

Международный проект по обмену опытом  
в формате научно - практических конференций  
Приглашает Вас принять участие в научной конференции.

По итогам каждой конференции доклады и тезисы  
размещаются на интернет сайте: <http://конференция.com.ua>  
Каждый участник конференции получает сборник опубликованных докладов,  
а также сертификат участника конференции.

Каждому сборнику присваивается польский Идентификационный код ISBN  
Каждому сборнику присваивается УДК, ББК и Авторский знак  
Сборник включён в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)

Рабочие языки конференций: украинский, русский, польский, английский.

Внимание! Вы можете заказать полностью цветной сборник научных докладов!

Ближайшая научно-практическая конференция:

Современная наука. Новые перспективы/  
Współczesna nauka. Nowe perspektywy  
30.01.2014 - 31.01.2014  
Быдгощ / Bydgoszcz



## Zbiór raportów naukowych

# Nauka I Utworzenie XXI Stulecia : Teoria, Praktyka, Innowacje



OPOLE

29.11.2013 - 30.11.2013

ZBIÓR  
RAPORTÓW NAUKOWYCH

Nauka i Tworzenie XXI Stulecia : Teoria, Praktyka, Innowacje

29.11.2013 - 30.11.2013

Część 2

Opole  
2013

СБОРНИК  
НАУЧНЫХ ДОКЛАДОВ

Наука и образование XXI века: Теория, практика, инновации

29.11.2013 - 30.11.2013

Часть 2

Ополе  
2013

УДК 330+ 082  
ББК 94  
Z 40

Wydawca: Sp. z o.o. «Diamond trading tour»

Druk i oprawa: Sp. z o.o. «Diamond trading tour»

Adres wydawcy i redakcji: Warszawa, ul. Wyszogrodzka, 16  
e-mail: info@conferenc.pl

Cena (zł.): bezpłatnie

**Zbiór raportów naukowych.**

Z 40 Zbiór raportów naukowych. „Nauka I Utworzenie XXI Stulecia : Teoria, Prak-  
tyka, Innowacje„ (29.11.2013 - 30.11.2013 ) - Opole: Wydawca: Sp. z o.o. «Diamond  
trading tour», 2013. - 144 str.  
ISBN: 978-83-63620-19-6 (t.2)

Zbiór raportów naukowych. Wykonane na materiałach Międzynarodowej Naukowi-  
Praktycznej Konferencji 29.11.2013 - 30.11.2013 roku. Opole.  
Część 2.

УДК 330+ 082  
ББК 94

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Powielanie i kopiowanie materiałów bez zgody autora zakazany.

Wszelkie prawa do materiałów konferencji należą do ich autorów.

Pisownia oryginalna jest zachowana.

Wszelkie prawa do materiałów w formie elektronicznej opublikowanych w zbiorach  
należą Sp. z o.o. «Diamond trading tour».

Obowiązkowa odniesienia do zbioru.

ISBN: 978-83-63620-19-6 (t.2)

“Diamond trading tour” ©

Наука и образование XXI века Теория, практика, инновации

SPIS /СОДЕРЖАНИЕ

SEKCJA 11. ZARZĄDZANIA. MARKETING.  
(МЕНЕДЖМЕНТ. МАРКЕТИНГ)

1. Сватюк О. Р.....	6
МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКОМ НА ПРЕДПРИЯТИИ	
2. Олійниченко О.М. ....	12
ПРОГРАМНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ З УПРАВЛІНЯ ПЕРСО- НАЛОМ	
3. Драган О.І.....	19
ІННОВАЦІЙНА КУЛЬТУРА ПІДПРИЄМСТВА (ОРГАНІЗАЦІЇ) В ІНТЕРАКТИВНОМУ ІНФОРМАЦІЙНОМУ СЕРЕДОВИЩІ	
4. Підмогильний О.О. ....	22
ДО ПИТАННЯ ЗДІЙСНЕННЯ АНАЛІЗУ ЗАКУПІВЕЛЬНИХ ЦІН ЗА ДЕРЖАВНІ КОШТИ З ВИКОРИСТАННЯМ СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ	
5. Улицкая Н.Ю. ....	26
КАК СЕЛЬСКИМ ТЕРРИТОРИЯМ ВЫГОДНЕЕ ПРОДАВАТЬ СВОИ ЗЕ- МЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ	
6. Скоблякова А.М.....	31
СТРУКТУРА ІНФОРМАЦІЙНОГО РЕСУРСУ ПЕНСІЙНОГО ФОНДУ УКРАЇНИ	
7. Янковская Г.В.....	33
НЕФОРМАЛЬНЫЕ ВЕРБАЛЬНЫЕ МАРКЕТИНГОВЫЕ КОММУНИКА- ЦИИ – СРЕДСТВО ПРОДВИЖЕНИЯ УСЛУГ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОСТИНИЧНО- ГО ХОЗЯЙСТВА	
8. Верховцева О. Н.....	35
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГ	
9. Гамова І.В.....	38
КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ ОНЛАЙН ПІДПРИЄМСТВ	
10. Драган А.Д.....	41
ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА ЦІНОУТВОРЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ М'ЯСОПЕРЕРОБНОЇ ГАЛУЗІ	
11. Саєва К.В., Бондаренко А.Ф.....	45
ПРОБНИЙ МАРКЕТИНГ ЯК НЕОБХІДНІСТЬ ДОСКОНАЛОГО ВПРО- ВАДЖЕННЯ НОВОГО ТОВАРУ НА РИНОК	
12. Непочатенко В.О.....	48
ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В АГРАРНУ СФЕРУ ЕКОНОМІКИ.	

13. Udesiani T.G. ....	51
PERFORMANCE CRITERIA AS THE BASIS FOR IMPROVING PERFORMANCE AUDIT	
14. Хістева О.В., Русанова А. В. ....	54
СТАН ІПОТЕЧНОГО КРЕДИТУВАННЯ В УКРАЇНІ	
15. Ситникова Е.Г. ....	60
АРЕНДА, ЛИЗИНГ ИЛИ КРЕДИТ?	
16. Лисовский М. И., Маскалюк С.С., Третьяк Н. В. ....	62
ЛИЗИНГ В РБ КАК МЕТОД ИНВЕСТИРОВАНИЯ СРЕДСТВ В ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ	
17. Артимко М.Т., Артимко Х.Є., Легін М.О. ....	64
ПРИНЦИПИ І МЕТОДИ РОЗВІДКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ БІЗНЕСУ	
18. Була Н.Я., Кубіцький П.П., Муж П.О. ....	67
НЕДЕРЖАВНА СИСТЕМА БЕЗПЕКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	
19. Евтушенко О.А. ....	70
АНАЛИЗ КЛАССИФИКАЦИЙ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПРЕДПРИЯТИЯ	
20. Живко З.Б. ....	72
ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ МОНИТОРИНГУ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ	
21. Михалевич А.А., Филитович А. В. ....	80
ВЛИЯНИЕ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	
22. Фирончик Ю.И. ....	83
АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	
23. Копитко М. І. ....	86
ТЕОРЕТИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОНЯТТЯ «НЕФОРМАЛЬНА ЕКОНОМІКА»	
24. Ринейська Л.С. ....	89
КОГНИТИВНИЙ МАРКЕТИНГ У МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЦІ	
25. Ткаченко И.В. ....	91
СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ПОНЯТИЙНОГО АППАРАТА В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ	

26. Катигрובה О.В. ....	93
ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ИННОВАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АГРАРНОГО РЫНКА	
27. Бекмурзина Г.Р., Смирнова Е.А. ....	98
МОДЕЛЬ МЕЖОТРАСЛЕВОГО БАЛАНСА ЛЕОНТЬЕВА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	
28. Соболева С.В., Ботвинко Н.А. ....	102
ПОЕДНАННЯ Й ПРОТИСТАВЛЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ІЗ ДОЦІЛЬНІСТЮ ЕКОНОМІЧНОГО ВИБОРУ В УМОВАХ ЦИВІЛІЗАЦІЇ	
29. Бутенко Т.В. ....	109
СОВРЕМЕННЫЙ УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В АПК УКРАИНЫ	
30. Голобородько Я.О. ....	112
ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ АГРАРНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ	
31. Хлистул О.А. ....	115
ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ	
32. Пилипенко М.Р. ....	118
АНАЛІЗ ВНУТРІШНЬОГО БОРГУ УКРАЇНИ	
33. Bryzhan I. ....	123
THE CONCEPT OF ECOLOGICALLY-ORIENTED ANTICRISIS MANAGEMENT OF INDUSTRIAL PRODUCTION DEVELOPMENT	
34. Филитович А.В., Маскалюк С.С. ....	126
ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦЕН И ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В РБ	
35. Зусько М.В., Горбач В.В. ....	128
ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ	
36. Серьогіна Д.О. ....	131
АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ	
37. Жовтяк Г.А. ....	136
НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ТА ЕКОЛОГІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	
38. Chichinadze V. ....	141
STRATEGIC PRIORITIES OF REGIONAL ECONOMICAL POLICY	



**Жовтяк Г.А.**

старший викладач Харківського національного університету міського господарства ім. О.М. Бекетова, м. Харків

**НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ТА ЕКОЛОГІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

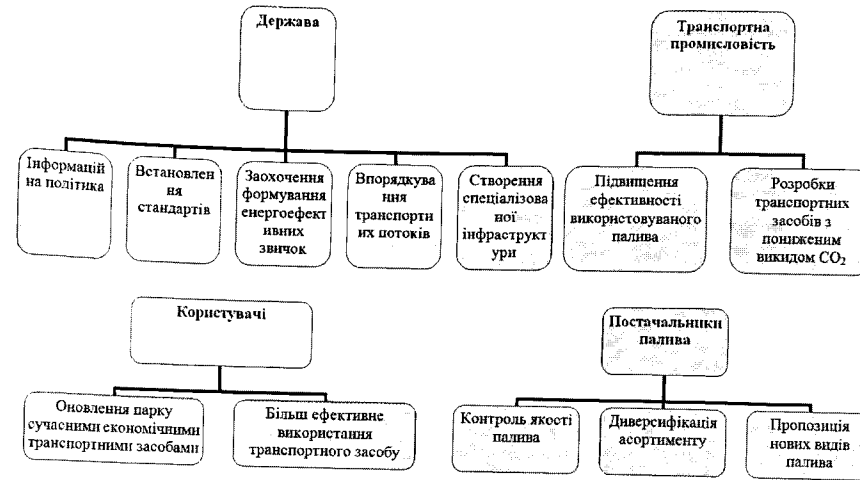
**Анотація:** Автором запропоновано основні напрями підвищення енергетичної ефективності транспорту та екологічного стану розвитку транспортної галузі в Україні та визначено рівні відповідальності за ці напрями Держави, автомобільної промисловості, транспортних організацій та постачальників палива.

**Ключові слова/Keywords:** енергоефективність транспортної галузі/ energy efficiency of the transport sector, екологічна безпека транспорту/ ecological safety of the transport, викиди CO<sub>2</sub> в секторі транспорту/the CO<sub>2</sub> emissions in the transport sector, підвищення ефективності спалювання палива/ improving the efficiency of fuel combustion.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортний сектор є найбільшим в економіці споживачем енергії, у структурі енергоспоживання транспорту в Україні максимальна питома вага припадає на автомобільний транспорт (більше 65%) [1]. Основні причини швидкого зростання – збільшення споживання рідкого палива на особистому автомобільному транспорті. У структурі пасажирообороту транспорту різко зростає частка особистих автомобілів, що призвело до істотного зниження енергетичної ефективності пасажирських перевезень.

На сучасному етапі розвитку людства проблеми екології є глобальними загальнолюдськими проблемами [5]. Забруднення навколишнього середовища транспортом, зокрема, автомобільним є однією з найбільш важливих і актуальних проблем сучасного суспільства [3]. Внаслідок забруднення середовища проживання шкідливими речовинами відпрацьованих газів двигунів внутрішнього згоряння зоною екологічного лиха для населення стають цілі регіони, особливо великі міста. Проблема подальшого зниження шкідливих викидів двигунів все більш загострюється зважаючи безперервного збільшення парку експлуатованих автотransпортних засобів, ущільнення автотransпортних потоків, нестабільності показників самих заходів щодо зниження шкідливих речовин у процесі експлуатації [4].

Цільові програми можуть сприяти розвитку ефективних систем перевезень та інших рішень, які заохочують перехід з автомобіля на громадський транспорт. Особливу увагу слід приділяти плануванню та будівництву таких систем, оскільки на практиці заходи, що стимулюють зміну видів транспорту, не завжди настільки ефективні по частині економії палива або запобігання викидів CO<sub>2</sub>. Недавнє дослідження ОЕСР підкреслює, що політика, що заохочує перехід з одного виду транспорту на інший, не може слугити основою ефективної програми зниження викидів CO<sub>2</sub> в секторі транспорту, оскільки подібні заходи забезпечують набагато



**Рис.** Напрями підвищення енергетичної безпеки та зниження викидів в атмосферу від транспорту

менше зниження, ніж заходи, спрямовані на підвищення ефективності спалювання палива [2].

Автор пропонує визначити наступні напрями підвищення енергетичної безпеки і зниження викидів в атмосферу від транспорту, і відповідальність за ці напрями Держави, автомобільної промисловості, транспортних організацій, постачальників палива (рисунк).

**Держава.** Вона виступає як основна зацікавлена сторона в питанні зменшення впливу транспорту на глобальне потепління шляхом зниження викидів двоокису вуглецю, представляючи інтереси суспільства в цілому та окремих громадян, у той час як кожен окремий громадянин хотів би жити в хорошій атмосфері, але не завжди готовий за це платити. Держава будує свою політику щодо енергетичної та екологічної безпеки виходячи як із своїх внутрішніх інтересів, так і з міжнародних зобов'язань.

Політичні заходи, такі як встановлення стандартів щодо викиду CO<sub>2</sub>, паливних стандартів, стандартів шин тощо можуть стимулювати економію палива. Грамотна інформаційна політика, спрямована на поліпшення обізнаності споживачів, може поліпшити їх ставлення до паливозберігаючих рішень. Більш висока інформованість, податкова політика та фінансові стимули можуть сприяти зміні поведінки споживачів. Уряд може сприяти зміні поведінкових стереотипів, може ініціювати зрушення суспільних цінностей шляхом підвищення рівня знань людей про те, що зростаюча кількість особистих автомобілів або збільшення забруднення повітря завдає шкоди їх здоров'ю і якості життя або залученням місцевої громадськості та груп за інтересами в процес змін поведінки.

У компетенцію Урядів входить встановлення стандартів на викид CO<sub>2</sub> або на паливну економічність. Безумовною прерогативою держави є стимулювання впровадження в експлуатацію автомобілів з поліпшеною паливною економічністю. Заміна

наявного парку старих автомобілів новими, з кращого паливною економічністю і меншими викидами CO<sub>2</sub> також може бути стимульована урядами. Можуть бути введені податкові пільги для більш ефективних з точки зору витрат палива автомобілів, а також автомобілів з меншим рівнем викидів CO<sub>2</sub>. Уряд повинен розробити способи заохочення формування енергоефективних звичок, запропонувавши звільнити покупців малолітражок і автомобілів з гібридним двигуном не тільки від сплати транспортного податку а й надаючи їм право безкоштовних парковок.

У компетенцію держави входять також впорядкування транспортних потоків, що включає зниження напруженості дорожнього руху та підвищення середньої швидкості транспортного потоку. Стосовно до міського транспорту це означає пріоритетний, випереджальний розвиток громадського транспорту, так як у розрахунку на одного пасажера витрати енергії при пересуванні автобусом, троллейбусом, трамваєм або метро в кілька разів менше, ніж при пересуванні легковим автомобілем. Якщо ж в автомобілі їде один водій, а не 4 людини, то енергоефективність знижується в 4 рази.

Державна політика енергоефективності та екологічної безпеки повинна включати застосування тарифної політики, стимулюючої користування громадським транспортом та енергоефективним приміським і міжміським транспортом, а також забезпечити збільшення числа рухомого складу і частоти руху громадського транспорту, збільшення числа маршрутів, підвищення комфортності, збільшення швидкості (наприклад, виділення окремих смуг для руху громадського транспорту). Безумовно, заходи щодо упорядкування потоків будуть різними для різних періодів часу. Першочерговим заходом є будівництво мережі доріг та реконструкція міських транспортних систем для забезпечення руху без ускладнень, тим більше, «пробок». У перспективі для регіонів з розвинутою дорожньою мережею актуальним є використання нових технологій, пов'язаних із застосуванням інтелектуальних транспортних систем.

Одним з основних шляхів забезпечення сучасної політики енергетичної та екологічної безпеки в країні має стати надання людям більше можливостей пересуватися на велосипеді та пішки, тобто створення спеціалізованої інфраструктури включає будівництво велодоріжок; встановлення спеціальних дорожніх знаків і світлофорів; пристрій велостоянок; забезпечення спеціально відведених місць для перевезення велосипедів у громадському транспорті; створення пішохідних зон. Також держава може керувати забудовою, передбачаючи створення так званих міст районів з низьким рівнем забруднення атмосфери, використовуючи всі відомі йому заходи для організації транспортного потоку на ранній стадії проектування.

Транспортна промисловість. Виробник безпосередньо не зацікавлений у зниженні викидів в атмосферу, оскільки такі заходи досить затратні. Але він змушений підкоритися вимогам держави, але при цьому здобуває деякі конкурентні переваги на ринку. Головне завдання автовиробників – підвищити ефективність використаного палива, у тому числі шляхом забезпечення відповідності легкових і комерційних автомобілів, що випускаються ними, стандартам з викидів CO<sub>2</sub> або паливної економічності, в перспективі – світовим; шляхом зменшення маси транспортних засобів і розробки транспортних засобів наступних поколінь, які мають знижені або «нульові» викиди CO<sub>2</sub>.

Користувачі. Від користувача залежить оновлення парку сучасними економічними транспортними засобами та більш ефективно використання транспортного засобу, в тому числі за рахунок застосування прийомів економічного водіння. Реальні витрати палива залежить від багатьох експлуатаційних факторів і, як правило, істотно відрізняються від сертифікованого показника. Важливим моментом, особливо для перевізників вантажів, є вибір маршруту з урахуванням його протяжності і умов (магістраль або місцева дорога, якість покриття та інші), доцільність комбінування способу перевезення: безпосередньо автотранспортом або з використанням інших видів транспорту і т.п. Це положення, окрім зниження викидів в атмосферу, допомагає компаніям вантажоперевізникам знизити собівартість перевезень.

Постачальники палива. Постачальники палива повинні не лише контролювати якість традиційних вуглеводневих палив, диверсифікувати їх асортимент, розширювати пропозицію нових видів, включаючи природний газ, біопалив, але і в довгостроковій перспективі постачальників палива слід розглядати більш широко – як постачальників енергії, включаючи електричну, тим більше що для цього буде потрібно корінна реконструкція інфраструктури. Так як питання застосування альтернативних палив для традиційних двигунів варто розглядати не тільки з метою зниження викидів в атмосферу як короткострокового заходу, що дозволяє знизити гостроту проблем зниження викидів в окремих регіонах або браку паливних ресурсів.

**Висновки.** Питання енергозбереження в транспортному секторі у світлі щорічного зростання енергоспоживання, ступеня негативного впливу на навколишнє середовище і кількості викидів шкідливих речовин набувають все більшої актуальності. Враховуючи обсяги і різноманітність видів транспорту, впровадження заходів з підвищення енергоефективності в даному секторі дозволить економити значні обсяги енергії.

Зазначені проблеми енергетичної та екологічної безпеки повинні вирішуватися тільки спільними зусиллями промисловості, Урядів, транспортних організацій і користувачів, а також постачальників палив.

Проблема зниження викидів в атмосферу від транспорту і підвищення паливної економічності в рамках підвищення енергоефективності транспорту є пріоритетною для регіонів України, беручи до уваги необхідність раціонального використання природних ресурсів. Уряду слід прийняти національну програму в області зниження викидів в атмосферу і поліпшення паливної енергоефективності транспортних засобів, для орієнтування промисловості, транспортного комплексу, регіональних і місцевих властей, які відповідають за розвиток доріг і придорожньої інфраструктури в рамках політики екологічної та енергоефективної безпеки країни.

#### Література:

1. Енергетичний баланс України: [електронний ресурс] // Режим доступу: [http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2012/energ/en\\_bal/arh\\_2012.htm](http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2012/energ/en_bal/arh_2012.htm)
2. Official Site. The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD): [електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.oecd.org/>

3. Базаров Б.И. Экологическая безопасность автотранспортных средств – Ташкент: ТАДИ, 2004. – 104 с.
4. Денисов В.Н.; Роголев В.А. «Проблемы эколизации Автомобильного транспорта» – С.-П., ЭКО, 2004 г. – 194с.
5. Сарбаев В.И. Теоретические основы обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта. М., МГИУ, 2003.-144 с.

ПОД- СЕКЦИЯ 9. Размещение производственных сил, региональная экономика.

**Boris Chichinadze**

Doctoral student of Akaki Tsereteli State University (Georgia)

E-mail: borkach@mail.ru tel.: +995 95 33 48 45

#### STRATEGIC PRIORITIES OF REGIONAL ECONOMICAL POLICY

*Annotation: the article is devoted to strategic priorities of regional economics of modern Georgia, to the existing problems and their solving.*

**Keywords:** regional economics, self-government, local taxes, economic policy, local business, local budget incomes.

Under modern conditions, while the most acute problem stands in different countries – which economic model will chose a country for the future development, it is extremely important such regional economical policy, which will support economical development of local self-governments. Regional economics itself is country's entire economics' integral part. In terms of the economic recession, governments of developed and developing countries have to consider different current economical doctrines, which were formed by the various scientist-economists for the years and had been the main leading points in economical policy in different countries for many years.

Conducting the regional economic policy depends on normal conducting of country's economic policy, because no matter how good the regional policy is because if it does not fit into the country's overall economic policy strategy, its implementation is impossible. It would be very interesting if we analyze good and bad points of modern Georgian regional policy and plan future strategic priorities of regional economic policy.

Nowadays local self-governments work according to the Georgian organic Law "About local self-government". The Law represents the main acting law for the self-governments. The local self-governing units' functions, rights and duties are regulated by the law. But local self-governments' budget structure is regulated by the Georgian law, which is known as "Budget Code". These two Laws are main ones for the local self-governments, of course with meaningful legislation acts.

As I mentioned Georgian organic Law "About local self-government" regulates the work of self-governments. According to the Article 16 of the Law, the local self-governments have rights: a) introduction and abolition of the local taxes; b) management of local forest and water recourses; c) regulation of the local transportation according to the Georgian legislation, to serve people by municipal transport, define routs for the transport and issue appropriate licenses; d) regulation of external trade and markets; e) regulation of outdoor advertising according to the Georgian legislation; f) planning and implementing of household wastes recycling and utilization of production or organization of the Municipal Procurement implementation, cemetery supervision ; g) self-governing unit's spatial – territorial planning and define their regulations and norms, establish the general plan of land use, development of regulation plans, use of populated areas and development regulation plan certifying, self-governing unit's accomplishment and engineering infrastructure development program