

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

Следует отметить, что обусловленное этими отклонениями некоторое незначительное увеличение затрат обычно существенно перекрывается снижением стоимости работ за счет роста производительности труда при непрерывном потоке. Это позволяет говорить об общей эффективности ведения работ непрерывным потоком.

Ξ (млн.грн)—удешевление (удорожание) при данном сроке строительства по сравнению со сроком 22 месяца; $\Xi_{ам}$ — экономия в результате уменьшения ущерба от замораживания капиталовложений при сокращении сроков строительства; $\Xi_{накл.}$ —экономия за счет снижения накладных расходов; Ξ_k —дополнительные затраты на временный жилой поселок (доставку рабочих) при сокращении сроков строительства; $\Sigma\Xi$ — суммарная зависимость между увеличением (уменьшением) стоимости строительства и сроками; $T_{опт}$ —оптимальный срок строительства (до пуска 1-й очереди).

Оптимальная продолжительность такого потока выявляется путем сопоставления затрат при разных вариантах продолжительности строительства. Например, при строительстве группы незначительно отличающихся по мощности шахт, расположенных на разных площадках, и при необеспеченности строек жильем расчет производится методом итераций в следующем порядке:

1. Определяется на первой итерации число рабочих в потоке на основании суммарной трудоемкости и объема строительно-монтажных работ планируемая выработка на одного рабочего в гривнах.

2. Устанавливаются сроки начала и окончания строительства в потоке i -го объекта и число рабочих на нем.

3. Затем расчеты повторяются на 3-й, 4-й и т. д. итерациях, причем отношение суммарной трудоемкости к планируемой выработке каждый раз уточняется по данным предыдущей итерации до тех пор, пока результаты не станут устойчивыми.

4. После получения окончательных устойчивых данных о сроках строительства и численности рабочих по каждому объекту по известным формулам или графикам (рис.2) для каждого объекта уточняются размеры накладных расходов, затраты на временные здания и сооружения, на средства механизации и т. д. Сложив все эти уточненные данные и добавив затраты на оборудование, с помощью аппарата дисконтирования получаем окончательные приведенные капиталовложения по каждому объекту, а также суммарные приведенные капиталовложения по всем объектам при данной продолжительности потока T (с учетом разновременности затрат).

5. Расчет методом итераций повторяется для разных значений T и устанавливается, при какой продолжительности потока приведенные капиталовложения окажутся наименьшими. Очевидно, это и будет наивыгоднейший вариант, а соответствующая ему продолжительность потока — оптимальная.

Приведенные выше алгоритм отражает случай, когда условно принято, что численность рабочих в потоке, несмотря на неуклонный рост выработки по годам, не уменьшается. При этом, естественно, весь рост выработки целиком используется для сокращения сроков строительства.

Более распространенным является случай, при котором рост выработки используется частично для постепенного уменьшения численности рабочих, а частично для сокращения сроков строительства. При этом достигается как определенное повышение народнохозяйственной эффективности и снижение накладных расходов, так и некоторое уменьшение затрат на жилье или доставку людей.

РЕЗЮМЕ

В статье предложена экономико-математическая модель выбора мощности шахты с учетом строительства объектов по организации корпоративной отработки запасов.

РЕЗЮМЕ

У статті запропонована економіко-математична модель вибору потужності шахти з урахуванням будівництва об'єктів по організації корпоративного відпрацювання запасів.

SUMMARY

In article the economic-mathematical model of a choice of capacity of mine taking into account building of objects on the organisation of corporate working off of stocks is offered.

ВОПРОСЫ РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РЕГИОНАХ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Пириев К.П., Института Экономики НАН Азербайджана, старший научный сотрудник ¹

Введение

Проблемы исследования по использованию местных строительных материалов и их влияние на развитие регионов республики имеет особое социально-экономическое значение. Исследования по этому вопросу приобретают особую важность в свете принятия в последние годы двух Государственных Программ (2004 – 2008 г.г. и 2009 – 2013 г.г.).

В новых хозяйственных условиях резко возрастают вопросы рационального использования природных ресурсов регионов. В комплексе мер, направленных на решение проблемы рационального природопользования, важное место принадлежит эффективному использованию местных нерудных строительных материалов и накоплению в течение многих лет вторичных сырьевых ресурсов. Вовлечение местных строительных материалов в производство, а также его рациональная перевозка повышает актуальность темы.

В современных условиях социально-экономическое развитие Азербайджана обеспечивается благодаря государственной поддержке и проводимой им социально - экономической политике. Подтверждение тому является углубление экономических реформ в стране, дальнейшее развитие нефтяной отрасли, преодоление неравномерности в развитии регионов и привлечении имеющихся экономических и природных потенциалов.

Анализ использования строительных материалов в регионах Азербайджана

Для улучшения уровня социально-экономического развития регионов республики большое значение имеют местные нерудные строительные материалы и созданное в течение многих лет вторсырье, которое можно привлечь в производство в виде разных строительных материалов, а это позволило бы сократить транспортные расходы по перевозкам из зарубежных стран подобных видов строительных материалов.

Уровень развития строительных материалов в республике в целом зависит от проведенных строительных работ в регионах республики. В связи с широкомасштабным и ускоренным развитием индивидуального строительства в республике потребность в строительных материалах возросла. Но слабое привлечение имеющихся местных строительных материалов в производство в регионах республики создало условие для недостаточного удовлетворения потребности в них. Отметим что, в целом в республике разведено более 300 месторождений нерудных строительных материалов. Лишь половина из этих месторождений привлечено в производство, а остальные разведенные месторождения полностью не используются. Поэтому, учитывая местные условия и потребности каждого региона республики, создание современных совместных предприятий по производству строительных материалов и привлечение этих материалов в местное потребление имеет большое экономическое значение.

Одним из много потребляемых строительных материалов в республике является цемент, который считается «Хлебом» строительства. Потребности цемента в республике обеспечиваются за счет местного производства приблизительно более, чем на 40,0 %. Но для улучшения производства подобного вида строительного материала в стране имеются большие возможности - расширение мощности

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

действующего Карадагского цементного завода, создание нового цементного завода на территории Агдамского района и строительство в западном регионе подобие бывшего Таузского цементного завода (кстати, этот завод производил цветные цементы, которые экспортировались во многие зарубежные страны), которые имели бы большое экономическое и социальное значение для обеспечения сбалансированного развития регионов республики.

Эффективность развития экономики республики в целом и устойчивость социально-экономического развития регионов во многом зависит от уровня развития транспортной системы страны. Для этого требуются дополнительные усилия по развитию транспортного комплекса, улучшение функционирования транспортного и дорожного хозяйств в регионах республики. В настоящее время строительные материалы (песок, щебень, гравий, цемент и др.) доставляются к потребителям (заводам, строительству) железнодорожным и автомобильным транспортом, что, в свою очередь приводит к увеличению общественных затрат, повышению себестоимости готовой продукции и занятости автодороги.

С целью улучшения транспортировки строительных материалов (сыпучих и твердых) можно эффективно использовать опыт зарубежных стран с использованием трубопроводного гидротранспорта. Трубопроводы твердых материалов, обладая значительной пропускной способностью при меньшем количестве обслуживающего персонала, позволяют максимально автоматизировать транспортные и погрузочно-разгрузочные операции, уменьшают потери в пути, разгружают автотрассы, сохраняют сбалансированность окружающей среды. Несмотря на указанные достоинства и экономическую эффективность этого способа транспортировки твердых материалов, он в настоящее время не осуществляется в Азербайджанской Республике. Хотя в республике имеются широкие возможности для применения трубопроводного транспорта в целях транспортировки твердых и сыпучих материалов.

Исследования показывают, что по сравнению с доставкой железнодорожным транспортом твердых и сыпучих материалов на трубопроводном транспорте требуется примерно в десять раз меньше персонала, экономятся капиталовложения и снижаются эксплуатационные расходы. Исходя из этого, всемерное расширение применения трубопроводов в области перевозки сыпучих и других инертных строительных материалов от производителя до потребителя, является одной из основной экономической проблемой современного этапа развития экономики республики.

Известно что, основная часть предприятий по производству сборных железобетонных конструкций и изделий, а также потребители сконцентрированы в пределах Апшеронского (включая г. Баку) экономического района. Так, эти предприятия ежегодно потребляют свыше 1,5 миллиона тонн цемента, из которых более 80% доставляются из Карадагского цементного завода, расположенного примерно в 50 км от этих потребителей.

Весь перевозимый цемент из Карадага до потребителя доставляется железнодорожным и автомобильным транспортом и это, в свою очередь, усложняет процесс доставки и производства, а также загружает автодороги. Учитывая всё это, целесообразным считаем нахождение более прогрессивных путей и методов доставки сырья и материалов к потребителям, обеспечивающих минимум затрат времени и материальных ресурсов. Для рационализации перевозки строительных материалов в Азербайджанской Республике, на наш взгляд, считается целесообразным строительство и ввод в эксплуатацию трубопровода между пунктами Карадаг - Баку, и тем самым осуществлять транспортировку цемента по нему до потребителей.

Кроме этого следует отметить, что заводы по производству железобетонных конструкций и изделий в Апшеронском регионе функционируют в основном за счет привозимого сырья. Так ныне требуемый объем щебня для производства железобетонных изделий и конструкций в пределах г. Баку привозится главным образом, из карьеров, расположенных в г. Мингечауре и Имишлинском районе (ст. Бахрамтепа). Расстояние между производителем и потребителем сырья колеблется от 200 до 300 км. При этом указанные грузы по железной дороге по направлению ст. Карадаглы - Баку и Мингечаур - Баку транспортируются до ст. Аляты, расположенной на 77 км от г. Баку, и дальше отправляются по железнодорожной линии и автотранспортом к потребителю.

Ссылаясь на вышесказанное, можно прийти к такому заключению, что на развитие транспортной сети республики существенное влияние оказало бы также строительство трубопровода для гидротранспорта твердых и сыпучих строительных материалов (песок, щебень, гравий и т.д.). При этом считается приемлемым технология транспортировки с водяной смесью, так как подобная технология давно практикуется в России (перекачка водоугольной смеси по трубопроводу в Кузбассе). Следует также подчеркнуть, что в отличие от перекачки гидроугольной смеси по трубам, гидротранспортировка строительных материалов имеет свои преимущества. После гидротранспортировки угля требуется обезвоживание перед подачей в топку, а это связано с решением целого ряда сложных технических задач, разработкой специального оборудования и дополнительным расходом энергии. Так, при транспортировке таких строительных материалов, как щебень, гравий или же песок не требуются вышеуказанные операции, в связи с применением определённого объёма воды в их производстве. При этом влажность сырья способствует уменьшению расхода воды на единицу производимой продукции. Кроме того, после извлечения из смеси строительных материалов воду можно очистить и использовать для производственно-технических, а также бытовых целей. Указанный вид транспорта является приемлемым также и в других экономических районах республики для транспортировки вышеназванных строительных материалов как на большие, так на малые расстояния.

Предлагаемый вариант перевозки указанных строительных материалов, наряду с улучшением технико-экономических показателей на транспорте, также может способствовать возможности значительной разгрузки автомобильного, железнодорожного транспорта, регулярному обеспечению регионов в указанных продуктах, а также сокращению объема потери в процессе доставки.

Проведённый анализ показал, что кроме вышеуказанных строительных материалов в настоящее время Бакинские заводы производители строительных материалов получают шлак в качестве легких заполнителей из г. Сумгаита и в этом варианте также используются возможности железнодорожного и автомобильного транспорта.

Учитывая большой грузопоток в направлении Сумгаит-Баку, а также не значительную дальность (35-40 км.) перевозки, здесь также является приемлемым трубопроводный транспорт для перевозки указанного груза до потребителя в г. Баку.

Исходя из всего сказанного, можно сделать вывод о том, что система гидравлического трубопроводного транспорта является приемлемым для перевозки жидких, твердых и сыпучих (в том числе строительных) материалов. Поэтому, его применение в ближайшей перспективе, на наш взгляд, должно найти самый широкий масштаб во многих отраслях экономики республики и занять весомое место среди традиционных транспортных систем. Этот вид транспорта следует использовать также при освоении новых месторождений полезных ископаемых, в перемещении сырья на перерабатывающие предприятия и удалении отходов производства в специальные хранилища, расположенные ближе к промышленным площадкам предприятий, поселков и городов.

Таким образом, все вышеприведенные факты показывают, что ускорение развития трубопроводного транспорта по транспортировке твердых, инертных и сыпучих материалов в условиях глобализации в Азербайджанской Республике является одним из не отложных проблем для стабильного и социально-экономического развития регионов республики.

РЕЗЮМЕ

У статті розглянуті питання ефективного використання резервів будівельних матеріалів, що мають важливе значення в соціально - економічному розвитку регіонів, а також основні напрямки застосування будівельних матеріалів відповідно до місцевих умов. Разом з тим досліджено ефективність перевезення будівельних матеріалів (цемент, пісок, гравій, вторинні сировинні матеріали і др.) за допомогою трубопроводів.

Ключові слова: розвиток регіонів, кольоровий цемент, пісок, щебінь, гравій, транспортування твердих матеріалів, гідротранспортування.

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены вопросы эффективного использования резервов строительных материалов, имеющих важное значение в социально – экономическом развитии регионов, а также основные направления применения строительных материалов в соответствии с местными условиями. Вместе с тем исследована эффективность перевозки строительных материалов (цемент, песок, гравий, вторичные сырьевые материалы и др.) с помощью трубопроводов.

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

Ключевые слова: развитие регионов, цветной цемент, песок, щебень, гравий, транспортировка твердых материалов, гидротранспортировка.

SUMMARY

This paper considers the effective use of reserves of building materials that are important in the socio - economic development of regions and the main directions of use of building materials in accordance with local conditions. At the same time the effectiveness of the transport of construction materials (cement, sand, gravel, secondary raw materials et al.) with pipelines is investigated.

Keywords: regional development, colored cement, sand, crushed stone, gravel, transportation of solid materials, hydrotransport.

СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У СИСТЕМІ ОЧЕС

Писаренко С.М., доктор географічних наук, професор, Львівський національний університет імені Івана Франка

ОЧЕС відноситься до перспективних регіональних інтеграційних об'єднань Європи, до якого входять дванадцять країн-учасниць і тринадцять країн – спостерігачів із різними політичними та економічними особливостями розвитку.

Питаннями міжнародної економічної інтеграції, формування та функціонування регіональних інтеграційних об'єднань займаються такі українські науковці, як: В.Будкін, І.Бураковської, А.Гальчинський, Ю.Макогон, А.Мокий, Ю.Пахомов, В.П'ятницький, А.Філіпенко, В.Чужиков та ін. Значний внесок у дослідженні процесів міжнародної економічної інтеграції внесли зарубіжні вчені Дж. Вінер, А.Вінтерс, Р.Вернон, М.Емерсон, М.Кемп, П.Кругмен, С.Ліндер, Б.Олін, М.Познер, С.Полачек, Д.Тарр, Е.Хекшер, М.Шіфф та ін.

ОЧЕС - регіональне інтеграційне об'єднання, яке знаходиться на початковій стадії процесів інтеграції. Метою його створення було сприяння співпраці країн Чорноморського регіону на основі принципів ринкової економіки та демократії.

Повільні темпи формування ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання в значній мірі зумовлено тим, що його країни - учасниці є неоднорідними за системними ознаками. Вони відрізняються рівнем соціально - економічного розвитку, входять до різних інтеграційних угруповань (СНД, ГУАМ,ЕС) та політичних і економічних організацій (НАТО, СОТ).

Існуюча політична нестабільність деяких країн-учасниць, різниця в рівнях їх економічного, соціального, інфраструктурного розвитку, істотні культурні відмінності, історичні конфлікти як між країнами, так і всередині деяких із них гальмують поглиблення інтеграційних процесів в ОЧЕС. Гетерогенність ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання вимагає значних міжнародних зусиль його країн – учасниць, направлених на поглиблення процесів міжнародної економічної інтеграції [1].

Між країнами – учасницями ОЧЕС ще не склався такий рівень міжнародного поділу праці, який забезпечив би формування повноцінних регіональних ринків товарів, послуг, капіталу. Існує незбалансованість товарообміну, обмеженість номенклатури його продукції, слабка її компліментарність. У товарній структурі міжнародної торгівлі переважає продукція паливно – енергетичного сектору і видобувної промисловості при обмеженості продукції обробної промисловості. В ОЧЕС існує різне бачення країнами – учасницями своєї ролі в цьому об'єднанні. Крім того, у діяльності ОЧЕС відчувається недостатній рівень інституційного забезпечення, низька ефективність діяльності створених організаційних структур і спеціалізованих інституцій.

Ідея створення регіонального економічного об'єднання країн Чорноморського регіону належить Туреччині. Співпраця країн – учасниць ОЧЕС відбувається на двосторонньому і багаторівневому рівнях на основі укладання договорів і багатосторонніх угод.

З самого початку діяльність об'єднання була спрямована на:

- інтеграцію чорноморського регіону до світової економіки;
- використання традиційних зв'язків країн Причорномор'я між собою і з країнами Азії, Близького Сходу та Європи з метою розширення зовнішньоекономічної співпраці між ними;
- забезпечення поступового та ефективного переходу до ринкової економіки посткомуністичних країн за допомогою багатостороннього економічного співробітництва[2,с.58-62].

Пріоритетні напрями міжнародного співробітництва в ОЧЕС були розширені на зустрічі представників країн – учасниць у Москві у 1996р. Вони передбачали:

- спрощення візового режиму;
- формування спільного митного режиму з метою створення у перспективі митного союзу;
- уніфікацію системи оподаткування;
- заходи, направлені на заохочення країн – учасниць до співпраці в різних сферах економічної діяльності.

З часу свого заснування ОЧЕС розглядається її країнами – учасницями як інструмент інтеграції своїх економік до системи ЄС, розвитку співробітництва з її країнами-членами та реалізації вступу до ЄС в кінцевому результаті. Важливим кроком у цьому напрямі вважається створення зони вільної торгівлі.

ЄС у свою чергу висловив бачення передумов та послідовності дій у поглибленні інтеграції з ОЧЕС на основі формування зони вільної торгівлі. Декларація Європейської Комісії про намір становлення зони вільної торгівлі можна розглядати як своєрідний крок-підтримки співробітництва ЄС з ОЧЕС.

Проте Європейська Комісія висловила своє бачення основних напрямів діяльності ОЧЕС при створенні зони вільної торгівлі:

- план формування зони вільної торгівлі повинен бути продуманим, послідовним та розрахованим на довгостроковий період;
- ЄС буде підтримувати лібералізацію та здійснення торгівлі з ОЧЕС відповідно до вимог СОТ;
- у разі створення зони вільної торгівлі обов'язкове врахування діючих угод в рамках ЄС з країнами - учасницями ОЧЕС (митний союз Туреччини з ЄС; Угоди про партнерство та співробітництво ЄС з Азербайджаном, Вірменією, Грузією, Україною, Росією та Молдовою; створення зони вільної торгівлі з Україною), а також членство в ЄС Болгарії, Греції, Румунії;
- приєднання до СОТ країн – учасниць ОЧЕС, які ще не були членами цієї організації, до створення зони вільної торгівлі [3].

У лютому 1997 року на засіданні міністрів закордонних справ та міністрів економік країн – учасниць ОЧЕС було прийнято Декларацію про намір формування зони вільної торгівлі в системі ОЧЕС. Почався пошук шляхів встановлення зони вільної торгівлі на основі підписання міждержавних торгових угод та використання налагоджених торговельних зв'язків країн – учасниць як між собою, так і з третіми країнами, у тому числі і з країнами-членами ЄС.

Формування ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання вимагало подальшого розширення напрямів міжнародної співпраці країн –учасниць, що і було зроблено Радою ОЧЕС. Вона визнала, що необхідним є співробітництво в системі ОЧЕС за такими напрямами:

- торгівля, банківська справа та фінанси, зв'язок, енергетика, видобуток та обробка мінеральної сировини, сільське господарство, харчова та переробна промисловість, охорона здоров'я і фармацевтика, охорона навколишнього середовища, туризм, наука і техніка, транспорт;
- комплексне використання і охорона ресурсів Чорного моря;
- обмін економічною та комерційною інформацією (інфраструктура бізнесу);
- розвиток сучасної системи телекомунікацій, що передбачало будівництво оптиковолокнової лінії зв'язку між Туреччиною, Болгарією, Румунією та Україною; будівництва нафто - та газопроводів, терміналів на березі Чорного моря;
- співробітництво митних та прикордонних органів;