

КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ
КРИМСЬКОГО ІНСТИТУТУ БІЗНЕСУ
ГРОМАДСЬКИЙ РУХ «НОВА УКРАЇНА»
КОНСАЛТИНГОВО-КОНФЛІКТОЛОГІЧНИЙ ЦЕНТР

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО МІСТА

Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції

25 -27 квітня 2012 р.

Сімферополь

Стратегія розвитку сучасного міста / Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції 25-27 квітня 2012 р., Сімферополь – Сімферополь: Кримський інститут бізнесу УЕУ, 2012. – 144 с.

Редакційна колегія:

1. Франчук А.Р. – кандидат економічних наук, професор, Кримський інститут бізнесу
2. Синиця Д.А. – кандидат філологічних наук, доцент, Громадський рух «Нова Україна»
3. Тарасов В.І. – кандидат філософських наук, доцент, Консалтингово-конфліктологічний центр.

Матеріали збірника призначені для широкого використання вченими, викладачами, аспірантами, студентами, фахівцями.

Відповідальність за достовірність фактів, цитат, власних імен та інших відомостей несуть автори.

Тематичні напрямки:

1. Концептуальні основи містобудування: теорія та практика.
2. Оптимізація фінансового механізму формування місцевих бюджетів.
3. Ефективність функціонування ЖКГ сучасного міста.
4. Управління занятістю населення в умовах урбанізації.
5. Аутсорсинг в муниципальному управлінні в контексті світового досвіду.
6. Сталий розвиток міст: економічний, екологічний й соціальний аспект.
7. Соціологія міста як чинник гармонізації суспільства.
8. Розвиток транспорту й зв'язку як чинник підвищення міжнародної конкурентоспроможності регіонів й міст.

© Автори статей, 2012

ЗМІСТ

Балуєва Ольга Володимирівна КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗЕЛЕНОГО БУДІВНИЦТВА В УКРАЇНІ	7
Бортник Аліна Олександрівна, Куриленко Ольга Юрївна СТАЛИЙ РОЗВИТОК ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ	10
Буряченко Андрій Євгенович ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МІСТ ЗА ВІДСУТНОСТІ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ВЛАДИ	16
Биченко Людмила Анатоліївна, Фоміцька Надія Василівна ВЕЛИКЕ МІСТО ЯК СПЕЦИФІЧНИЙ ПРОЯВ РОЗМІЩЕННЯ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ	18
Власенко Дмитро Олександрович СИНЕРГЕТИЧНИЙ ПІДХІД ДО РОЗВИТКУ ТА УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМ РИНКОМ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	23
Ганшина Кристина В'ячеславівна ЕВОЛЮЦІЯ БЮДЖЕТНОЇ ПОЛІТИКИ ХАРКІВСЬКОГО МІСЬКОГО КЕРІВНИЦТВА	27
Гладкий Олександр Віталійович, Мірзодаєва Тетяна Віталіївна ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА В МЕЖАХ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ	32
Джаман Михайло Олексійович., Гончаров Г.О. АКТУЛЬНІ ЗАВДАННЯ КАДРОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ КРИЗИ	37
Євтушенко Марина Вікторівна СТАЛИЙ РОЗВИТОК ЗЕМЕЛЬ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ	42

Головними чинниками створення і існування Дніпропетровської агломерації стали: річка Дніпро, перепуття головних транспортних шляхів, близькість центрів гірничої, металургійної і машинобудівної промисловості.

Одеська агломерація формувалась поблизу морського порту, розвиваючи міжнародні зв'язки, а також культурну, освітню і курортну сфери.

Донецька (Донецько-Макіївська) агломерація з центром у місті Донецьк, формувалася на перепутті транспортних шляхів, близькість до центру гірничої, металургійної, машинобудівної промисловості.

Адже великі міста завжди є центрами всіх перетворень, тому що саме тут сконцентровані нові процеси соціально-економічного розвитку, нові форми і технології управління. Місто пов'язане з процесами демократизації, науково-технічного прогресу, глобалізацією соціальних процесів, тощо. Істотні соціально-економічні проблеми великих міст стосуються належного управління всією системою, необхідністю використання високонанукових технологій та підходів наук економіки та управління.

Управління будь-якою системою, у тому числі і містом, вимагає, в першу чергу, виділення об'єктів і суб'єктів управління. До безпосередніх об'єктів управління містом слід віднести підприємства, установи, організації, що належать до їх власності, а також регулювання діяльності тих об'єктів, що розміщені на території міста. Для великого міста таке «розміщення» розглядається як частина загального процесу територіальної організації продуктивних сил, а вона в свою чергу передбачає зв'язки виробництва з природним середовищем та економічні зв'язки.

Розгортання урбанізації супроводжується постійним нерівноздлом ресурсів у містах. Ці процеси вважаються серйозною проблемою, яка здатна перешкоджати нормальному функціонуванню територіальних систем усіх рівнів. У зв'язку з цим сучасна наука розглядає доцільність свідомого втручання в процеси територіальної концентрації з метою послаблення згубного впливу територіальних диспропорцій.

Таким чином, можна стверджувати, що великі міста суттєво різняться за критерієм розміщення продуктивних сил. Вони мають свої специфічні риси і особливості. Дослідження, виявлення і усвідомлення цих особливостей має стати основою оновленої концепції управління містом, яка буде враховувати їхню специфічність.

Література:

1. Регіональна економіка: навч. посіб./І. Микасько, М. Якіш, З. Залоза, С. Сажинець.]. – Л.: Укр. технології, 1998. - 240 с.

2. Лесечко М.Д. Методологічні підходи до управління розселенням / Лесечко М.Д. // Регіон. Політика України: наукові основи, методи, механізми: зб. наук. пр.: за матеріалами доп. міжн. наук. – практ. конф., Львів, 21-23 травня 1998 р. // НАН України, Ін-т регіон. дослідж., редкол.: відп. Ред. М.І. Долішній. – Л., 1998. - Ч.ІІ. – С. 43-45.

3. Державні будівельні норми України (ДБН -360-92): Містобудування, планування та забудова міських і сільських територій / В.Ф. Макухін, Г.І. Фільфаров, І. К. Бистряков та ін. – К. – 2002. – 92 с.

4. Лишиленко В.І. Регіональна економіка/ Лишиленко В.І.- К.: Центр учбової літератури, 2011. – 384 с.

5. Круш П.В. Національна економіка: регіональний та муніципальний рівень/ Круш П.В., Кожемяченко О.О. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 320 с.

Власенко Дмитро Олександрович

Кіровоградський інститут Сумського державного університету,

м. Кіровоград

СИНЕРГЕТИЧНИЙ ПІДХІД ДО РОЗВИТКУ ТА УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМ РИНКОМ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Однією з фундаментальних областей економічної теорії є економічна теорія ринків – наука про способи формування, види і економічні наслідки функціонування ринкових структур, що включає в себе особливості поведінки підприємств на рівні окремих галузей і регіонів. Сучасний період розвитку теорії економіки виявив необхідність більш системного та синтетичного підходу до аналізу нових реалій, пов'язаних із взаємодією економіки та всього соціального життя, інтелектуального капіталу, поведінкою людини як економічного суб'єкта в соціальній і екологічній сфері. Перспективи розвитку майбутньої економічної науки полягають в синтезі еволюційного та неокласичного підходів, що дозволить об'єднати процеси еволюції та статичні, кількісні і якісні зміни, стрибків і розривів; найголовніше, пояснити природу перехідних ринкових процесів, пов'язаних з технологічними нововведеннями та інституціональними перетвореннями. Необхідний якісно новий підхід до дослідження нерівноважності та стабільності перехідних процесів, їх типізації, виявленню загальних рис і класифікації.

У цьому плані необхідність прагнення до формування сучасної теорії ринку, адекватної вимогам практики, виглядає, насамперед, як проблема формування синтетичних уявлень, що мають системний і комплексний характер на основі широкого спектра знань, заснованого на міждисциплінарному підході, який включає наукові дисципліни різного змісту – від економіки та філософії до технології та етики.

Сучасні наукові дослідження регіонального ринку транспортних послуг досить переконливо доводять, що вони є складними відкритими соціально-економічними системами, які мають особливі системні властивості. Звідси випливає необхідність обліку та використання закономірностей складних систем у формуванні та управлінні регіональними транспортними ринками. Однак практика показує, методи вирішення сучасних проблем ґрунтуються на наукових підходах, які були розроблені багато років тому. Спроби їх вирішення традиційними методами не дають бажаного результату. Методи регулювання транспортної діяльності на регіональному ринку послуг, які застосовуються на сучасному етапі недостатньо надійні, малоефективні, нерідко дають серйозні збої в роботі та навіть можуть приводити до негативних результатів. Як встановлено дослідженнями, ця обставина пов'язана в першу чергу з тим, що в сферу управління ринком транспортних послуг у регіоні не включаються фактори, породжені системними властивостями цього ринку, його відкритістю, особливими зв'язками із зовнішнім середовищем. Тому найважливішим завданням є пошук нових підходів до формування ефективного механізму розвитку та управління регіональними ринками транспортних послуг як складними відкритими системами. Це розширює сферу управління, вимагає розробки нових методів і принципів управління, включення нових факторів і елементів в управління, що повинно забезпечити стійке функціонування та розвиток ринку транспортних послуг у регіоні. Відомі найважливіші властивості складних відкритих систем, такі як атрактивність, відкритість, адаптивність до зовнішнього середовища, нестійкість, нелінійність, синергічність, самоорганізація – ще не знайшли свого застосування в організаційно-економічному механізмі управління розвитком регіональними ринками транспортних послуг. Тому необхідно, по-перше, зупинитись на сутності системних властивостей регіонального ринку транспортних послуг, по-друге, визначити принципи використання цих властивостей при розробці елементів організаційно-економічного механізму управління сталим розвитком цих систем.

Наукові дослідження регіонального ринку транспортних послуг за допомогою системного аналізу показали, що слід звернути особливу увагу на маловивчені, але перспективні напрямки досліджень, які формують нові наукові дисципліни, відомі під назвою «синергетика» і «соціосинергетика». Базою для сучасного розвитку теорії та методології синергетики послужили роботи відомих вчених С.П. Каліці, О.М. Князевої, С.П. Курдюмова, І.Р. Пригожина, А.Д. Тойнбі, Г. Хакена [1-10], які показали продуктивність досліджень в області синергетики, їх наукове та практичне значення, можливість глибоких проривів у пізнанні навколишнього середовища та суспільства. Понятійний апарат синергетики (від грецької *synergos* – спільно, що узгоджено діє) формувалася в процесі вивчення неживої природи. Доцільно відзначити найважливіші властивості синергії та прийняту в науковій літературі термінологію. Так, до властивостей синергії відносять: нестійкість великих складних систем і нелінійну динаміку їх функціонування та розвитку; бифуркацію – поділ процесу еволюції системи на напрямки з якісно новими властивостями кожної; флуктуацію – випадкові відхилення (коливання) стану системи щодо деякого стаціонарного (або середнього) стану; дисипативність процесів і самоорганізацію; наявність хаосу в детермінованих системах (властивість детермінованих систем з хаотичною поведінкою – висока чутливість до початкових даних); наявність атракторів (систем та/або точок притягання, навколо яких впорядковується хаос).

Уточнене поняття синергетики як наукової дисципліни стосовно до регіонального ринку транспортних послуг можна визначити як науковий напрямок, що вивчає зв'язки між елементами структури ринку транспортних послуг і зовнішнім середовищем, утворені завдяки динамічним процесам обміну речовиною, енергією та інформацією в нерівноважних системах. Це поняття ґрунтується на синтезі теорій розвитку неживої та живої природи. Найбільш характерними ознаками складних систем, пов'язаними із синергією, прийнято вважати нестійкість, флуктуацію, нелінійність, бифуркацію, динамічність процесів функціонування та розвитку, самоорганізацію на основі активізації атракторів. Стосовно до ринку транспортних послуг ці властивості мають значну специфіку. Синергія, з одного боку, є реакцією самозбереження складної системи, спрямованої на протидію деструктивним чинникам, на підтримку організації системи внутрішніми ресурсами; з іншого боку, можна помітити, що чим більшою мірою здійснюється регулюючий (стимулюючий) вплив, тим вище ефект синергії. Наприклад, є підстави вважати, що найбільший ефект в управлінні досягається не прямим адміністративним впливом, а

непрямим, стимулюючим найчастіше не ті фактори, від яких чекаємо ефекту. Наприклад, при виявленні транспортного потенціалу, який має високий ступінь привабливості, але не обладнаний належним чином, вкладення бюджетних коштів у розвиток тільки одного елемента – дорожньо-транспортної мережі – негайно спричинить вкладення інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, які по розміру в багато разів більше, ніж необхідні вкладення в дорожньо-транспортну мережу. Однак у кожному конкретному випадку потрібно вміти знайти той каталізатор інвестицій (об'єкт і предмет), який дасть не тільки мультиплікативний, але і синергетичний ефект. Помітимо, новий елемент ринку – це ефект синергії, податки, що збираються, як правило, за короткий час окуплять бюджетні видатки на розвиток транспорту. Крім того, ефект буде подвійним: по-перше, місцеві органи влади в такий спосіб вирішують завдання поліпшення транспортного обслуговування споживачів, по-друге, забезпечують розвиток транспортної інфраструктури як важливого фактору економіки регіону.

Таким чином, стосовно до регіонального ринку транспортних послуг синергетика може бути як науковим напрямком, так і системою практичних дій. Однак своєчасне визначення пріоритетних завдань при постійній зміні структури пріоритетності не завжди під силу органам управління, що користуються традиційними підходами до вирішення встановлених завдань. Проблема ускладнюється відсутністю розвинутого методологічного та методичного апарату, застосування якого дозволило б виявити та повною мірою використовувати елементи регіонального ринку. Є всі підстави вважати, що управління сталим розвитком регіональним ринком транспортних послуг – це переважно управління синергетичними факторами, які ініціюють позитивні процеси та пригнічують (нейтралізують) негативні.

Розглянуті вище особливості сутнісних характеристик регіональних ринків транспортних послуг як складних систем із властивими ним механізмами самоорганізації та дисипативними процесами, визначають необхідність і можливість їх обліку в нормативних документах і управлінських рішеннях при визначенні напрямків їх розвитку.

Література:

1. Концепция самоорганизации. Синергетика : научно-аналитичні матеріали [Електронний ресурс]. – Режим доступу до матеріалів : <http://www.synergetics.net.ru/>
2. Хакен Г. Синергетика. Иерархия неустойчивостей в самоорганизующихся системах и устройствах / Г. Хакен. – М. : Мир, 1985. – 423 с.
3. Хакен Г. Тайны природы. Синергетика: учение о взаимодействии / Г.

Хакен. – Москва-Ижевск : Институт компьютерных исследований, 2003. – 320 с.

4. Пригожин И. Порядок из хаоса: Новый диалог человека с природой / И. Пригожин, И. Стенгерс ; пер. с англ. / общ. ред. В. И. Аршинова, Ю. Л. Климонтовича и Ю. В. Сачкова. – М. : Прогресс, 1986. – 432 с.
5. Николис Г. Самоорганизация в неравновесных системах: от диссипативных структур к упорядоченности через флуктуации / Г. Николис, И. Пригожин. – М.: Мир, 1979. – 512 с.
6. Князева Е. Н. Основания синергетики. Человек, конструирующий себя и свое будущее / Е. Н. Князева, С. П. Курдюмов. – М. : КомКнига, 2006. – 232 с.
7. Князева Е. Н. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем / Е. Н. Князева, С. П. Курдюмов. – М. : Наука, 1994. – 236 с.
8. Князева Е. Н. Основания синергетики: Режимы с обострением, самоорганизация, темпомиры / Е. Н. Князева, С. П. Курдюмов. – СПб. : Алетейя, 2002. – 414 с.
9. Калица С. П. Синергетика и прогнозы будущего / С. П. Капица, С. П. Курдюмов, Г. Г. Малинецкий. – М. : Наука, 1997. – 288 с.
10. Рузавин Г. Самоорганизация как основа эволюции экономических систем / Г. Рузавин // Вопросы экономики. – 1996. – № 3. – С. 103–114.

Ганшина Кристина В'ячеславівна

Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди

місто Харків

ЕВОЛЮЦІЯ БЮДЖЕТНОЇ ПОЛІТИКИ ХАРКІВСЬКОГО МІСЬКОГО КЕРІВНИЦТВА

Муніципальна фінансова політика є актуальним питанням, оскільки фінансова автономія місцевого самоврядування – одна з головних ознак демократичного устрою країни. У місцевих бюджетах визначаються пріоритетні напрями фінансування з урахуванням багатьох факторів, що визначають особливості розвитку території. Для вирішення основних місцевих проблем владою міста розробляються стратегії соціально-економічного розвитку.

На початок 90-х років випав період фінансово-економічної і політичної кризи. Фінансове законодавство потребувало значних змін, зокрема у частині місцевої бюджетної політики. Перед владою Харкова й інших українських міст було поставлено завдання збереження комунального господарства та інфраструктури. Значна частина коштів місцевого бюджету витрачалася на соціальну допомогу малозабезпеченим верствам населення.