



# SIDEC

THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICAL CONFERENCE  
**BUSINESS. SCIENCE. EDUCATION**  
STRATEGY OF INNOVATIONAL DEVELOPMENT ECONOMY

Ministry of Education and Science, Youth and Sport of Ukraine  
The Ministry of Education and Science, Youth and Sports of Ukraine  
National Technical University  
"Kharkiv Polytechnic Institute"

Bureau of Entrepreneurship Development of Economics Faculty of NTU "KhPI"  
Project TEMPUS «ICo-op»: 'Industrial cooperation and creative engineering education based on  
remote engineering and virtual instrumentation'

South-Western State University (Kursk, Russia)

Crimean Economic Institute of Vadim Hetman

Ukrainian Association for Management Development and Business Education

Society of Inventors and Innovators of Ukraine

Union of Entrepreneurs of the Kharkiv region

Ukrainian Union of economists

## CONFERENCE PROCEEDINGS

The 5-th ANNIVERSARY INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY  
CONFERENCE: «The strategy of innovative development of economy:  
Business, science, education» (SIDEC 2013)

26 - 30 May 2013

Бюро  
Презентів  
Підприємств  
України



NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY «KHARKIV POLYTECHNICAL INSTITUTE»

ALUSHTA, UKRAINE



Можно сделать вывод, что себестоимость перевозок можно определять по расходу топлива в л/100 км. Это объясняется тем, что основным параметром, влияющим на себестоимость перевозок и расход топлива является средняя техническая скорость, которая зависит от типа и состояния покрытия дороги, продольного профиля, плотности и интенсивности движения подвижного состава и других факторов.

Используя полученные в ряде проведенных ранее исследований зависимости изменения отдельных составляющих себестоимости от скорости движения получим в общем виде формулу для вычисления себестоимости по расходу топлива:

$$C_0 \approx 1,93 \left[ A \cdot i_k + B \cdot i_k^2 \cdot V_a + C \left( G_a \cdot \psi + 0,077kF \cdot V_a^2 \right) \right] \text{ грн./т-км,}$$

где  $A, B, C$  - постоянные для данного автомобиля коэффициенты;

$i_k$  - средневзвешенная величина передаточного числа коробки передач;

$V_a$  - скорость движения автомобиля, км/ч;

$G_a$  - вес автомобиля, Н;

$\psi$  - коэффициент суммарного дорожного сопротивления;

$kF$  - фактор обтекаемости автомобиля, Н·с<sup>2</sup>·м<sup>-4</sup>.

УДК: 332.132: 316.32

**Н.І. СКЛЯРУК**, канд. екон. наук, доцент Харківської національної академії міського господарства

## **ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛИХ МІСТ УКРАЇНИ**

Розв'язання завдань стабілізації і розвитку малих міст залежить, насамперед, від сформованого організаційного, нормативно-правового та економічного механізму, адекватного сучасному соціально-економічному стану таких міст. Організаційно-економічний механізм - це інструмент управління соціально-економічним розвитком, в основу якого покладено складний господарський комплекс, економічна самостійність місцевих органів та суб'єктів господарювання, а результатом узгодженої взаємодії цих ланок є створення у малому місті сприятливого середовища для формування «полосів зростання», підвищення інвестиційної привабливості, ділової активності та комфортності проживання.

Такий механізм спрямований на забезпечення соціально-економічного розвитку малих міст, екологічної безпеки їхньої території, підвищення життєвого рівня

населення, поліпшення якості суспільних послуг, які надаються населенню, на основі ефективного використання наявного потенціалу, ринкових перетворень у господарському комплексі, а також правового забезпечення та державного стимулювання цих процесів.

Формування організаційно-економічного механізму базується на наступних принципах:

- визначальної ролі держави в процесах розвитку малих міст;
- концентрації та цільового спрямування ресурсів (інформаційних, фінансових, тощо) розвитку малих міст (як на державному, так і на локальному рівнях);
- активного використання напрацьованого європейського досвіду розвитку депресивних територій в інтерпретації до розвитку малих міст;
- наскрізного планування та координації розвитку малих міст (вектор «держава – регіон – мале місто»);
- впровадження у практику розвитку малих міст стратегічного планування та проектного підходу через інституційні можливості держави;
- заохочення горизонтальної кооперації малих міст та підтримки місцевих ініціатив;
- адекватності державної політики складності проблем розвитку малих міст як на рівні формування загальнодержавної політики, так і у випадках цільової підтримки розвитку малих міст;
- системного і систематичного моніторингу, мультиплікації вдалих практик розвитку малих міст.

Основними завданнями формування організаційно-економічного механізму стабілізації і розвитку малих міст є:

- формування системи державної підтримки розвитку малих міст, а також створення умов для їхнього розвитку за рахунок власних фінансових, матеріальних, трудових, природних та інших ресурсів;
- диференціація видів господарської діяльності, що забезпечує зайнятість більшості населення малих міст і значним чином впливає на посилення фінансового підґрунтя місцевого самоврядування шляхом стимулювання ділової активності і створення сприятливих умов для само зайнятості і здійснення підприємницької діяльності;
- соціальне відродження малих міст на основі відновлення соціально-економічного потенціалу і розвитку соціальної інфраструктури, житлово-комунального, готельного, дорожнього господарства, транспортного комплексу, поліпшення якості життя населення;
- духовне відродження малих міст на основі підвищення культурного рівня населення, відновлення культурної спадщини, реставрації пам'яток історії і культури, розвитку народних промислів і ремесла, розробки маршрутів туристичних екскурсій по малих містах;
- збереження, раціональне використання і відтворення природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки.

Вирішення цих завдань значною мірою пов'язане із визначенням конкретних напрямків стабілізації і розвитку малих міст в сучасних економічних умовах. Найбільш важливими з них є:

- створення правових та економічних умов для соціального розвитку малих міст, підвищення життєвого рівня населення, формування соціально-побутової і соціально-культурної інфраструктури, поліпшення демографічної ситуації, розвиток духовної сфери;
- розробка і впровадження механізмів стимулювання соціального та економічного розвитку депресивних малих міст;
- формування фінансової самодостатності шляхом зміцнення їхньої матеріально-фінансової бази;
- розвиток економічного і науково-технічного потенціалу, створення нових робочих місць;
- забезпечення оптимальної зайнятості населення;
- створення ринкової інфраструктури;
- стимулювання інвестиційної діяльності і розвитку підприємництва;
- розвиток промислової інфраструктури, житлово-комунального господарства;
- охорона культурної спадщини, розвиток туризму;
- охорона навколишнього середовища і створення сприятливої екологічної обстановки.

Організаційно-економічний механізм розвитку малих міст реалізується на різних рівнях управління – державному, регіональному, місцевому. Держава встановлює правила та визначає пріоритети регіонального та місцевого розвитку і контролює їх дотримання, тоді як її вплив на засоби і способи їх реалізації на місцевому рівні повинен бути чітко виражений.

УДК: 330.14

*Н.В. СМЕНТИНА*, доцент, канд.екон.наук, доцент, Одеський національний економічний університет

## **СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МЕЗОСИСТЕМ**

Останнім часом особливої актуальності набувають питання стратегічного планування економічного та соціального розвитку територій, з огляду на те, що як своєрідна форма державного регулювання економіки стратегічне планування є тим ефективним інструментом управління, що дозволяє підвищити конкурентоспроможність соціально-господарської структури (мова йтиме, про мезосистеми) з огляду на можливість виявлення найважливіших проблем її розвитку