється не тільки виправданим, але й необхідним, враховуючи, що більшість заходів пріоритетних програм передбачають розподіл обов'язків, зон відповідальності органів влади всіх рівнів і збір на якийсь ділянку може поставити під загрозу виконання всіх заходів, привести до неефективного використання бюджетних коштів. Актуалізуються сьогодні необхідність переходу до «планування результатів» на противагу «плануванню ресурсів», що є важливою умовою підвищення ефективності та якості державного управління, а отже і необхідною умовою сталого регіонального розвитку.

Комплекс робіт з організації мережевого планування пріоритетних програм у регіонах, на наш погляд, повинен включати [8, с. 40]:

- розробку календарних (мережевих, зведених) планів заходів з реалізації програм;
- підготовку методичних матеріалів з їх розробки до ведення (актуалізації) планів;
- побудова системи календарного планування і контролю з реалізації цільових програм.

В процесі проектування системи управління програмою розвитку регіону найчастіше використовуються так звані виконавчі дирекції програм, що є формою традиційного оперативного управління.

Разом з тим, у типовій моделі з реалізації програм регіонального розвитку поставлена задача створення гнучкої структури управління та контролю, що враховує специфічні особливості регіону, а також забезпечення завдань національного і регіонального стратегічного і тактичного управління.

**Висновки та пропозиції.** Використання планування при реалізації пріоритетних програм у регіонах дозволяє на державному рівні здійснювати аналіз поточної ситуації у сфері соціально-економічного розвитку кожного регіону, закладає фундамент для формування довгострокових цілей соціальної політики, що є одним з найважливіших складових елементів системи державного регулювання економіки. У сучасних умовах процес розробки та досягнення цілей соціально-економічного розвитку є керованим процесом, в який, крім держави, залучаються також представники регіональних груп інтересів, бізнес-спільнота і недержавні некомерційні організації, в теж час приватний сектор, суспільство, органи влади мають можливість брати участь у виробленні основ політики регіонального розвитку на найближчу та довгострокову перспективу.

### **СПИСОК ДЖЕРЕЛ:**

1. Составляющие экономической стратегии. - [Электронные ресурсы]. - Режим доступа : <http://iptrs.spb.ru>.
2. Соціально-економічні відносини у державі, її регіонах та населених пунктах: теорія, методологія, практика: монографія / За аг. Ред. Дорофєєв В.В. – Донецьк: «ВІК», 2012. – 298 с. - С. 77-104.
3. Регіональна політика: правове регулювання. Світовий та український досвід / Василь Куйбіда, Анатолій Ткачук, Тетяна Забуковець-Ковачич; за заг. ред. Р. Ткачука. – К. : Леста, 2010. – 224 с.
4. Мацегора О.Ю. Організаційно-економічний механізм реалізації стратегії соціально-економічного розвитку регіону / О.Ю. Мацегора // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2013. – № 16 (205). – С. 130-134.
5. Вишиванок М.В. Сучасна модель реалізації державної політики забезпечення комплексного і збалансованого розвитку регіонів / М.В. Вишиванок // [Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія : Управління](#) . – 2012. – Вип. 3. – С. 302-309.
6. Годлевська А.А. Інструменти соціально-економічного розвитку регіонів: стратегічний аспект / А.А. Годлевська // «Стратегія та механізми прискореного інноваційного розвитку економіки України на засадах соціально-екологічної відповідальності»: тези доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Вінниця, 29-30 жовтня 2014 р.). – Дніпропетровськ : НГУ, 2014. – С. 40-41.
7. Годлевская А.А. Инструменты регионального развития: проблемы и опыт Украины / А.А. Годлевская // Научно-практический журнал «Потребительская кооперация». – Беларусь: Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации, 2014. – № 4 (47). – С. 20-23.
8. Годлевська А.А. Інструменти соціально-економічного розвитку регіонів: стратегічний аспект / А.А. Годлевська // «Стратегія та механізми прискореного інноваційного розвитку економіки України на засадах соціально-екологічної відповідальності»: тези доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Вінниця, 29-30 жовтня 2014 р.). – Дніпропетровськ : НГУ, 2014. – С. 40-41.

### **ФАКТОРИ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ**

*Дорофєєва Х.М.*, аспірант кафедри міжнародної економіки і туризму Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського (Україна)

#### **Дорофєєва Х.М. Фактори глобалізації, що впливають на розвиток транспортних мереж**

Сучасна ситуація у світовій економіці характеризується, з одного боку, бурхливим розвитком інтеграційних процесів, фрагментарністю розвитку національних господарств і різними рівнями їх відкритості для участі в міжнародних економічних відносинах. З іншого боку, наявний недостатньо ефективний розвиток транспортних мереж, як на рівні світового господарства в цілому, так і в рамках національних економік. У статті розглядаються теоретичні засади впливу проявів глобалізації на розвиток транспортних мереж. Представлений факторний підхід до визначення сутності глобалізації та на його основі обумовлений вплив факторів глобалізації на розвиток транспортних мереж. Визначені основні типи бар'єрів, що перешкоджають глобальному розвитку транспортних мереж. Виявлені основні вимоги, що висуваються до функціонування транспортних мереж в умовах глобалізації, особлива увага приділена екологічності та безпечності. Розглянуті інструменти оптимізації роботи транспортних мереж, та заходи щодо покращення їх функціонування.

**Ключові слова:** глобалізація, факторний підхід, транспортна мережа, інтеграція, транспортний комплекс

#### **Дорофєєва К.М. Фактори глобалізації, впливаючі на розвиток транспортних мереж**

Современная ситуация в мировой экономике характеризуется, с одной стороны, бурным развитием интеграционных процессов, фрагментарностью развития национальных хозяйств и различными уровнями их открытости для участия в международных экономических отношениях. С другой стороны, имеется недостаточно эффективное развитие транспортных сетей, как на уровне мирового хозяйства в целом, так и в рамках национальных экономик. В статье рассматриваются теоретические основы влияния проявлений глобализации на развитие транспортных сетей. Представлен факторный подход к определению сущности глобализации и на его основе обусловлено влияние факторов глобализации на развитие транспортных сетей. Определены основные типы барьеров, препятствующих глобальному развитию транспортных сетей. Выявлены основные требования, предъявляемые к функционированию транспортных сетей в условиях глобализации, особое внимание уделено экологичности и безопасности. Рассмотрены инструменты оптимизации работы транспортных сетей, и

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

мероприятия по улучшению их функционирования.

**Ключевые слова:** глобализация, факторный подход, транспортная сеть, интеграция, транспортный комплекс

**Dorofeyeva K. The factors of globalization affecting the development of transport networks**

The current situation in the world economy is characterized, on the one hand, by the rapid development of integration processes, fragmentation of development of national economies and different levels of their openness for participation in international economic relations. On the other hand, there is a lack of effective development of transport networks, both at the level of the world economy and within the framework of national economies. The article examines the theoretical foundations of the influence of the manifestations of globalization on the development of transport networks. The factor approach to determining of the nature of globalization is presented and on its basis the influence of globalization on the development of transport networks is determined. The main types of barriers to the global development of transport networks are identified. The basic requirements for the operation of transport networks in the context of globalization are discovered, special attention is paid to environmental and safety. The tools for optimizing transportation networks, and measures to improve their functioning are examined.

**Keywords:** globalization, the factorial approach, the transport network, integration, transport complex

**Постановка проблеми.** Одним з ключових процесів розвитку світового порядку на рубежі XX-XXI є глобалізація. Відношення до глобалізації вчених неоднозначно і суперечливо, що пов'язано з різноманітністю поглядів на наслідки глобалізаційних процесів. Однак, незважаючи на наявність як позитивних, так і негативних сторін розвитку глобалізації, даний феномен є безальтернативним об'єктивним процесом. Дослідники всіх областей людської життєдіяльності розглядають глобалізацію, як основний фактор розвитку сучасного світу, особливу актуальність це набуває при вивченні особливостей функціонування транспортних мереж, що пов'язано зі збільшенням їх навантаженості.

Структурні зрушення, що характеризують процеси світового виробництва і міжнародної торгівлі, значною мірою обумовлюються змінами, що відбуваються у світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація національних компаній передбачають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без ефективної роботи транспортних мереж. Транспорт, обслуговуючи практично всі види міжнародних економічних відносин, є основою формування внутрішніх і міжнародних ринків та забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки. За своєю сутністю транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди, витрати на транспортування продукції безпосередньо враховуються і включаються в ціну товару або проявляються в ній у непрямою вигляді.

**Аналіз попередніх досліджень та публікацій.** Спроби визначення терміна «глобалізація» робили такі вчені, як Т. Левіт, К. Оме, К. Поппі, К. Томас, У. Бек, Т. Ларссон, В.А. Дергачов, Л.Є. Герін, А.В. Холопів, Р.Л. Гарріс, С. Галєбські та ін. Систематизовану концепцію існуючих підходів до навчання процесів глобалізації на основі факторів, що обумовлюють їх розвиток, запропонували Є.Г. Кочетов і В.С. Білозубенко. Розгляду особливостей функціонування транспортних мереж в умовах глобалізації присвячені роботи А.А.Е. Горєва, А.Е. Емірової, В.К. Городецького, В.В. Мацкевича, І.В. Познанської, Т.М. Пахомової та ін.

**Виділення невирішеної проблеми.** Транспортні складові завжди була важливим елементом супроводу глобалізаційних процесів. До 80-х років XX століття дослідники визначали глобалізацію, як об'єднання ринків збуту окремих продуктів, що виробляються великими міжнародними компаніями, корпоративна стратегія яких була спрямована на освоєння всіх ринків (тобто в глобальному масштабі), а не якогось одного національного чи зарубіжного ринку, що неможливо без відповідного розвитку транспортних мереж. Це обумовляє необхідність визначення ступеню впливу глобалізації на розвиток транспортних мереж з метою підвищення ефективності їх функціонування.

**Мета наукової статті.** Головною метою дослідження є виявлення факторів глобалізації, що обумовлюють розвиток транспортних мереж як на національному, так і на міжнародному рівнях.

**Результати дослідження.** На сьогоднішній день існує безліч визначень терміну «глобалізація». У науковій літературі розглядаються кілька підходів до дослідження його сутності. Є.Г. Кочетов [1] і В.С. Білозубенко [2], систематизувавши наявні точки зору на природу глобалізації, звели їх до позицій факторного підходу, що дало змогу одночасно пізнати сутність цього складного процесу та виявити його фактори, що здійснюють значний вплив на розвиток світового господарства. Основними позиціями цієї концепції є:

1. Комунікаційний підхід. У роботах прихильників даного підходу глобалізація безпосередньо ототожнюється з процесами розвитку транспортних мереж та зв'язку, що дає можливість безперешкодно переміститися товарам і людям. Т. Ларссон у своїй книзі «Гонка за лідером: Реальна історія глобалізації» визначає даний термін як процес світової «усадки», скорочення відстаней і зближення речей [3; С. 9]. Провідні вчені бізнес-школи Ковентрі розуміють глобалізацію, як розвиток взаємозв'язків між організаціями та народами не дивлячись на національність, географічні та культурні кордони [4]. Рациональне формування та ефективний розвиток транспортних мереж дозволяє збільшити мобільність економіки, укріпити зв'язки між суб'єктами економічної діяльності та усунути бар'єри ізоляваності. Прихильники даного походу зіставляють виникнення глобалізації зі становленням Римської імперії і великими географічними відкриттями XV-XVI ст. В умовах розвитку суспільства, виникнення держав, розширювалися території, охоплені бартером і торгівлею, формувалися перші транспортні мережі, здатні задовольнити торговельні, військові, виробничі та культурні потреби суспільства.

2. Представники інформаційного підходу до визначення глобалізації основними передумовами і чинниками її розвитку вважають інформацію, появу Інтернету. Так, наприклад, в російській геополітичній енциклопедії професора В. А. Дергачова під терміном «глобалізація» розуміється об'єктивний процес в сучасних міжнародних відносинах, вищий етап інтернаціоналізації, заснований на розвитку інформаційних технологій [5]. Інформація, в рамках даного підходу, є найважливішим фактором розвитку виробничо-господарської діяльності в будь-якій галузі та підвищення конкуренції. Її вільне розповсюдження через інтернет веде до формування нових принципів функціонування світової економіки, у т.ч. транспортних мереж. Динамічний розвиток інформаційної світової економіки висуває транспортній галузі вимоги щодо збільшення швидкості та надійності перевезень, таким чином, транспортні мережі повинні бути високошвидкісними та надійними для швидкого подолання значних відстаней, що значно збільшує вартість будівельних і експлуатаційних витрат. Зіставлення часових і вартісних витрат в сукупності підтверджує, що старі технології більше неактуальні, а вирішення проблем транспортної галузі можливо при використанні інноваційних, проривних транспортних технологій.

3. Інституційний підхід передбачає розвиток світового інституційного забезпечення економічних процесів. Так К. Поппі, К. Томас, У. Бек та інші вчені у своїх працях пропагують ослаблення національних суверенитету і державних структур при динамічному розвитку всесвітніх інституційних формацій і легітимізації [6, 7, 8]. Глобалізація зробила необхідними процеси інтеграції національних економік з метою усунення бар'єрів руху товарів, послуг, капіталів та населення, тим самим зменшуючи владу національних органів регулювання. На всіх рівнях управління світовим господарством стає зрозумілим, що відсутність єдиної політики призводить до скорочення темпів розвитку. Виникає і необхідність інтеграції національних і регіональних транспортних мереж в одне ціле, у той час як розвиток транспортної галузі призводить до виникнення проблем, що потребують негайного вирішення не тільки на державному, а й на наднаціональному рівнях. Так, непропорційне збільшення пропускних можливостей автомобільних доріг та аеропортів призвело до появи дорожніх пробок та значних витрат робочого часу, що є найбільш вагомим аргументом у подальшій реалізації єдиної політики, направленої на розвиток світових транспортних мереж.

4. Функціональний підхід є домінуючим, оскільки більшість вчених пов'язує глобалізацію з виникненням і розвитком транснаціонального капіталу, на базі котрого формуються всесвітні мережі виробництва і збуту товарів і послуг. Ще в 1998 році М. Тераніан, вчений Гавайського університету, серед основних елементів глобалізації на перше місце висував транснаціональний капітал, а головними двигунами цього процесу бачив транснаціональні корпорації (ТНК) [9]. На думку головного наукового співробітника

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Волгоградського центру соціальних досліджень, Л.С. Геріна, глобалізація - процес всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції та уніфікації. Основним його наслідком є міжнародний поділ праці, міграція (і, як правило, концентрація) в масштабах всієї планети, мобільність капіталів, людських і виробничих ресурсів, стандартизація законодавства, економічних і технологічних процесів, а так само зближення і злиття культур різних країн, що і призвели до виникнення ТНК [10; С. 57]. Основним ефектом глобалізації є конвергенція міжнародних зв'язків, що стає можливим завдяки динамічному розвитку транспортних коридорів. ТНК одні з перших серед суб'єктів світового господарства намагалися врахувати особливості і доступність всіх ділянок транспортних мереж та нівелювати невідповідності між інфраструктурою різних держав для забезпечення нормального функціонування своїх підрозділів. Перш ніж розвивати свої глобальні транспортні мережі, канали або системи, та чи інша корпорація повинна позиціонувати себе на міжнародному ринку. Це стосується не тільки її маркетингових і виробничих стратегій, але й, насамперед, закупівлі сировини, організації продажу готової продукції і, нарешті, стандартного управління персоналом.

5. Структурний підхід характеризує глобалізацію, як процес формування нової структури світової економіки. Так, фахівець в області макроекономічного регулювання, міжнародної економіки та історії економічних вчень, професор А.В. Холопов вважає глобалізацію найважливішою особливістю розвитку сучасного світу. Він характеризує глобалізацію як посилення взаємозалежності національних економік, взаємовпливу і взаємопереплетення різних сфер і процесів у світовому господарстві. В ході глобалізації формуються економіки відкритого типу, причому, саме поняття «відкрита економіка» змінюється в міру розвитку і ускладнення світогосподарських зв'язків [11]. Основними суб'єктами світової економіки в даному контексті стають не тільки окремі країни, їх взаємозв'язок, а й інтеграційні угруповання і військово-політичні блоки. На даний момент у світі укладено більше 3000 інтеграційних угод, в кожному регіоні світу функціонують 1 або кілька інтеграційних угруповань [12]. Ефективно функціонуючі транспортні мережі забезпечують зв'язки між країнами, що є необхідною умовою для сталого економічного розвитку та добробуту громадян, а активізація інтеграції національних транспортних мереж стимулює не тільки регіональне, а й міжнародне співробітництво. Ефективність роботи транспортних мереж може бути досягнута за рахунок оптимальної інтеграції і взаємозв'язку всіх видів транспорту, використання нової та існуючої інфраструктури та економічно ефективного застосування інноваційних технологічних і оперативних концепцій

6. Інтеграційний підхід розглядає глобалізацію як процес активізації інтеграційної взаємодії країн не тільки на регіональному та континентальному рівні, а й на міжрегіональному та міжконтинентальному. Значний внесок у розвиток даного підходу зробив Р.Л. Гарріс спільно з С. Галібскі. В основі їх ідей лежить розуміння глобалізації як всесвітньої інтеграції людства, стиснення взаємодії між людьми в масштабах всієї планети [13]. Можуть бути виділені три види бар'єрів, що підлягають усуненню, для досягнення цієї мети:

- фізичний бар'єр (митний контроль, формальності при перетинанні кордону та ін.);
- технічний бар'єр (різниця у національних стандартах);
- фіскальний бар'єр (різниця у ставках ПДВ та ін).

Зняття зазначених бар'єрів дає країнам цілий ряд переваг в умовах глобалізації:

- спрощення процедур документального оформлення вантажів за допомогою використання єдиного адміністративного документа, скорочення витрат часу при перетині кордону;
- зменшення кількості митних формальностей щодо вантажів, що прямують транзитом в інші країни, наприклад, при інтермодальних схемах перевезень контейнерів. Це дозволяє скоротити час, що витрачається на проходження митного контролю в портах і митних терміналах, а отже дозволить частково зменшити навантаження на транспортні мережі;
- спрощення процесу переміщення вантажів між країнами дозволить трансформувати виробничі і розподільні транспортні мережі світу, що вимагатиме меншої кількості технологічного обладнання. Крім того, зміна торгових відносин забезпечила рівні умови вільної конкуренції.

Важливо зазначити, що представлена С.Г. Кочетовим і В.С. Білозубенко концепція вивчення процесів глобалізації визначає всього лише деякі фактори, що обумовлюють їх розвиток, бо в силу своєї виняткової складності та багатогранності зміст глобалізація все ще не набув чітко виражених контурів.

Демографічні та економічні зміни, що також представляють собою фактори глобалізаційних процесів, ставлять перед розвитком транспортних мереж ряд завдань, а саме:

- послуги вантажних та пасажирських перевезень повинні бути більш безпечними, безперешкодними, надійними, екологічно стійкими і фінансово доступними;
- у зв'язку з перетворенням інформації в електронному вигляді в найважливіший компонент сучасної ринкової інфраструктури, вона повинна стати однією з основних позицій в ресурсному потенціалі транспортних підприємств, тобто споживачі повинні мати інформативні системи, які б надавали миттєві і легкодоступні дані про функціонування транспортної мережі;
- екологічний вплив транспорту на здоров'я і добробут людини, клімат і біорізноманіття мають бути різко знижені. Зростання обсягу перевезень не повинно бути прямопропорційно пов'язане зі зростанням попиту на невідновлювані види палива;
- суб'єктам транспортної галузі необхідно підняти рівень кваліфікації відповідно до зростаючих потреб економіки і населення, необхідно зміцнювати дослідний і аналітичний потенціал;
- інститутам управління слід більшою мірою враховувати горизонтальну природу багатьох транспортних проблем з допомогою більшої скоординованості і більш високого ступеня інтегрованості [14].

Оптимізація роботи транспортних мереж є проблемою глобального характеру, проте вирішується вона на національному або регіональному рівнях. Більшість існуючих транспортних мереж - спадщина минулих епох, їх модернізація вимагає значних капіталовкладень, а на сьогоднішній момент у світовому співтоваристві не прийняті глобальні стандарти їх функціонування. Міжнародні організації, такі як ІМО, МСАТ, ОТА, FIATA, СМГС, IATA та інші, розробляють стратегії оптимізації транспортних мереж, але щодо конкретних галузей або для певного виду транспорту, що перешкоджає їх ефективному розвитку в глобальному масштабі.

**Висновки та пропозиції.** Отже, досягнення завдань, що стоять перед транспортною галузю в умовах глобалізації, вимагає рішучих дій з розробки та реалізації інноваційних проектів, тобто просування в інтелектуальних і енергопосилюючих технологіях. Для реалізації проектів традиційних транспортних мереж світової спільноті необхідні значні вливання капіталів і не менш значні витрати часу. Крім того, транспортні мережі можуть бути розташовані в екстремальних умовах, що спричинить за собою збільшення експлуатаційних витрат, і загальні витрати на експлуатацію будуть значно перевищувати інвестиційні витрати на будівництво.

### **СПИСОК ДЖЕРЕЛ:**

1. Кочетов Е. Г. Усвідомлення глобального світу / Е. Г. Кочетов. // Світова економіка і міжнародні відносини. - №5.- 2001. - С.71-76;
2. Білозубенко В.С. Курс лекцій для студентів спеціальності 6.050105 «Банківська справа» з дисципліни «Глобалізація та економічний розвиток», 2008. [Електронний ресурс] / В.С. Білозубенко. - Режим доступу: <http://www.library.donduet.edu.ua>;
3. Larsson Thomas, The Real to the Top: The Real Story of Globalization. / T. Larsson. - USA: - Cato Institute, 2001. - P. 150;
4. Coventry Business School, Coventry University, "Glossary" / from J. Beech and S. Chadwick (eds.). - The Business of Tourism Management, Prentice Hall Publisher, 2005. - P. 70;
5. Дергачов В.А. Геополітика. Російська геополітична енциклопедія, 2010р. Розділ «Глобалізація» [Електронний ресурс] / В.А. Дергачов. - Режим доступу: <http://dergachev.ru/Russianencyclopaedia/04/90.html>;
6. Poppi Cesare. Wider Horizons with Larger Details: Subjectivity, Ethnicity and Globalization", in Alan Scott (ed.), The Limits of Globalization: Cases and Arguments / C. Poppi, A. Scott. - London: - Routledge, 1997. - P. 285;

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

7. C. Thomas. Globalization and the South. / in C. Thomas and P. Wilkin (eds.), Globalization and the South. - Houndmills, Basingstoke: - Macmillan, 1997. – P. 148;
8. Beck Ulrich. The Cosmopolitan Perspective: Sociology of the Second Age of Modernity. / U. Beck. // British Journal of Sociology. - № 1.– 2000. - PP. 79-105;
9. Globalization Texts, Concepts and Terms. / compiled by Fred W. Riggs. - University of Hawaii, 1998.;
10. Абалкін. Л. І. Економічна енциклопедія / Л. І. Абалкін. - М.: ВАТ «Видавництво «Економіка», 1999. – С. 859;
11. Холопов А.В. Глобалізація і макроекономічну рівновагу / А.В. Холопов. // МЕiМО. - № 2. - 2005. - С. 15-23;
12. Офіційний сайт : World Trade Organization [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.wto.org>;
13. Richard L. Harris. The Global Context of Contemporary Latin American Affairs. / in S. Halebsky and R. L. Harris (eds.), Capital, Power, and Inequality in Latin America. - Boulder: - Westview Press, 1995. - P. 279;
14. Транспорт і інновації: визволення потенціалу. Аналітична доповідь Секреторіату Міжнародного транспортного форуму [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.internationaltransportforum.org/2010/pdf/SecretariatPaperru.pdf>.

### **МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ**

**Дробот С.В.**, здобувач кафедри менеджменту Черкаського державного технологічного університету (Україна)

#### **Дробот С.В. Методологічні основи стратегічного планування регіонального розвитку**

У статті виявлено імперативи розробки стратегічних планів саме для рівня економічних районів та агломераций. Запропонована методика стратегічного планування на регіональному рівні, яка орієнтована на досягнення спільних для районів і міст взаємовигідних цілей. Представлено процес стратегічного планування у вигляді блок-схеми і подано систему заходів в цьому напрямі. Проаналізовано базові засади розробки стратегії для регіону з врахуванням нормативно-правової складової. Запропоновано алгоритм розробки та реалізації стратегії сталого розвитку регіону, який базується на трьох взаємопов'язаних етапах: аналіз стратегічного потенціалу регіону; формування концепції сталого розвитку регіону; розробку стратегії сталого розвитку регіону; реалізацію стратегії; моніторинг і оцінку відповідності досягнутих результатів поставленим цілям. Виявлено пріоритети забезпечення сталого розвитку як системи переваг суб'єктів його господарського простору. Запропоновано заходи з розширення компетенцій і повноважень структур влади на рівні економічного району для забезпечення переходу регіону до сталого розвитку.

*Ключові слова:* стратегія, стратегічне планування, регіональний розвиток, стратегічний потенціал, концепція, сталий розвиток.

#### **Дробот С.В. Методологические основы стратегического планирования регионального развития**

В статье выявлены императивы разработки стратегических планов именно для уровня экономических районов и агломераций. Предложена методика стратегического планирования на региональном уровне, которая ориентирована на достижение общих для районов и городов взаимовыгодных целей. Представлен процесс стратегического планирования в виде блок-схемы и подано систему мер в этом направлении. Проанализированы базовые принципы разработки стратегии для региона с учетом нормативно-правовой составляющей. Предложен алгоритм разработки и реализации стратегии устойчивого развития региона, который базируется на трех взаимосвязанных этапах: анализ стратегического потенциала региона; формирования концепции устойчивого развития региона; разработку стратегии устойчивого развития региона; реализацию стратегии; мониторинг и оценку соответствия достигнутых результатов поставленным целям. Выявлены приоритеты обеспечения устойчивого развития как системы предпочтений субъектов хозяйственного пространства. Предложены мероприятия по расширению компетенций и полномочий структур власти на уровне экономического района для обеспечения перехода региона к устойчивому развитию.

*Ключевые слова:* стратегия, стратегическое планирование, региональное развитие, стратегический потенциал, концепция, устойчивое развитие.

#### **Дробот S. Methodological framework for strategic planning of regional development**

The article identifies the imperatives of developing strategic plans for a level of economic regions and agglomerations. The technique of strategic planning at the regional level, which is focused on achieving common areas and cities beneficial goals. Presented to the strategic planning process in the form of a block diagram and enjoyed a system of measures in this direction. Analyzed the basic principles of the development strategy for the region, taking into account regulatory component. An algorithm for the development and implementation of the strategy of sustainable development of the region, which is based on three interrelated stages: analysis of the strategic potential of the region; the formation of the concept of sustainable development of the region; development of a strategy for sustainable development of the region; the implementation of the strategy; monitoring and evaluation of conformity of the results achieved with the objectives. Identified priorities of sustainable development as a system of preferences of the subjects of commercial space. The activities proposed for the extension of the competences and powers of the authorities on the economic level of the area to ensure the region's transition to sustainable development.

*Keywords:* strategy, strategic planning, regional development, strategic potential, concept, sustainable development.

**Постановка проблеми.** Розробка стратегії сталого розвитку регіону вимагає серйозного наукового обґрунтування на основі складної аналітичної роботи з оцінки соціально-економічного розвитку всіх структурних елементів регіону. Правильність побудови дерева цілей, вибору орієнтирів просування до них, оптимальність визначення пріоритетів, повнота врахування наявних імперативів; визначення найбільш ефективних методів, інструментів та виявлення всіх можливих джерел досягнення цілей; достовірність результатів оцінки досягнутих результатів поставленим цілям і проведення своєчасної корекції в разі їх розбіжності визначає успіх реалізації зазначеної стратегії.

Методичний підхід до стратегічного планування розвитку регіону обрано і розроблено на основі прагматичного відбору елементів різних концепцій і методик та їхнього синтезу з метою забезпечення необхідної гнучкості, відносної свободи дій у виборі механізму та інструментів реалізації стратегії в специфічних соціально-економічних умовах життєдіяльності регіону. Оскільки в Україні всі стратегії регіонального розвитку базуються на принципі «вертикального планування», то основна відмінність обраного нами підходу буде полягати в застосуванні принципу «горизонтального планування на регіональному рівні».

В зв'язку з цим вирішення проблеми стратегічного планування на регіональному рівні стає визначальним для налагодження соціально-економічної рівноваги регіонів та підвищення рівня життя населення в цілому.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-прикладні дослідження в області стратегічного планування здійснювали такі вчені як Абалкін Л. І. [1,2], Ансофф І. Х. [3], Гранберг О. Г., Мінцберг Г. [4], Пірс Дж., Робертсон Р. [5], Стрикленд А. Дж., Томпсон А. А. [6], Хаттен К., Шендел Д. [7] та ін.

**Виділення невирішеної проблеми.** Широкий спектр теоретико-прикладних досліджень дають методичну базу для здійснення стратегічного планування на державному рівні та носять загальнотеоретичний характер. Проведені дослідження не зовсім відповідають потребам специфіки стратегічного планування на регіональному рівні.

**Мета наукової статті.** Метою роботи є формування методологічної бази стратегічного планування на регіональному рівні.