

існування, зумовлених як внутрішніми факторами, так і впливом світових економічних процесів, глобалізації [1]. На нашу думку, ця необхідність обумовлена важливістю оптимально використовувати специфіку та унікальність внутрішнього потенціалу регіонів для прискорення темпів економічного зростання.

Ми вважаємо, що для того, щоб покращити економічний стан країни потрібно зосередити увагу органів влади на туристичному потенціалі, який на сьогодні є одним з ефективніших галузей та практично не використовується на повну. Функціонування туризму пов'язане з різними галузями народного господарства і тому безпосередньо впливає на рівень життя громадян країни. Основною стратегічною метою розвитку туристичної галузі є покращення життя населення, захист національних інтересів України в даному сегменті ринку. Туристична галузь за своєю специфікою, в більшій мірі, відноситься до ринку конкурентного середовища [2], а отже є реальним інструментом сталого розвитку. Цілями розвитку туристичної діяльності є максимальне збільшення потоку іноземних туристів в Україну, стимулювання внутрішнього туризму, збільшення валютних надходжень та платежів до загальнодержавного та місцевого бюджету. Сталий розвиток регіонів України залежатиме не від того, якою буде влада, а від того, на скільки ефективними та інноваційними будуть програми та тактичні дії щодо становлення стабільності країни по всім напрямкам: економічного, соціального та екологічного. Компетентність та професійність вже давно стоїть на першому місці у інших країнах світу. У наш час необхідно знаходити все нові шляхи вирішення сучасних проблем, дії влади повинні носити інноваційний характер, а органи державного управління та місцевого самоврядування мають розуміти важливість динамічного зростання макроекономічних показників країни в цілому та кожного суб'єкта держави, критична необхідність покращення рівня життя населення, його соціального захисту, збереження природного середовища.

Роблячи висновки щодо вищезазначеного, ми вважаємо, що держава повинна активно втручатися в процес туристичного розвитку тим самим створювати конкурентний ринок туризму України, що дозволить активно залучати зовнішні та внутрішні інвестиційні надходження у бюджет країни. Ми вважаємо за необхідним підвищити рівень усвідомлення населенням країни та органами, що здійснюють регулювання у сфері туризму і діяльності курортів, ролі та значення туризму для соціально-економічного розвитку держави; вдосконалити організаційно-правові та економічні механізми реалізації державної політики у сфері туризму і діяльності курортів та звернути увагу на покращення взаємодії між органами державної влади та місцевого самоврядування в контексті туристичного розвитку. На нашу думку, одним з пріоритетних напрямків забезпечення сталого розвитку країни має бути подолання наявних негативних тенденцій, створення системних та комплексних передумов для сталого розвитку туризму і суміжних галузей економіки, що в цілому стане суттєвою складовою у вирішенні питань підвищення рівня життя населення.

Література: 1. Гонтаржевська Л.І. Ринок туристичних послуг в Україні – Навчальний посібник. – Донецьк: Східний видавничий дім, 2008. – 180 с. 2. Савченко О.Ф. Аналіз тенденцій ринку туристичних послуг в умовах економічної кризи / О.Ф. Савченко, Л.Ю. Писаренко // Вісник Донецького національного університету. – 2009. – Вип. 1. – С. 342-347. (Серія: економіка і право).

Тхор С.О.,

*к.е.н., доцент кафедри економіки підприємства
Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля,
м. Луганськ, Україна*

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА РЕГІОНУ

Стабілізація і розвиток економіки будь-якої країни починається, як правило, з розвитку власної транспортної системи. Основна мета - досягнення рівня розвитку передових країн і інтеграція у світову транспортну систему. Слід підкреслити спрямованість такого розвитку на максимальне задоволення інтересів людини, тобто забезпечення виробничих структур і населення країни транспортними послугами в необхідному обсязі і якості [1].

Найгостріша необхідність розвитку транспортної системи України в даний час обумовлена низкою причин: • економічними реформами, пов'язаними з перерозподілом форм

власності; • нераціональним розподілом обсягів перевезень між окремими видами транспорту, • їх слабкою взаємодією і рядом інших факторів.

Стоїть завдання стати на шлях розвитку і інтеграції всіх видів транспорту і транспортних структур в єдину транспортну систему країни. Цей крок набуває особливої актуальності при реалізації державного управління у період переходу до багатоукладної економіки та різних форм власності на транспорті.

Головна мета на цьому шляху - забезпечення потреби країни в транспортних послугах на найбільш ефективних умовах максимальної комфортності перевезень, безпеки та екологічної захищеності навколишнього середовища. Сучасну цивілізацію неможливо уявити без розвинутої транспортної системи, що забезпечує широкомасштабний обмін сировиною, матеріалами, товарами, які є технологічною основою економіки. Транспортні операції складають необхідна умова протікання виробничих процесів, і транспорт по праву називається кровоносною системою економіки. Причому питома вага використання транспорту далеко не однакова як у пасажирському та вантажному товарообігу, так і в різних регіонах країни. Так склалося внаслідок численних історичних, географічних, економічних, соціальних та інших причин.

Сучасний світовий транспорт керується двома принципами: забезпечити повний цикл переміщення за схемою «від дверей до дверей» (from door to door) і «точно в строк» (just in time). Тобто, вантажі повинні бути перевезені від дверей складу виробника або вантажовласника до дверей складу споживача або вантажоодержувача. При цьому ні вантажовласник, ні вантажоодержувач можуть не брати участь в організації процесу перевезення. Вони тільки оплачують всі витрати [2]. Те ж і з пасажирями. Вони повинні бути перевезені від місця відправлення до місця прибуття, наприклад, від дверей своєї квартири або офісу до «дверей» в місці призначення. І весь процес повинен бути реалізований у встановлений термін. Звичайно, транспортний процес - ідеальний варіант, але ті види транспорту, транспортні компанії і фірми, які прагнуть до цього, будуть конкурентоспроможними на сучасному транспортному ринку. Природно, що реалізація в транспортній діяльності цих принципів, вимагає сучасної техніки та інфраструктури транспорту і сучасних форм організації перевезень і управління на транспорті.

Темпи розвитку транспорту повинні відповідати економічному зростанню. За даними зарубіжних дослідників, зростання валового внутрішнього продукту в більшості країн світу супроводжується пропорційним збільшенням вартості основних фондів транспорту. Таким чином, у міру розвитку економіки країни транспортна галузь повинна змінюватися у відповідності з динамікою попиту на транспортні послуги. Однак спеціальними дослідженнями встановлено, що інвестиції в лише транспортну галузь чи навіть у всю інфраструктуру не гарантують зростання економіки. Успіх залежить, насамперед, від економічної політики держави в цілому. До складу транспортної галузі входять: інфраструктура транспорту, під якою розуміється комплекс постійних (нерухомих) будівель, споруд, устаткування, пристроїв і т.п., призначених для здійснення транспортної діяльності; транспортні комунікації; техніка транспорту, що включає в себе транспортні засоби та вантажно-розвантажувальні системи, технічні засоби обслуговування користувачів транспортних засобів (клієнтів); інформаційно обчислювальні системи управління перевізними процесами і системи управління транспортними потоками, персонал, що працює в транспортній галузі.

На функціонування транспорту великий вплив мають природно-кліматичні чинники (навколишнє середовище). У загальній постановці всі зазначені складові транспортної галузі можуть бути об'єднані в три групи: транспортна техніка, люди, навколишнє середовище. Транспорт, як і виробнича система, має зовнішню і внутрішню середу. Основними суб'єктами зовнішнього середовища є споживачі транспортних послуг, а внутрішнє середовище представляють працівники транспорту, транспортні пристрої та середу. Транспортна система регіону являє собою комплекс різних видів транспорту, що перебувають у взаємній залежності і взаємодії і забезпечують потреби підприємств, розташованих на даній території, і населення в перевезеннях. Важливим завданням місцевої влади є організація перевезення пасажирів. Від роботи транспорту залежить рівень культурно-побутового обслуговування населення, витрати часу на пересування і, в кінцевому рахунку, настрої і продуктивність праці людей [3].

Для пасажирських перевезень характерна велика невизначеність попиту на транспортні послуги. Різні види транспорту для пасажирів нерівноцінні по вартості, швидкості, регулярності, комфортності. Кожен пасажир, керуючись своїми можливостями, цілями і смаком, віддає

перевагу тому чи іншому виду транспорту. Тобто при виборі транспорту пасажир виходить не тільки з економічних міркувань. Можна говорити лише про економічну доцільність перевезень пасажирів тим чи іншим видом транспорту.

Разом з тим, існують певні закономірності формування пасажиропотоків, які необхідно враховувати при прогнозуванні пасажирських перевезень. Зокрема, характерна нерівномірність пасажиропотоків по місяцях року, днями тижня, по годинах доби, а також за напрямками. При визначенні перспективних пасажиропотоків можуть застосовуватися наступні методи: метод, заснований на обліку взаємозв'язку між розміром доходів і ступенем мобільності населення; гравітаційний метод, або метод тяжіння пасажиропотоків до певного виду транспорту; анкетне метод, що складається в прямому визначенні розмірів пасажиропотоків; метод аналізу статистичних даних про продані квитки, про пасажиропотоках, які розрізняються за видами сполучень, дальності перевезень; метод обстеження або вивчення обсягів та структури пасажиропотоків безпосередньо на транспорті, на станціях, вокзалах. Планування пасажирських перевезень має ґрунтуватися на ретельному вивченні пасажиропотоків, аналізі динаміки перевезень за минулі роки та очікуваної зміни транспортної рухливості і чисельності населення.

Література: 1. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. – М.: Транспорт, 1990. – 208с. 2. Методы организации перевозок пассажиров в городах / В.К. Доля. – Х.: Изд-во «Основа» при Харьк. ун-те, 1992.-144 с. 3. Сучасні проблеми економіки та менеджменту. Тези доповідей Мжнар. Наук.-практ. конференції. – Львів.: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – С.59-60.

Франів І.А.,
*доцент кафедри екологічної політики та
менеджменту природоохоронної діяльності НУ "ЛП",
м. Львів, Україна*

АНАЛІЗ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ЗА РОЗВИТКОМ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ

Виявлення та оцінка територіальних пропозицій продуктивних сил і динаміки їх зміни дозволяє обґрунтовано вирішити питання цілеспрямованого формування територіальної структури виробництва згідно з наявними природними ресурсами, соціальними та економічними можливостями територій з урахуванням територіального поділу праці [1]. Розвиток продуктивних сил значною мірою залежить від інвестиційної діяльності. Одним із основних напрямом є інвестиції в основний капітал. Вони являють собою витрати на нове будівництво, реконструкцію, розширення та технічне переозброєння діючих промислових, сільськогосподарських, транспортних, торгових та інших підприємств, витрати на будівництво об'єктів житлово-комунального та побутового призначення. Диференціація капітальних вкладень у економічний розвиток регіонів є достатньо контрастною. Сьогодні значні інвестиції вкладаються у Центральний, Донецький, Придніпровський та Причорноморський райони. Тут зосереджено дві третини всіх інвестицій. Спрямування інвестицій в основний капітал дає змогу вводити в дію додаткові основні фонди. Найбільше (дві третини - 66, 6 %) введених основних фондів припадає на чотири економічні райони - Донецький, Придніпровський, Східний і Центральний [1].

Територіальні відмінності у введенні основних фондів зумовили і територіальні зрушення у відтворенні матеріальних продуктивних сил - подальше їх значне зростання у Центральному і Донецькому районах, незначне зростання у Карпатському і Причорноморському і спад різної величини у решті економічних районів України. Серед чинників розвитку і розміщення продуктивних сил вирізняється група соціальних, в складі яких головне місце належить соціально-демографічним. Останні охоплюють чисельність населення і його динаміку, розміщення, структуру (вікову, освітню) тощо. Нерівномірність розміщення населення впливає на диференціацію економічного розвитку регіонів [2]. Найбільше населення зосереджено в Донецькому, Придніпровському районах (майже 30 % загальної чисельності населення в Україні). Найнижчі коефіцієнти територіального зосередження населення припадають на Подільський і Поліський райони [1].

Вцілому треба зазначити, що найбільш результативним було функціонування господарських комплексів у Донецькому і Придніпровському економічних районах, тут зосереджені більш ніж третина виробничих фондів і така ж кількість населення України. Ці два