

ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДПОСЫЛОК ИННОВАЦИОННОГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОГО РАЗВИТИЯ ЮЖНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Необоснованно высоко подняла тарифы «Укрзализниця». При этом профильное министерство Украины само финансировать нужды госпредприятий морской отрасли не может, а частных инвесторов ограничивает. К тому же госчиновники за все годы независимости Украины не нашли свободного времени, чтобы написать новые правила перевозок. Судходные компании вынуждены работать по устаревшим правилам (1987 года), которые уже не согласуются с требованиями сегодняшнего дня. Особую тревогу вызывает нормативная документация по вопросам безопасности перевозки пассажиров, багажа и грузов морем.

Развитие транспортной системы еще длительное время должно происходить под государственным контролем. На сегодняшний день в российских морских портах 25% плюс 1 акция принадлежат государству. Вместе с тем, привлечение частных инвестиций необходимо. Для этого нужно создать прозрачное правовое поле, способное обеспечить четкость и определенность планов государства, защиту интересов всех субъектов финансово-хозяйственной деятельности предприятий морского транспорта.

Выводы. Задачи развития транспорта необходимо рассматривать не только на ближайшие годы, но и на более длительные сроки, учитывая три взаимосвязанных подхода к их решению: функциональный, отраслевой и территориальный (региональный). Основопологающей целью при этом является обеспечение стабильного, качественного и надежного транспортного обслуживания хозяйственного комплекса и населения региона с наименьшими издержками. Достижение этой цели возможно только при решении следующих проблем: обеспечение слаженной работы морского, железнодорожного и автомобильного видов транспорта и устойчивого функционирования всего транспортного комплекса; повышение безопасности и качества перевозок; создание предпосылок для финансовой устойчивости и экономического роста предприятий транспорта; развитие и создание новых форм структуры управления транспортным комплексом ЮФО.

Литература:

1. Большой экономический словарь / под ред. А.Н. Азриляна. – 6-е изд. доп. – М.: Ин-т новой экономики, 2004. – 1376 с.
2. Панкратова Е. Транспортная стратегия: взгляд на 20 лет вперед // МЭ, №1. – 2008. – 24 с.
3. Скворцов О.В. Инвестиции в дорожное хозяйство – мера противодействия экономическому кризису / О.В. Скворцов // Транспорт РФ, № 3-4 (22-23) – 2009.
4. Sibert H. Regional Economic Growth: Theory and Policy. Scranton, 1969.

Потеева М.А.

УДК 338.242:656.615

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Актуальность темы исследования обусловлена новым этапом развития национального хозяйства Украины. Постепенное преодоление кризисной ситуации, обеспечение дальнейшего устойчивого развития побуждает к поиску наиболее оптимальных путей модернизации экономики. Ограниченность материальных, финансовых ресурсов, ужесточение международного конкурентного соперничества, ускоренные темпы научно-технического прогресса на мировом уровне – всё это означает кардинальное изменение условий хозяйствования. Каждая отрасль, регион должны выявлять приоритеты собственного перспективного развития, соблюдая при этом общенациональные интересы.

Преодоление экономического кризиса выдвинуло в ряд актуальных проблем поиск и научное обоснование новых направлений развития национального хозяйства Украины. В работах ведущих отечественных и зарубежных ученых, в числе которых Ансофф И., Беседин В.Ф., Геец В.М., Данилишин Б.М., Мочерный С.В., Симоненко В., Чухно А.А., Якубовский Н. и другие, активно обсуждаются проблемы совершенствования хозяйственного механизма. В частности: технологическое обновление производства, новые концептуальные подходы к стратегическому планированию и выбор отраслевых приоритетов развития. Используя в качестве фундаментальных теоретических положений труды указанных ученых, обоснуем мероприятия по улучшению управления транспортной сетью, рассматривая её роль в качестве системообразующей всего национального хозяйства Украины.

Целью статьи является научное обоснование приоритетных задач, стоящих перед транспортной системой страны в послекризисном периоде. Транспорт для Украины может выполнить драйверную роль ускорения экономического процесса в целом. Необходимо выработать предложения по совершенствованию государственного регулирования транспортной инфраструктуры национального хозяйства.

Степень изученности проблемы, принимая во внимание её комплексный характер, можно определить как недостаточную. Научных публикаций по отдельным проблемам развития транспортной системы в Украине и за рубежом большое количество. Однако для специфических условий послекризисного периода необходимы новые подходы, содержащие инновационные технологии управления, организации транспортных процессов.

Для достижения указанной выше цели исследование проведено в трёх аспектах.

В первом, макроэкономическом аспекте общим является национальное хозяйство страны, а в роли частного выступает транспортная инфраструктура, представленная всеми видами транспорта.

Во втором, отраслевом аспекте общим выступает транспортная инфраструктура национального хозяйства, а в роли частного - морской транспорт, имеющий прямые выходы в мировую транспортную систему, которая в условиях стратегической евроинтеграции приобретает приоритетное значение.

В третьем, региональном аспекте роль общего отведена системе государственного регулирования экономики на региональном уровне, а в качестве частного рассмотрена инфраструктура морского транспорта Автономной республики Крым. Выявление во всех трех аспектах особенностей современных методов и рычагов государственного регулирования во взаимосвязи с рыночными механизмами саморегулирования экономической системы оказалось наименее изученным в современной научной литературе.

В качестве исходной методологической посылки в вопросе обоснования путей совершенствования государственного регулирования принята системообразующая роль транспортной инфраструктуры в национальном хозяйстве. Поэтому механизмы государственного регулирования транспортной инфраструктуры рассматриваются как модельный вариант перевода национального хозяйства Украины в качественно новое состояние. При этом, по нашему мнению, принципиально новыми условиями, воздействующими на инновационные преобразования экономики Украины в послекризисных годах выступали и будут выступать:

- выполнение транспортной инфраструктурой новой функции специализации Украины в международном разделении труда в контексте вступления страны во Всемирную торговую организацию и в Европейское Сообщество;
- усиление международной конкуренции с зарубежными морскими перевозчиками при возрастании доли экспортных и транзитных грузопотоков, где преимущественное значение приобретает продуктовая инновация транспортной услуги, предполагающая ускорение доставки грузов, снижение стоимости транспортировки, сокращение физических потерь товаров при перегрузке с других видов транспорта на морские суда и обратно;
- превращение транспортной инфраструктуры Украины в активный инструмент привлечения частного и зарубежного капитала для развития национального хозяйства.

Исходя из понимания новых исторических условий функционирования национального хозяйства Украины в начале XXI века, современных тенденций развития мирохозяйственных связей, нами определены целевые установки государственного регулирования транспортной системы, выработаны концептуальные основы программы совершенствования механизма госрегулирования, направлений повышения его эффективности.

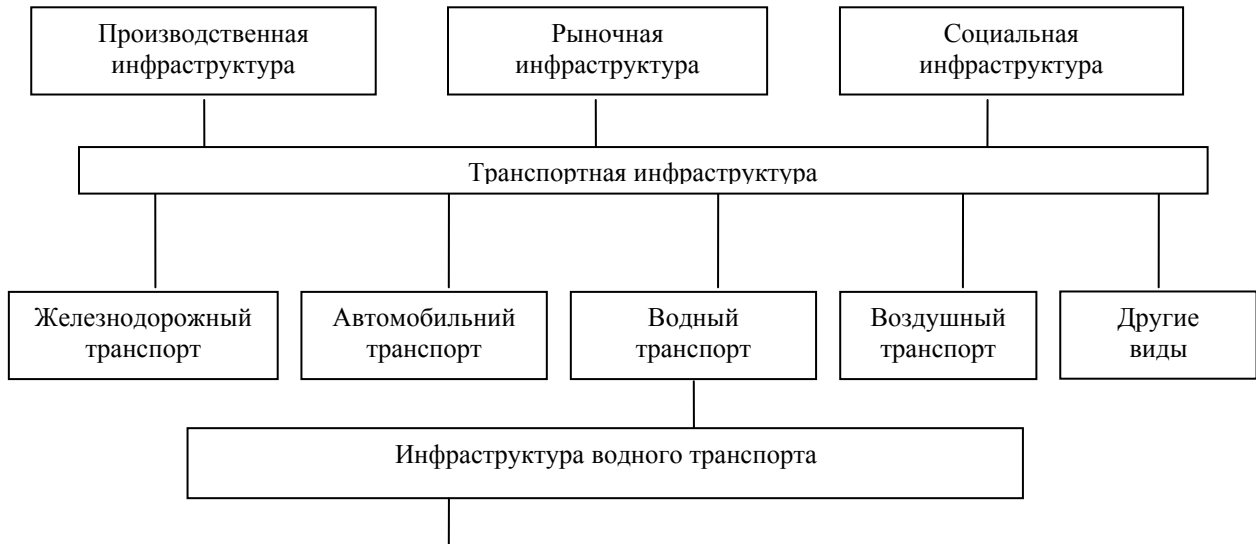
Организационно-экономический механизм управления национальным хозяйством, как показывает мировой опыт, может развиваться только эволюционным путем совершенствования всех его составляющих элементов и факторов под влиянием постоянно меняющихся внутренних и внешних условий. Основными блоковыми элементами хозяйственного механизма являются: рыночное саморегулирование; государственное регулирование; монопольное (корпоративное) управление; воздействие социальных институтов и внешних международных факторов. Соотношение степени воздействия каждого из названных элементов хозяйственного механизма, а также применяемые ими методы и способы управления, цели процессов управления меняются в зависимости от типа экономической системы, состояния экономики, уровня зрелости каждого из блоковых элементов.

Современный период развития национального хозяйства Украины представляет особый этап формирования зрелых рыночных отношений в условиях усиливающегося влияния международных интеграционных связей. Глобализация мировой экономической системы, ужесточение внешней и внутренней конкуренции субъектов экономики, активное обновление технологических укладов в передовых странах требуют углубления международного разделения труда на рынке транспортных услуг. Поэтому новые исторические условия диктуют необходимость ускорения процесса совершенствования как государственного регулирования, так и механизма рыночного саморегулирования. При этом повышение эффективности корпоративного управления и активизация социальных институтов, ориентированных в синергетическом единстве на обеспечение устойчивого инновационного пути развития национальной экономики, также усиливают своё воздействие и требуют комплексного подхода.

Проблемы совершенствования государственного регулирования транспортной инфраструктуры рассматриваются в единстве общенациональных, отраслевых, региональных позиций и позиций отдельных транспортных предприятий (например, портов). Принимая во внимание роль транспортной системы в динамике современного социально-экономического прогресса страны, можно утверждать, что программа совершенствования системы государственного регулирования транспортной инфраструктуры должна стать

**КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА
ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**

модельным вариантом инновационного развития всего организационно-хозяйственного механизма национальной экономики.



Назначение	Вид	Организационная форма
Материально-техническое обеспечение морских перевозок	Судовая инфраструктура	Морские или речные пароходства
	Навигационная инфраструктура	Бассейновое управление путей
	Портовая инфраструктура	Порты, причалы, терминалы, грузовые или пассажирские участки, вокзалы
	Ремонтная инфраструктура	Судоремонтные заводы, ремонтно-механические мастерские
Ресурсное обеспечение морских перевозок	Торгово-снабженческая инфраструктура	Торговые магазины, базы снабжения продовольствием, водой
	Топливо-энергетическое обеспечение	Склады или предприятия горюче-смазочных материалов (ГСМ)
	Кадровая инфраструктура	Учебные заведения по подготовке специалистов; Центры и учебные заведения по переподготовке кадров
	Финансово-экономическая инфраструктура	Финансово-кредитные учреждения (фонды, фирмы, банки и т.п.)
	Информационно-коммуникационное обеспечение	Глобальные информационные сети Интернет; Информационные базы данных; Депозитарные системы; Научные библиотеки
Общепромышленное обеспечение морских перевозок	Нормативно-правовая инфраструктура	Законы Украины по транспортной деятельности; Налоговое законодательство
	Контрольно-ревизионная инфраструктура	Система таможенного регулирования и контроля; юридические и консалтинговые фирмы
	Инновационная инфраструктура	Технопарки, технополисы, бизнес-инкубаторы; Проектно-конструкторские бюро, институт «ЧерноморНИИпроект»
	Коммерческо-договорная инфраструктура	Коммерческие службы, отделы предприятий, биржи, маркетинговые службы, отделы

Рис. 1. Состав и классификация инфраструктуры.

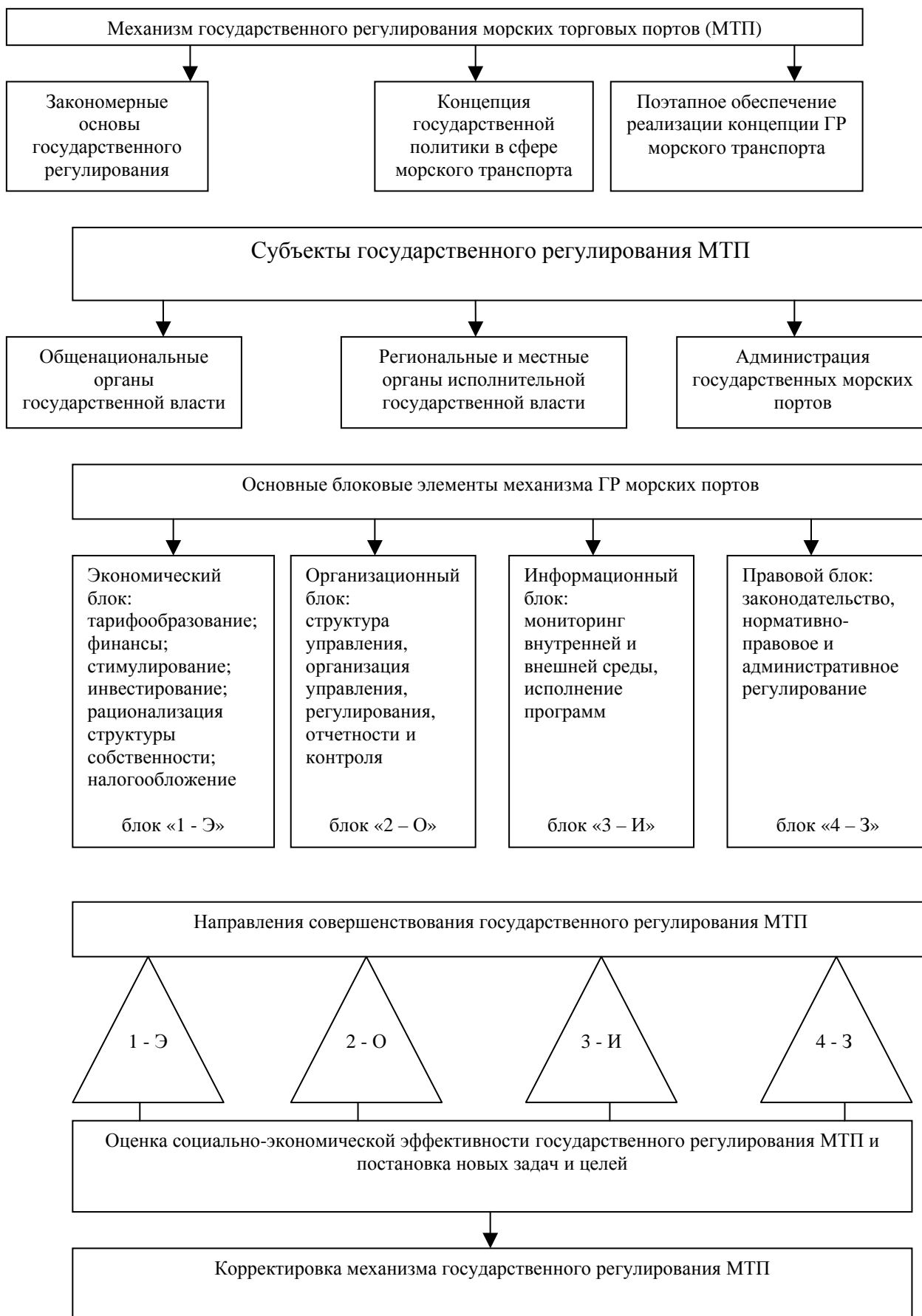


Рис. 2. Структурно-логическая схема совершенствования государственного регулирования морских торговых портов Украины.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Государственное регулирование как блоковый элемент всего организационно-хозяйственного механизма имеет ряд особенностей и преимуществ. Его совершенствование носит более рациональный характер. Осуществление государственного регулирования направлено на реализацию общенациональных потребностей и интересов. Методы госрегулирования имеют точный адресный характер и высокую степень обязательности в исполнении. Недостатки методов государственного регулирования экономики (замедленная реакция, необходимость системного контроля, постоянное импульсирование усилий) компенсируются преимуществами рыночного саморегулирования, управлением монопольных объединений и активностью социальных институтов.

Устойчивое инновационное развитие национальной экономики Украины в современных условиях становится генеральной целью государственного регулирования, а её реализация - новой функцией государственного регулирования экономики, которую в полном объеме и наиболее эффективно могут выполнить только государственные структуры одновременно всех уровней - общенационального, отраслевого, регионального и государственных предприятий.

Состав и классификация инфраструктуры с обозначением её функциональных назначений отражены на рис. 1. Связи транспортной инфраструктуры в исследовании сформулированы в виде её девяти основных функций, расширяющих распространённое в научных работах представление об инфраструктуре как «обслуживающей», второстепенной сфере. В числе функций транспортной инфраструктуры автором выделены: внутрипроизводственная, ресурсная, реализационная, потребительская, размещенческая, оборонная, экономико-регулирующая, внешнеэкономическая, информационно-коммуникационная. Необходимость приоритетного, опережающего развития транспортной сети обусловлена её функциями. В свою очередь, оно ускорит общий экономический прогресс страны. Об ускорении развития реальной экономики теперь судят по транспортному индексу. Растут перевозки – значит преодолевается кризис.

Представленные на рис. 1 виды и организационные формы инфраструктуры указывают, что повышение эффективности государственного регулирования транспортной инфраструктуры тесно коррелируется с результативностью системы управления всей экономикой Украины.

Обратимся к анализу деятельности транспортной системы Украины за 2000-2008 годы. Значительный рост объемов перевозки грузов на всех основных видах транспорта: на железнодорожном - на 134,1%; на автомобильном - 124,2%; на морском - 142,8%; на речном - 168,6% указывает на положительные тенденции. Увеличились объемы грузооборота по видам транспорта и в целом по системе на 125,5% [4].

Переработка грузов в морских и речных портах Украины за анализируемый период увеличилась с 91943 тыс. тонн в 2000 году до 140610 тыс. тонн в 2008 году, то есть на 184,4%. Однако финансовое состояние многих портов остается нестабильным. Лишь 59,6% крупнейших портов из 19 в 2008 году получили прибыль, в то время как 40,4% - допустили убытки.

Приведенные показатели отражают неустойчивую и неравномерную динамику итоговых результатов работы морских торговых портов. Для выявления сдерживающих и стимулирующих факторов динамики экономического развития портов была проведена систематизация экспертных оценок специалистов морского транспорта, в числе которых ведущие ученые, крупнейшие руководители отрасли. Судя по удельному весу в общей сумме замечаний специалистов, среди факторов сдерживающих устойчивое развитие морских портов выявились: изменяемость (динамичность) и неопределенность грузовой базы, непостоянство грузовых потоков (13,1%); старение и низкие темпы обновления производственных мощностей портов (12,7%); несовершенство структуры управления отраслью и портами (9,8%), несогласованность в межгосударственных отношениях в сфере морского транспорта (8,2%); несовершенство тарифной политики государства (5,3%); неопределенность в решении проблем приватизации портового имущества (6,9%); несовершенство законодательной и нормативной базы в деятельности морского транспорта (4,5%). Основываясь на заключениях экспертов, а также анализе собранного фактического материала, оперативной и статистической отчетности предприятий морского транспорта определены основные направления совершенствования государственного регулирования транспортной инфраструктуры, сведенные в общую структурно-логическую схему на рис. 2.

Концептуальные основы Комплексной программы государственного регулирования транспортной инфраструктуры включают предложения по совершенствованию каждого блока: экономического, правового, организационного, информационного.

Выводы. Совершенствование механизма государственного регулирования транспортной инфраструктуры принимает комплексный и непрерывный характер. Разработка Комплексной программы модернизации государственного регулирования позволит обеспечить повышение устойчивости развития транспортной инфраструктуры и более полно удовлетворить потребности экономики в транспортных услугах.

Литература

1. Данилишин Б. М. Продуктивні сили економічних районів України / Б. М. Данилишин, Л. Г. Чернюк, О. В. Горська. – К. : РВПС НАНУ, 2000. – 512 с.
2. Мочерний С.В. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Редкол. С.В.Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Вид. Центр „Академія”, 2002.
3. Никифорчук О. І. Перспективи створення мережі транспортно-логістичних центрів в Україні І. О. Никифорчук // Продуктивні сили і регіональна економіка : зб. наук. пр. : у 2-х ч. // РВПС України НАН України. – К. : 2007. – Ч.1. – С. 212-217.
4. Транспорт і зв'язок України: Стат. Збірник. – К.: Техніка, 2008. – 247 с.
5. Цветов Ю.М. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України // Ю.М. Цветов, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2003. – 109 с.
6. Чухно А. Хозяйственный механизм и пути его совершенствования на современном этапе / А. Чухно // Экономика Украины. – 2007. – № 3. – С. 60-67.

Присягина А.Ю.

УДК 338:65

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ БИЗНЕС В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Актуальность. Кризис является актуальной темой для дискуссий, как на уровне руководителей стран, так и внутри любой, даже не крупной компании. Последние десять лет Украина переживала период роста, что сопровождалось повышением цен и заработных плат, увеличением рынков сбыта. Однако с середины 2008 года финансовый, экономический и, как следствие, политический кризис захлестнули весь мир, и Украину в частности.

Постановка проблемы. Теория экономических циклов - научно известный факт, где по сценарию экономика циклично проходит через такие стадии: бум, рецессия и депрессия. Две последних часто называют экономическим кризисом [1]. После восьми лет роста отечественной экономики со всеми признаками экономического бума мы перешли на этап рецессии, для которого характерно замедление или падение темпов развития, что, как следствие привело к финансовому кризису и дестабилизации экономики, усугубленное общемировым кризисом.

Анализ последних исследований и публикаций. Исследованием развития кризиса и его влияния на бизнес занимались такие ученые, как М.И. Тутан-Барановский, Р.М. Энтов, И. Фишер, Д. Даймонд и П. Дибвиг, Ч. Джэклин и С. Баттачария.

Изложение основного материала. Цепочку событий, предшествовавших экономическому кризису можно проследить по следующей схеме:

1. Этап роста, переходящий в бум, в конечной фазе своего развития сопровождающийся инфляцией, – это один из признаков приближающейся экономической «зимы». По прогнозам на декабрь 2008 года, экономика Украины должна была вырасти на 3,5–4% против 7,6% в 2007-м, а инфляция – составить 21%.
2. Шесть-восемь лет непрерывного роста позволяет говорить о надвигающейся рецессии. Поскольку длительность экономических циклов значительно варьируется и может составлять от года до 12 лет (в среднем – 5–6 лет), то с каждым последующим годом роста вероятность реверсии рынка повышается.
3. Стремительный рост зарплат без соответствующего роста производительности труда.
4. Практически зафиксированный курс доллара США в течение нескольких лет при значительном отрицательном дефиците торгового баланса страны, который он и призван балансировать.
5. Приток в страну на протяжении ряда лет значительных иностранных кредитных ресурсов, не подтвержденных созданием стоимости или отложенным потреблением внутри страны.

Выводом к вышперечисленному является три ключевых тезиса из экономической теории [2]:

- 1) Причиной валютных кризисов во многих случаях становится дефицит торгового баланса.
- 2) Причиной финансовых кризисов чаще всего является избыточный рост кредитных ресурсов.
- 3) Уровень национального дохода на душу населения прямо пропорционален производительности труда в наиболее открытых для международной торговли отраслях экономики.

Неисследованная часть проблемы. В Украине в сентябре-октябре 2008 года существовало предположение, что экономический и финансовый кризис в Америке и Европе не затронет интересы нашей страны, по причине неинтегрированности финансовой системы нашей страны с западным миром, а также неразвитый фондовый рынок, и ВВП на душу населения ниже, чем у европейских стран. Однако, как показали события ноября-декабря, предположения были ошибочны.