

4. В условиях глобализации происходит обострение межконфессиональных и межцивилизационных противоречий, усиливается конкуренция, нарастает конфронтация исламской и западной экономической моделей. Так, западные банки не заинтересованы в появлении конкурентов в регионе, обладающем большим финансовым потенциалом, а основная часть населения мусульманских стран категорически не приемлет противоречащие их религиозным убеждениям формы хозяйствования и западный стиль жизни в целом.
5. Несмотря на проблемы развития, конкуренцию и недостаточный опыт исламская финансовая система обладает значительным потенциалом роста. Следовательно, в условиях усиления взаимозависимости стран, она будет играть все возрастающую роль в мировой финансовой системе.

Источники и литература

1. Исламские финансы в современном мире: экономические и правовые аспекты / Под ред. Р. Беккина. – М.: УММА, 2004. – 288 с.
2. Беккин Р. Исламская экономическая модель в мусульманском мире: некоторые исторические факты // Проблемы современной экономики. – № 4 (12) // www.m-economy.ru
3. Мамедов З. Банковская система Турции: специфика и структура // Мировая экономика и международные отношения. – 2005. – № 5. – С. 79-83.
4. Errico L., Farahbaksh M. Islamic Banking: Issues of Prudential Regulations and Supervision. – IMF Working Paper WP/98/30, March 1998 – 32 p.
5. Obaidullah M. Islamic Financial Services. – Jeddah: King Abdulaziz University, 2005 – 270 p.
6. www.albarakatürk.com.tr
7. www.asyafinans.com.tr
8. www.iiff.com
9. www.kuveytturk.com.tr
10. www.tcmb.gov.tr
11. www.turkiyefinans.com.tr

Потеев Д.А.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВЕННОГО ВОСПРОИЗВОДСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРЫМА

Эра ноосферных технологий представляет использование человечеством принципиально новых научно-технических решений буквально во всех сферах жизнедеятельности. Накопление новых знаний уже состоялось. Необходима смена социально-экономических условий, замена хозяйственного механизма, чтобы произошел прорыв в системе устаревших производительных сил и бурный поток новых прогрессивных технологий стремительно влился в общественное производство. Это обеспечит в нем значительное повышение производительности труда, экономию традиционных ресурсов (природных, человеческих, капитала), качественное изменение характера, сформирует новый, более высокий уровень человеческих потребностей. [1]

Если изменение социально-экономических условий и формирование ноосферного типа организационно-хозяйственного механизма – это задача первого этапа ноосферного пути развития общества, то массовое освоение новых прогрессивных технологий – это задача и содержание второго этапа.

В каждой сфере экономики уже сегодня имеется огромное количество новых технологических решений. Мера их внедрения в производство зависит от условий стимулирования предпринимательского таланта, от эффективности мотивации творческого, изобретательского и научного труда. Совершенствование мотивационного механизма будет способствовать ускорению разработки и внедрению новых технологий. Сдерживающие факторы (чиновническо-бюрократическое торможение; государственно-монополистические барьеры; внешнее экономическое сопротивление международных заинтересованных институтов) должны быть устранены или значительно ослаблены.

Автор не ставит перед собой задачи представить полный перечень известных новых технологических решений. Тем более это невозможно отразить в 10-20-летней перспективе. Однако на многие злободневные вопросы современной экономики, общества, экологии уже несколько лет назад найдены новые технологические ответы. Обратимся к транспортным технологиям.

Транспорт XXI века должен стать высокоскоростным, более экономичным и одновременно более безопасным для человека и окружающей среды. Одним из лидеров по части загрязнения окружающей среды остается транспорт. Выхлопные газы автомобиля – основной источник загрязнения воздуха. На долю автотранспорта приходится 80% выбросов вредных веществ. В 2005 году в атмосферу Крыма автотранспортом было выброшено около 100 тыс. тонн вредных веществ, в том числе окиси углеводов 70 тыс. тонн, углеводов – 12 тыс. тонн, окиси азота – более 5 тыс. тонн, сажи и сернистого ангидрида – по 300 тонн.

Сохранение окружающей среды как элемент ноосферной политики требует поиска путей перехода транспорта на новые, более экономичные технологии и на новые виды топлива с учетом экологического эффекта.

На сегодняшний день закончена работа над концепцией развития электромобиля XXI столетия. Предлагается несколько направлений. Конструкторы отказались от традиционного источника энергии для электромобиля.

тромобили – аккумуляторов и разработали суперконденсаторы с установкой на станциях системы зарядки конденсаторов.

В Дубне сконструированы новые электрические батареи – «звездные батареи», способные перерабатывать солнечную и звездную энергию (то есть даже в темное время суток) в электрическую.

Второе направление – замена углеводородного топлива, сжигаемого в двигателях внутреннего сгорания, двигателями работающими на водородном топливе (водородомобили). Правда существующая организационная проблема дополняется противостоянием нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих монополий, интересы которых напрямую затрагиваются упомянутыми новыми технологическими решениями, в случаях их массового внедрения.

Чтобы обеспечить потребности XXI века в перевозках грузов и пассажиров, необходимо построить большое количество качественных новых дорог. Бум автомобилизма обгоняет по своим темпам все возможные в настоящее время варианты расширения пропускной способности дорог и способы организации автомобильного движения. Мир мучительно ищет пути решения дорожных проблем. Автомобильные «пробки» в городах стали не только транспортной проблемой. Япония пытается решить данную задачу за счет многоярусных автодорог, так называемых «этажерок». В проекте «Ноосферные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока» (Новосибирск, 2000), разработанном российскими учеными, представлено новое техническое решение наземных транспортных коммуникаций, позволяющее сохранить равновесие между стремлением Человека к скорости и комфорту и экологическим потенциалом Земли.

Новые транспортные линии – это струнный транспорт, транспорт второго уровня. Предложения Юницкого А.Э. по строительству струнной транспортной системы (СТС) рассматривается наряду с другими видами транспорта в НППК региона. Масштабное использование СТС представляет обширные и значительные социально-экономические преимущества. В самом общем подходе они заключаются в следующем:

- Снижение капитальных затрат и сокращение сроков строительства СТС за счет меньшей капиталоемкости новой системы транспорта. Ускоряется окупаемость капиталовложений;
- Малая зависимость стоимости транспортных линий от рельефа местности и ее природных характеристик. С помощью СТС легко осваиваются труднодоступные территории: болотные участки, горы, лес, водные преграды и т.п. Ландшафту при строительстве СТС не причиняется существенного ущерба;
- Отпадает необходимость в строительстве отдельных линий связи, электропередач, поскольку они легко совмещаются с трассами СТС;
- Появляется возможность создания глобальной высокоскоростной инфраструктуры СТС, более безопасной для людей, животного и растительного мира;
- Вдоль трасс СТС, в пределах пешеходной доступности, с учетом экологической чистоты транспорта, бесшумности движения экипажей (электромобилей) появится возможность построения новых поселений людей, гармонично вписанных в окружающую природную среду.

В сфере транспортных коммуникаций Крым может стать составной частью Черноморского транспортного кольца, в основе которого лежит проект создания Комплексной коммуникационной сети Yunitran Biis с применением новейшего вида транспорта – струнного транспорта Юницкого (СТС), изобретение которого защищено международными патентами. Струнный транспорт Юницкого представляет собой четырехколесный экипаж с электроприводом вместимостью до 20 человек. Номинальной грузоподъемностью 5 тонн, передвижающийся со скоростью от 300 до 500 км/ч по двум рельсам-струнам, натянутым с усилием 250-500 тонн и опирающимися на стойки высотой от 15 до 100 метров.

Приграничное географическое расположение крымского полуострова определяет его роль в развитии внешнеторговых связей Украины с Россией, европейскими и ближневосточными странами. Нужны транспортные средства, способствующие освоению морских внешнеторговых, транзитных и каботажных перевозок.

Выгодное географическое положение Крыма на пересечении многих грузопотоков, проходящих через Черное море, дает возможность использовать транспортную систему в интересах развития экономики республики и Украины. Однако в существующих проектных разработках Крым не включен в эту транспортную систему, несмотря на имеющиеся к тому предпосылки. Основной причиной этого стала техническая отсталость портов, отсутствие в них свободных тыловых территорий из-за стесненности городской застройки, сложность, а иногда и невозможность, решения внешних транспортных коммуникаций, трудность соблюдения требований экологической безопасности переработки грузов.

Оптимальным решением проблемы включения Крыма в международную транспортно-экономическую систему является сооружение глубоководного порта, соответствующего высоким технологическим и экологическим требованиям.

Наиболее приемлемым для этого по многим параметрам является Донузлавский регион. Основной упор при сооружении портового комплекса на озере Донузлав – на создание опорного пункта транспортировки Казахской и Азербайджанской сырой нефти в Европу с частичной ее переработкой. В качестве преимущества озера Донузлав выделяются благоприятные инженерно-геологические условия, максимальная экологическая безопасность объекта, неограниченные возможности перспективного развития.

Основную инфраструктуру составят:

- нефтеперерабатывающий завод (до 8 млн т в год) с глубокой переработкой не только перегружаемой нефти, но и добываемой в Крыму;
- внешние транспортные коммуникации (западная ветка железной дороги, автомагистраль Воинка-Донузлав, трубопровод).

Предполагается и сооружение сухогрузного района с рядом специализированных перегрузочных ком-

плексов для контейнерных грузов (объем которых в общемировых морских перевозках достиг 85%), железнодорожных паромов, руды и угля, рефрижираторных грузов, а также зерновых, лесных, химических и прочих. Подобная структура портового хозяйства призвана решить проблему совместимости отечественных портовых технологий с зарубежными аналогами, что обеспечит конкурентное преимущество перед существующими портами Украины в силу их технической отсталости и отсутствия реальных перспектив развития.

Формирование НПТК в Крыму в современных условиях и в перспективе будет представлять наиболее эффективную форму инфраструктурного обеспечения региона, создает необходимые материальные условия ноосферного устойчивого развития Автономной республики Крым. При этом новые виды транспорта не претендуют на доминирующую роль и не вытеснят существующие виды транспорта, а лишь помогут разгрузить их.

Крым имеет уникальные рекреационные условия, потенциал которых в значительной степени недоиспользован прежде всего по причине неразвитой транспортной инфраструктуры. Пути развития внедорожных транспортных средств в долгосрочной перспективе будут определять качественно новые научно-технические возможности, основанные на принципиально новых открытиях и изобретениях.

Источники и литература

1. Завельский М.Г. Инфраструктура и производственная функция нестационарной экономики / Сб. трудов II Международной научной конференции, СПб, 2003г. – М.: ИСА РАН, 2003.
2. Дингес Э.В., Акулов А.И. Анализ методов технико-экономического обоснования воспроизводства объектов транспортной инфраструктуры. ОИ/Информавтодор. Вып.1.- М., 2000.
3. О стратегии экономического развития АР Крым до 2015г. / Матер. КАН, «Стратегия», 2004, с. 33.

Ревко Т.В.

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ТА СВІТОВОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Виробнича діяльність виступає основою економіки будь-якої країни. Основним критерієм оцінки виробничих підприємств має бути рівень ефективності. Важливо, що зростанню ефективності сприяє ресурсозбереження за інших рівних умов. Економічну ефективність підприємств не можна розглядати без врахування зовнішніх умов, на які впливають процеси глобалізації економіки.

Проблемам світової глобалізації та Євроінтеграції, екології, збереження навколишнього природного середовища присвячено чимало досліджень як у вітчизняній так і у світовій літературі. Підприємства через функціонування фінансового капіталу у міжнародному масштабі, міжнародну торгівлю, спеціалізацію, кооперацію, науково-технічну співпрацю, приєднуються до європейської та світової (глобальної) системи. Вони ширше взаємодіють з зовнішніми суб'єктами, і сильніше підпорядковуються цілям цих суб'єктів. Виникають абсолютно нові завдання. Наприклад, підприємства розташовані в державах, що приймають участь в функціонуванні міжнародних структур, повинні активніше брати участь у реалізації цілей, які є предметом діяльності цих структур (захист природного оточуючого середовища, раціоналізація міжнародних перевезень, розвиток новітніх інформаційних і телекомунікаційних технологій, що дають можливість створення глобальної мережі на підприємствах тощо). Необхідно дотримування рівноваги між людиною і еко-сферою, порушення якої загрожує серйозними катаклізмами, гальмуванням прогресу, а також можливістю деградації людського роду.

Важливу роль в умовах глобалізації відіграють ті чи інші стратегії, які провадять підприємства. Глобалізаційні процеси безпосередньо впливають на вибір сучасними підприємствами стратегії розвитку. Територіальна розкиданість ринків і виникнення великих територій з інтегрованою економікою часто вирішують шлях розвитку підприємств.

Проблеми вичерпування природних ресурсів, забруднення навколишнього середовища і їх вплив на соціально-економічні відносини набувають все більшого значення для формування стратегії і тактики еколого-економічної політики в національному і міжнародному контексті з кінця 1960-х р., коли вчені багатьох країн стали приділяти увагу питанням погіршення якості природного середовища в зв'язку з господарською діяльністю. В доповіді Г. Брундтланд "Наше общее будущее" (1987 р.) запропоновані довгострокові стратегії в сфері охорони навколишнього середовища, які дозволяють забезпечити стабільний розвиток світової економіки. [1]

Основні зусилля щодо удосконалення національної екологічної політики в Україні були направлені на розробку і впровадження узгодженої з міжнародними нормами стратегії використання і охорони природних ресурсів, а також гармонізації екологічних індикаторів стабільного розвитку з індикаторами і нормами країн-членів ЄС.

Головними досягненнями України на шляху європейської інтеграції являється активна участь в програмі "Навколишнє середовище для Європи", а також розроблена "Програма інтеграції України до Європейського Союзу в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки" (1999 р.). Тут серед прогресивних змін в сфері соціально-економічного і інституційного розвитку виділено включення екологічних пріоритетів в стратегію соціально-економічного розвитку. Пріоритети стратегії довгострокового стабільного економічного росту України полягають в адаптації важелів стимулювання інвестицій в реальний сектор економіки, відродженні і розвитку науково-технічних інновацій,