

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

местных, национальных и международных сил, тенденций, политической идеологии, событий в мире. В последние годы, падение коммунизма добавило много потенциальных туристов, в том числе и в Грузию.

**Ключевые слова:** туризм, турист, тенденции развития туризма.

### SUMMARY

Tourism is a large and complex phenomenon, with economic, environmental and socio-cultural implications for places and populations which become involved with it. It is both subject to change as a result of external factors and is itself a major agent of change. Tourism, like any other economic and social phenomenon, is the result of the interplay of local, national and international forces, trends, political ideologies, world events and changing tastes of consumers.

In recent years, the decline of communism has added many potential tourists to the world total from the countries of Eastern Europe, as well as adding many potential new destinations, including Georgia. Many of the East European tourists are likely to travel as mass tourists, reflecting both their low budgets for some time to come, and the fact that package tourism is the easiest way to travel to foreign countries for those unfamiliar with this luxury. Conventional tourist destinations are still needed and will be needed in the future to continue to cater to the vast majority of tourists, and it is important to be able to understand the process of development that they are likely to go through. Thus, our recent inquiry of Tbilisi residents shows that almost 82% of respondents prefer to spend their summer holidays together with their families in such traditional resorts of Georgia as Borjomi, or Batumi, then somewhere else.

**Keywords:** tourism, tourist, tourism trends.

## БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛОКАЛЬНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНА

**Цумаева А.С.**, к.э.н., доцент кафедры технологий международных перевозок и логистики, Приазовский государственный технический университет

### Постановка проблемы:

Реформирования хозяйственного комплекса и государственного устройства Украины обусловили необходимость изменения содержания взаимоотношений государственного и регионального уровней управления с целью повышения вклада каждого региона в развитие хозяйственного комплекса Украины. Государственная региональная политика призвана обеспечить дееспособность региональной политики на местах, которая направлена на обеспечение согласованного и взаимно неразрушающего развития всех элементов пространственно локализованной среды на конкретной территории.

Экономическая самостоятельность региона выражает степень обеспеченности его экономическими ресурсами для самостоятельного, заинтересованного и ответственного решения социально-экономических вопросов, которые входят в компетенцию регионального уровня хозяйствования. Территориально-производственный комплекс (ТПК) значительная территория, где расположена группа взаимосвязанных предприятий и организаций, составляющих единую технологическую цепочку, комплексно использующих природные ресурсы и получающих дополнительный эффект за счет сокращения транспортных затрат [1; С.112].

Именно транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала, т.е. полностью удовлетворять спрос данной территории в транспортных услугах.

Формирование необходимых условий сбалансированного, рационального размещения и функционирования транспортной инфраструктуры, устранение имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требуют разработки стратегии ее развития на среднесрочные и долгосрочные временные горизонты.

### Анализ последних исследований и публикаций:

Проблемы развития инфраструктуры различных отраслей на региональном уровне исследовались в работах ведущих ученых: Л.И. Абапкина, А.Л. Гапоненко, В.Ф. Уколова, В.Н. Бугроменко, Н.Н. Громова, В.С. Лукинского, Р.М. Нуреева, В.А. Персианова и других.

Определяющий вклад в развитие теоретических аспектов развития инфраструктуры внесли зарубежные ученые, такие как Д. Бенсон, Х. Зингер, П. Розенштейн-Родан, Д. Уайтхед, Д. Уотерс и др.

Вместе с тем, следует отметить, что многие теоретические, методологические вопросы исследований региональной транспортной инфраструктуры недостаточно изучены и требуют дальнейшего научного осмысления и развития. Таким образом, проблемы эффективного функционирования региональной транспортной инфраструктуры, а также отсутствие единых методических приемов анализа ее развития предопределили выбор темы данной статьи.

### Выделение нерешенной проблемы:

Анализ существующего состояния транспортной инфраструктуры показывает, что она не отвечает требованиям данного этапа развития экономики страны и не обеспечивает возможность улучшения транспортного обслуживания в перспективе. Возникает необходимость изучения проблем развития транспортной инфраструктуры как одного из важных системообразующих элементов рыночной инфраструктуры региона. Следовательно, необходимо углубленное исследование роли транспортной инфраструктуры на региональном уровне и ее влияния на функционирование национальной экономики.

Стратегическая цель развития транспортной инфраструктуры - удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

В современных условиях перманентно растут требования к качеству транспортных услуг, как со стороны отдельных отраслей национальной экономики, так и у населения. На первый план выходят потребности в мобильности как способу управления жизненным пространством. Важными критериями определения качества становятся скорость и своевременность пассажирских и грузовых перевозок, их надежность и безопасность. Этот же фактор является решающим при выборе населением способов передвижения. Социально-экономическое развитие страны обуславливает опережающий рост активности населения, а значит, и спроса на обеспечение своей мобильности. Удовлетворяя, в основном, платежеспособный спрос на перевозки грузов и пассажиров, транспорт еще не обеспечивает адекватных условий для эффективного социально-экономического развития страны. Высокий уровень транспортных тарифов сдерживает развитие внутренних и внешних экономических связей, ограничивает подвижность населения. Слабо используются выгоды географического положения Украины для получения доходов от экспорта транспортных услуг.

Уменьшение доходов транспортных организаций из-за спада объемов перевозок при одновременном росте цен на необходимые им технические средства и материалы, топливо и энергию привели к существенному замедлению обновления основных фондов всех видов транспорта и ухудшению их состояния. Износ основных производственных фондов транспорта достиг 55-70%. Значительная часть подвижных транспортных средств работает за пределами нормативного срока службы [2]. В этой связи на первый план выходит вопрос эффективности системы общественного транспорта как инструмента социально-экономического развития.

**Целью научной статьи** является исследование основных тенденций комплексной модернизации транспортной инфраструктуры на региональном уровне. Анализ направлений модернизации транспортной инфраструктуры региона с выявлением путей повышения качества безопасности транспортного обеспечения и локальной доступности на региональном уровне.

### Результаты исследования:

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

Очевиден тот факт, что рост экономической активности граждан вызывает еще более высокий рост их мобильности (подвижности). К увеличению мобильности людей подталкивают как поиски достойной работы (когда они выступают в роли трудовых ресурсов), так и увеличение объемов потребления материальных и нематериальных благ, обусловленное, с одной стороны, ростом предложения, а с другой – покупательной способности. Рост уровня автомобилизации населения является прямым следствием изменения характера и объема спроса на передвижение под воздействием активизации процессов экономического развития. По данным Государственной службы автомобильных дорог Украины «Укравтодор», в течение 2000-2010 гг. нагрузка на украинские трассы выросла на 50%. Как следствие, 80 тыс. км. (приблизительно половина всех дорог в Украине) в настоящее время несут опасность для водителей [3].

Следовательно, необходимо построить систему обеспечения мобильности, максимально соответствующую ожиданиям населения, экономив при этом ресурсы. Это возможно только на основе эффективной работы предприятий пассажирского транспорта и, как следствие, существенного повышения качества предоставляемых ими услуг. Для этого необходимо дальнейшее инновационное развитие отрасли, широкое использование современных транспортных и информационных технологий. Анализ различных способов обеспечения растущей мобильности людей приводит к объективному выводу о том, что всем перечисленным требованиям соответствует лишь система, в основе которой находится общественный транспорт. Этот факт признан практически всеми развитыми странами планеты и большинством других [4; С. 6].

Только комплексный подход к развитию общественного транспорта при использовании всех имеющихся ресурсов, будет способствовать выполнению такого плана в полном объеме и кратчайшие сроки. Для этого необходимо обеспечить решение задач безопасного и эффективного функционирования системы пассажирского транспорта; проводить необходимые расчеты и учет основных показателей работы; осуществлять непрерывный контроль движения транспортных средств на линии и оперативно устранять возникающие нарушения перевозочного процесса. Так, по статистическим данным на физический износ дорожного покрытия повлияла недостаточная периодичность текущих и капитальных ремонтов (соответственно, через каждые 5 и 12 лет) и, также нехватка финансирования. Учитывая, что сегодня капитального ремонта требует 70% украинских автодорог, на него понадобится около 60 млрд. евро [3].

То есть, для общей (можно сказать, укрупненной) ретроспективной оценки транспортной инфраструктуры прежде всего необходим системный мониторинг программ модернизации транспортной инфраструктуры для обеспечения объективного принятия управленческих решений и своевременного прогнозирования необходимости внесения изменений за счет определения трех сценариев: предупреждающие действия, корректировка и улучшение программ модернизации.

Совершенствование транспортной системы региональных и городских транспортных коммуникаций заключается, главным образом, в снижении затрат времени населением на ежедневные передвижения и повышении доступности объектов различного назначения. Все эти преобразования возможны на основе системы комплексной автоматизации транспорта. Эта система призвана повысить качество транспортного обслуживания населения, обеспечить автоматизированный учет работы всех городских перевозчиков и улучшить организацию дорожного движения в условиях растущей автомобилизации. Она позволяет осуществлять постоянный контроль передвижения общественного транспорта, в частности, автобусов, по территории города (региона) с возможностью наблюдения за транспортными средствами на экране мониторов. Для этого необходим Центр управления городским пассажирским транспортом. Если сегодня после возвращения автобуса с маршрута можно говорить только о факте выполнения задания, то эта система позволит знать полную информацию о том, с какой точностью оно выполнено. Так называемый трек движения покажет всю историю перемещений автобуса за выбранный промежуток времени. Отчет по конкретному транспортному средству помогает точно оценить его пробег, отклонение от маршрута и время простоя. Так, эта система позволит отслеживать нежелательные скопления транспорта, выявлять и предотвращать возможные случаи выезда на дороги и улицы, запрещенные для движения пассажирского транспорта, а также следить за соблюдением скоростного режима, что будет способствовать повышению безопасности дорожного движения. Данная система включает в себя еще ряд преимуществ, таких как голосовая связь, т.е. прямое общение между диспетчером и водителем, для предотвращения непредвиденной ситуации или оперативного устранения их последствий, социальные сервисы в сети Интернет информирующие о работе городского и междугороднего пассажирского транспорта, услуга SMS-информирования о движении транспортных средств.

### Выводы и предложения:

Транспорт является одной из крупнейших системообразующих базовых отраслей, имеющей тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать. В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также глобальными общемировыми стратегическими тенденциями экономики. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства, а также связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей Украины и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспортная политика должна быть направлена на использование и развитие логистических систем автоматизации управления транспортным комплексом, что позволит максимально использовать перевозочный потенциал предприятий транспортной инфраструктуры [5; С. 58].

Эти направления должны быть основаны на рациональном использовании производственных мощностей транспортной инфраструктуры, осуществлении крупномасштабного строительства транспортных коммуникаций за счет как собственных, так и привлеченных средств. Поэтому, центральное место в инвестиционных проектах должны занять реконструкция, техническое перевооружение и модернизация транспортной сети, устранение диспропорций в действующем комплексе, что позволит при минимальных затратах получить наибольший прирост перевозочной способности.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Мищенко В.В. Экономика регионов. Учебное пособие. Экономика региона как единый хозяйственный комплекс. Понятие, структура и экономический потенциал хозяйства региона / В.В. Мищенко. - М.: Дело и Сервис, 2007. - С. 112.
2. Бутко М.П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php>
3. Автодороги України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro2012highway.blogspot.com/>
4. В.Г. Сосновский. Роль и значение системы общественного транспорта на современном этапе социально – экономического развития Республики Беларусь// Общественный транспорт Республики Беларусь: состояние и перспективы развития: Материалы республиканской конференции, г. Минск, 29-30 июня 2011. – С. 5-9.
5. Логистика: Теория, ситуации, практические задания: Учебное пособие. – К.: «Хай-Тек Пресс», 2008. – 320 с.

### РЕЗЮМЕ

У статті розглянуті основні тенденції комплексної модернізації транспортної інфраструктури на регіональному рівні. Проаналізовані напрями модернізації транспортної інфраструктури регіону з виявленням шляхів підвищення якості, безпеки транспортного забезпечення і локальної доступності на регіональному рівні.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, системи громадського транспорту, безпека транспортного забезпечення, регіональна транспортна політика.

### РЕЗЮМЕ

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

В статье рассмотрены основные тенденции комплексной модернизации транспортной инфраструктуры на региональном уровне. Проанализированы направления модернизации транспортной инфраструктуры региона с выявлением путей повышения качества, безопасности транспортного обеспечения и локальной доступности на региональном уровне.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, системы общественного транспорта, безопасность транспортного обеспечения, региональная транспортная политика.

### SUMMARY

The article describes the main trends of the comprehensive modernization of transport infrastructure at the regional level. Analyzed the direction of modernization of transport infrastructure in the region to identify ways to improve the quality, safety, vehicle maintenance and local access at the regional level.

**Keywords:** transport infrastructure, public transport systems, security transportation, regional transportation policy.

## МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ОПТИМАЛЬНОЇ ВИРОБНИЧОЇ ПРОГРАМИ МЕТАЛУРГІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА

**Чабаненко І.Л.**, магістр, старший викладач кафедри фінансів Донбаського державного технічного університету, м. Алчевськ

**Постановка проблеми.** До загальних факторів, що забезпечують синергетичний ефект, належить економія за рахунок зниження умовно-постійних витрат (наприклад, зміна методу нарахування амортизації з метою її зменшення, збільшення обсягів виробництва при незмінній сумі умовно – постійних витрат та ін.), але сьогодні не всі підприємства взагалі приділяють увагу розподілу витрат на умовно-постійні та умовно-змінні, хоча згадуваний фактор дозволяє більш ефективно та вміло управляти витратами з метою формування оптимальної виробничої програми металургійного підприємства.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Актуальність згаданих проблем підтверджується дослідженнями вітчизняних і зарубіжних фахівців, зокрема І. Белоусовою [1], С. Головим [2], Л. Д. Буряк [3], М. Бакановим [4], м. Мескон [5], Д. Р. Хенсен [6], А. Ходус [7], Ю. Цал - Цалко [8] та іншими. В роботах та дослідженнях наведених авторів приділено увагу теоретичному та практичному висвітленню поняття умовно – змінних та умовно - постійних витрат, зниження їх за допомогою різноманітних методів при одночасному висвітленні різних підходів до розподілення витрат.

**Виділення проблеми.** Стаття присвячена вирішенню вказаної проблеми з врахуванням особливостей виробництва на металургійних підприємствах.

**Метою статті** є обґрунтування необхідності розподілу витрат на постійну та змінну частини на металургійному підприємстві.

**Результати дослідження.** Структуру оперативного управління витратами можна представити у вигляді схеми, яка включає в себе послідовність дій, спрямованих на підвищення загальної ефективності діяльності підприємства за рахунок раціоналізації витрат (рис. 1).

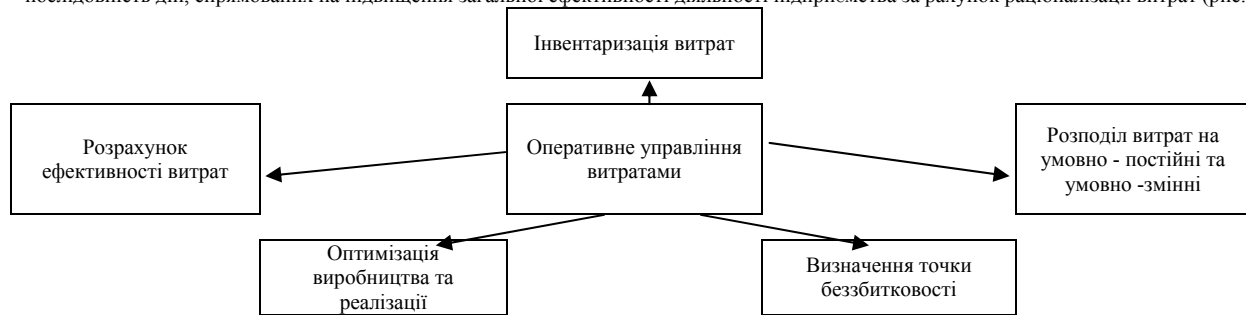


Рис. 1. Схема оперативного управління витратами

Для забезпечення виконання наведеного алгоритму необхідно контролювати всі його кроки, але особливої уваги потребують розподіл витрат на умовно - постійні та умовно - змінні, визначення точки беззбитковості, оптимізація виробництва. Розглянемо їх далі більш докладно.

Саме для прийняття управлінських рішень необхідно розподіляти витрати на умовно-постійні та умовно-змінні з метою їх подальшого зниження. Але для підприємства головною метою не завжди є власне зниження витрат. Для складних виробничо-господарських комплексів більше значення має підвищення якісних показників при фіксованому рівні витрат. Підприємства з безперервним циклом виробництва, в тому числі й металургійні, мають на меті досягнення безперебійності виробництва, що вирішується, як правило, за рахунок збільшення витрат, або – при їх постійному рівні – шляхом управління їх структурою. Зміна структури витрат використовується на довгостроковий період і є результатом планомірної політики. Для оптимального управління витратами велике значення має достовірна та точна інформація. Частіше при управлінні використовують фінансову звітність підприємства, де узагальнюється інформація про операційну діяльність підприємства.

Операційна діяльність є основним видом діяльності металургійних підприємств (виробництво металопродукції і реалізація готової продукції), з метою якої й створені ці підприємства. Результати операційної діяльності цих підприємств є основою для формування їх кінцевих (чистих) фінансових результатів та їх загального фінансового становища. Тому оцінка операційної діяльності є дуже важливою для виявлення негативних тенденцій в роботі металургійних підприємств та своєчасного прийняття управлінських рішень для їх усунення.

Велику роль в обґрунтуванні цих управлінських рішень відіграє операційний або маржинальний аналіз, методика якого базується на вивченні співвідношення між трьома групами найважливіших економічних показників: «витрати – обсяг виробництва (реалізації) – прибуток» та прогнозуванні величини кожного з цих показників при заданому значенні інших. Даний метод управлінських розрахунків був запропонований у 1930 році американським інженером Уолтером Раутенштрахом під назвою графіка критичного обсягу виробництва та надалі використовувався в працях багатьох провідних економістів.

В основу цієї методики покладено розподіл операційних витрат в залежності від зміни обсягу операційної діяльності підприємства на умовно - змінні (пропорційні) і умовно - постійні та використання категорії маржинального доходу [2; 4].

Операційна діяльність підприємства складається із низки етапів до визначення оптимальної маси і темпів нарощування прибутку → реалізація). Їх характер визначається галузевими особливостями. Операційна діяльність постійно поновлюється і здійснюється за замкнутим циклом. З урахуванням послідовності здійснення операційної діяльності, її циклічності, особливостей формування доходів і витрат та інших чинників, процес формування операційного прибутку може бути зображений в наступному вигляді (рис. 2).

У фінансовому менеджменті діють два основних підходи до визначення оптимальної маси і темпів нарощування прибутку: співставлення граничної виручки з граничними витратами та співставлення виручки від реалізації з загальними, а також зі змінними та постійними витратами. Комбінування цих двох підходів в залежності від цілей дає позитивні результати [11; 12; 13; 14].

Операційна діяльність підприємства з моменту його створення пов'язана зі здійсненням різноманітних витрат трудових, матеріальних та фінансових ресурсів в процесі виробництва і реалізації продукції. За своїм характером ці витрати поділяються на два основних види –