

ального учета произведенной продукции, занижения прибыли и тому подобное. В это время рост объема теневой экономики связан с несовершенством нормативной и правовой базы регуляции рыночных отношений, несовершенством учета, ростом инфляции, дифференциацией населения по уровню доходов.

Таким образом, нас интересует сектор теневой экономики, который складывается из подсекторов скрытой, неофициальной и фиктивной деятельности. Подсектор криминальной деятельности также является составляющей теневой экономики и влияет на формирование теневого капитала и перераспределение собственности. Но этот сектор находится в компетенции правоохранительных органов и нуждается в особенных методах регуляции (борьбы с преступностью). Хотя следует отметить, что экономические преступления часто переплетаются с криминальными, поэтому отсутствуют четкие границы между разными секторами [6].

#### **Источники и литература**

1. Gutmann P. The Subterranean Economy // *Finanational Analysts Journal*. – 1977 - Vol. 33.
2. Варналій З.С. Мале підприємництво: основи теорії і практики. - К.: Т-во «Знання», КОО, 2001. – 277 с.
3. Т. Ламанова. Тіньова економіка – визначення, структура, методи оцінки // *Економіка, фінанси, право*. - 2000. - № 3. – С. 22-26.
4. Бокун Н., Кулибаба И. Теневая экономика: понятие, классификации, информационное обеспечение // *Вопросы статистики*. - 1997. - № 7. - С. 5.
5. Воробьёв Е., Тимченко Б. Теневая экономика в условиях системного кризиса // *Экономика Украины*. - 1998. - № 8. – С. 48-52.
6. Турчинов О.В. Тіньова економіка: теоретичні основи дослідження. –К.: Артек, 1995.- 300 с.

#### **Потеева М.А.**

#### **ПРИОРИТЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ**

Актуальность темы определяется особенностями современного этапа трансформации национальной экономики страны, которая происходит в условиях усиливающейся глобализации, изменения роли государственного регулирования в системе хозяйственного механизма и при обострении внутренних социально-экономических и технологических проблем.

Цель статьи заключается в теоретико-методологическом обосновании приоритетных направлений совершенствования государственного регулирования одной из ведущих отраслей экономики – транспорта.

Степень изученности проблем государственного регулирования экономики в целом достаточно высокая. Однако большинство отечественных и зарубежных авторов рассматривают систему государственного регулирования безотносительно к конкретным внутренним и внешним условиям функционирования экономики. Кроме того, в рекомендациях не принимаются во внимание отраслевой и региональный аспекты государственного регулирования, учет которых имеет чрезвычайное значение для эффективности всего хозяйственного механизма страны.

Государство как экономический субъект есть совокупность органов и лиц, сосредоточивших в своих руках экономическую власть, принимающих экономические решения в государственном масштабе, распоряжающихся государственной собственностью. Уточнение этих категорий приведено с целью изначального определения соотношений «государство» и «общество». Понятие «общество» имеет более фундаментальное значение. Исторически общество возникло до государственной формы своей организации. «Общество» – первичная категория, а «государство» вторичная. Следовательно, интересы общества должны иметь преобладающее значение над государственными или, по крайней мере, над правительственными интересами.

Для государства свойственна иерархическая структура. Каждый из вышестоящих уровней выступает как руководящий в отношении нижестоящих, которые, в свою очередь, подчиняются вышестоящим. Государственная иерархия, будучи универсальной формой организации и функционирования государственной системы, приобретает своеобразную форму пирамиды, вершину которой занимают самые высшие группы власти.

Любая государственная власть нуждается в легитимизации. Легитимная государственная власть – это власть, принятая большинством граждан данного государства, соответствующая их представлениям, оцениваемая ими как справедливая и законная. [1, С.39].

Легитимность повышает эффективность государственного управления, поскольку его мероприятия опираются на поддержку большинства населения. Могущественные мировые державы распадались именно вследствие потери большинством граждан веры в их способность обеспечить безопасность, благосостояние населения, преодолеть затянувшиеся экономические кризисы. Отсюда напрашивается вывод о том, что повышение эффективности государственного управления зависит прежде всего от легитимности государственной власти. Ее обеспечение, в свою очередь, зависит от прозрачности действий государственных структур, их общественной подконтрольности, широты политического представительства народа во всех уровнях власти, ощутимой народом результативности государственного управления.

Все отмеченное выше о роли государства и государственного управления относится прежде всего к государству как социально-политической надстройке общества. Вместе с тем, современное государство явля-

ется значительной составной частью экономического фундамента общества. Подтверждением этому служит то, что государство является собственником части средств производства, имеет в своем владении государственное имущество. Во многих странах государственный сектор экономики занимает ведущие позиции и активно влияет на все экономические процессы страны. Государственные предприятия – равнозначные субъекты экономической системы, наделенные правами и подчиняющиеся общим законам и нормативным документам государственной власти.

Государственное регулирование в рыночной экономике – это составная часть системы управления экономическими, организационными, социальными и другими процессами в стране. Кроме государственного регулирования в указанную систему входят в качестве управляющих субъектов институты гражданского общества, менеджмент монопольных объединений и предприятий.

Механизм государственного регулирования национальной экономики в целом или отдельных отраслей, процессов представляет совокупность способов, мер, приемов воздействия субъектов государственной системы с целью придания объектам управления необходимой направленности их развития и достижения конкретной цели. Способы, меры, приемы прямого или косвенного воздействия составляют элементы механизма государственного регулирования и могут быть подразделены на административно-правовые, финансово-экономические, социально-политические, организационные, технологические. Каждая из групп указанных методов имеет свои специфические особенности, мера и результативность воздействия на объект управления, значение которых меняется в различных конкретно-исторических условиях национальной экономики и гражданского общества.

В большей части научных публикаций функции государственного регулирования отражаются в несколько обобщенном виде, вне зависимости от принятой обществом экономической модели хозяйствования, состояния экономики, периода ее экономического цикла. В перечень конкретных задач государственного регулирования входит набор целевых установок, стоящих перед органами власти при регулировании экономических отношений. К их числу относятся следующие:

- экономический рост и экономическое развитие;
- обеспечение стабильного уровня цен или низких темпов инфляции;
- полная и эффективная занятость населения;
- справедливое распределение доходов;
- сдерживание монополизации экономики, проведение антимонопольной политики;
- обеспечение экономической свободы;
- достижение сбалансированности внешнеторгового баланса страны, защита национальных интересов на внешнем рынке.

Указанные функции составляют фундамент любой экономической политики государства. Однако ее надстройка определяется на каждом этапе социально-экономического развития страны. Например, в связи с тем, что экономическое развитие носит циклический характер, то в период бума считать главной задачей государственного регулирования обеспечение экономического роста будет некорректным.

Таким образом, целевые функции государственного регулирования носят противоречивый характер. Решение одной проблемы наносит ущерб достижению других целей. Искусство государственного регулирования экономики включает умение правильно выбрать приоритетные направления государственного воздействия на экономическую жизнь страны.

Государственное регулирование отраслевой и территориальной структуры производственной деятельности осуществляется с помощью законодательных актов и правительственных постановлений, регламентирующих соответствующую структуру.

Например, деятельность всех видов транспорта регламентируется Законом Украины «Про транспорт», утвержденным Верховной Радой 10 ноября 1994г. за №233/94-вр с последующими частичными дополнениями. В указанном Законе (Ст.3) определены цель и задачи государственного управления транспортными отраслями. Отмечено, что государственное управление в сфере транспорта должно обеспечить:

- своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей населения и общественного производства в перевозках и потребности обороны Украины;
- защиту прав граждан во время их транспортного обслуживания;
- безопасное функционирование транспорта;
- поддержание необходимых темпов и пропорций развития национальной транспортной системы;
- защиту экономических интересов Украины и законных интересов предприятий и организаций транспорта, а также потребителей транспортных услуг;
- создание равных условий для развития хозяйственной деятельности предприятий транспорта;
- ограничение монополизма и развития конкуренции;
- координацию работы разных видов транспорта;
- лицензирование отдельных видов деятельности в отрасли транспорта;
- охрану окружающей природной среды от вредного влияния транспорта.

Органами, осуществляющими государственное управление отраслями транспорта, согласно Закону о транспорте (ст.4), являются Министерство транспорта Украины, местные советы народных депутатов и другие специально уполномоченные на это органы соответственно их компетенции [2, С. 446].

Министерство транспорта Украины – это одно из ведущих отраслевых министерств, тесно связанное с другими министерствами страны, определяющими экономическую, финансовую, инновационную, международную политику государства. Его структура имеет функционально-отраслевой характер. Государствен-

ные департаменты, входящие в состав министерства транспорта, управляют соответствующими видами транспорта: госдепартаменты железнодорожного, автомобильного, авиационного, морского и речного транспорта. Руководящие функции в департаментах выполняют государственные администрации соответствующих видов транспорта. Межотраслевые, координационные и общетранспортные функции выполняются специализированными госдепартаментами: транспортной политики, безопасности транспорта и технической политики, нормативно-правового обеспечения, внешних связей, департамент стратегического развития и другие.

По наиболее важным транспортным проблемам, имеющим общенациональное и даже международное значение, решения принимаются на уровне Кабинета Министров Украины. Так, например, 9 ноября 2000 года Кабинет Министров своим Постановлением №1684 утвердил „Концепцию реформирования транспортного сектора экономики”. Целью данного постановления было обеспечение ускоренного развития транспортной системы Украины, ее интеграции в европейскую и мировую транспортную систему. Концепция уточняет значение транспортной системы в новых экономических условиях. „Транспорт – одна из важнейших отраслей национальной экономики, эффективное функционирование которой является необходимым условием стабилизации, структурных преобразований экономики, развития внешнеэкономической деятельности, удовлетворения потребности населения и общественного производства в перевозках, защите экономических интересов Украины” [3].

Подчеркнем, что решение самых главных на современном этапе экономических проблем страны, связано с повышением эффективности функционирования транспортной системы: стабилизации, реструктуризации, развития внешнеэкономических связей Украины, защиты ее экономических интересов. В Концепции определены конкретные задания каждому из видов транспорта, что должно служить основанием для отраслевого перспективного планирования на ближайшие 10-15 лет. Особое внимание в Концепции уделено направлениям совершенствования государственного регулирования работы транспорта. „Государственное регулирование работы транспорта должно осуществляться путем разработки новых и пересмотра законодательных и других нормативно-правовых актов, которые предусматривают одинаковые подходы к регулированию отношений... функционирования субъектов хозяйствования транспортно-дорожного комплекса (ТДК) разных форм собственности и устанавливают правовые, экономические и организационные основы деятельности транспортных предприятий...”

Указаны приоритетные направления государственного регулирования по отдельным видам транспорта. Для морского транспорта они включают:

- разработку механизма приватизации и реструктуризации предприятий морского транспорта, что соответствует требованиям рыночных преобразований, поддержке институциональных и ценовых реформ;
- внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания, соответствующих требованиям рыночных преобразований;
- совершенствование системы безопасности мореплавания, грузоперевозок и защиты окружающей природной среды на уровне мировых стандартов;
- создание условий слаженной работы разных видов транспорта в приморских транспортных узлах.

Совершенствование управления транспортной системой путем преобразований форм собственности, на наш взгляд, имеет самое глубокое и действенное изменение в структуре управления. Оно нуждается в научном обосновании, продуманности и согласованности многосторонних интересов. Допущенные ошибки в этом преобразовании наиболее трудноисправимы. Частая смена формы собственности дестабилизирует всю экономическую систему, создает неуверенность и неопределенность в хозяйственной, социальной политике. Поэтому программные положения Концепции о реформировании собственности в транспортной сфере носят слишком общий, неконкретный характер. Они не указывают принципиальных позиций правительства в решении столь болезненных вопросов, какими являются вопросы приватизации. Результатом такой позиции правительства становится приватизационная борьба хозяйствующих субъектов, низкая эффективность самого приватизационного процесса и ослабление позиций государственного управления в важнейшей сфере национальной экономики.

В 2002 году Верховная Рада приняла Закон Украины „О Комплексной программе утверждения Украины как транзитной державы в 2002 – 2010 годах” [4, С.166].

Целью указанной Комплексной программы является оптимальное использование имеющегося и дальнейшего развитие транзитного потенциала Украины путем создания благоприятных условий для всех участников транзитных перевозок, увеличения валютных поступлений от экспорта транспортных и иных услуг.

В Программе четко определены направления государственного регулирования в сфере международного транзита. Государственная политика в этой сфере призвана обеспечить свободный, безопасный и бесперывный пропуск товаров, пассажиров и транспортных средств по территории Украины.

В Программу включены пункты по развитию всех транспортных средств, действующих в транзите грузов. Например, предусматривается разработка комплексных планов развития морских портов и припортовых железнодорожных станций. Запланирована разработка типового проекта автомобильного пункта пропуска модульного типа, соответствующего европейским стандартам. Важно отметить, что Программа содержит экономическое обоснование планируемых мероприятий. Указаны источники и размеры финансирования. Из общей суммы затрат 21,4 млрд гривен на программные мероприятия, предусмотрено из средств государственного бюджета 21,3%, кредитных средств – 6,81%, частных средств – 49,6%, внутренних и внешних инвестиций, соответственно, 11,2 и 10,9%. Ожидаемая эффективность от выполнения программных

мероприятих оцінюється такими показателями: строк окупаемости капітальних затрат до 12 лет, коефіцієнт ефективності – 9%, доходи от транзитних перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) должны возрасти на 600-700 млн гривень в год, в том числе отчисления в бюджет на 200-250 млн гривень.

Решения Верховной Рады, постановления Кабинета министров становятся предметом систематического контроля соответствующих министерств, в частности, Министерства транспорта Украины и его департаментов по видам транспорта. В качестве примера можно назвать приказ Министерства транспорта Украины №209 от 12.04.2001г. „О ходе выполнения Программы создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине за 1998-2000 годы”, в котором отмечается: „Всі ці та інші заходи сприяли збільшенню за 3 роки обсягів перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів залізничним транспортом на 18,5% та їх переробки в морських портах на 36,2%. При цьому обсяги перевезень і переробки в портах транзитних вантажів зросли відповідно на 23,6% та 31,6%” [5].

Для экономики Украины, находящейся в состоянии реструктуризации, данное заключение имеет особое значение. Переход к рыночным отношениям, активизация глобализационных процессов здесь совпали по времени и наложились на острейшую необходимость технологического обновления производства в большинстве отраслей страны. Нужны продуманные и решительные меры по совершенствованию системы государственного регулирования, обеспечивающие прорыв в экономическом развитии транспортно-дорожного комплекса страны.

### Источники и литература

1. Шамхалов Феликс. Государство и экономика. Основы взаимодействия: Учебник / Ф.Шамхалов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2005. – С.39.
2. Закон Украины «Про транспорт», Відомості Верховної Ради, 1994, – №51, С. 446.
3. Кабінет Міністрів України. Постанова від 9 листопада 2000р. №1684 „Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки”.
4. Ведомости Верховной Рады, 2002, – №24, С.166.
5. Эксперт-Юрист. <File://C:\Windows\temp\Exspert low\80296.htm>.

**Савенко А.Є.**

### **ВПЛИВ “НІМЕЦЬКОЇ ІСТОРИЧНОЇ ТРАДИЦІЇ” НА РОЗВИТОК ПОЛІТИЧНОЇ ЕКОНОМІЇ В УКРАЇНІ ДР. ПОЛ. ХІХ – ПОЧ. ХХ СТ.**

**Вступ.** У сучасній економічній літературі дискусійним залишається питання про національну специфіку та взаємозв'язок різних теоретичних шкіл та напрямів. Переважно, кожна з них з часом набуває інтернаціонального характеру, але у визначених країнах окремі напрями виникають раніше, розвиваються більш інтенсивно, набувають провідного характеру у світовому масштабі. Отже, при дослідженні еволюції національної економічної думки важливим аспектом є визначення впливу окремих шкіл, і зокрема, німецької історичної школи, як органічної складової західноєвропейської економічної науки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Протягом останнього десятиріччя з'явився ряд ґрунтовних робіт історико-економічного характеру, в яких з позицій нових методологічних підходів досліджується особливості становлення та розвитку політичної економії в Україні другої половини ХІХ – поч. ХХ ст., вводиться у науковий обіг значні обсяги нового фактичний матеріалу.

Розробки проблем еволюції поглядів українських економістів другої половини ХІХ–поч. ХХ ст. пов'язані з дослідженнями О.С. Білої, В.Г. Бодрова, Т.В. Гайдай, Л.П. Горкіної, Т.І. Дерев'янкіна, С.М. Злупко, І.С. Коропецького, Л.Я. Корнійчук, А.І. Кредісова, П.М. Леоненко, Е.Л.Лортикяна, В.М. Фещенко, Ю.В. Ущиповського та ін.

Проте, вивчення питання впливу німецької історичної школи на розвиток вітчизняної політичної економії є недостатнім, переважно в контексті висвітлення науковцями ретроспективи поглядів українських економістів на становлення ринкових відносин та роль держави в ринковій економіці, що обумовлює необхідність подальших досліджень.

**Постановка завдання.** Завданням дослідження є теоретичне осмислення критичного сприйняття та адаптації до вітчизняної економічної дійсності та державної економічної політики українськими науковцями ХІХ – поч. ХХ ст. теорій німецької історичної школи.

**Виклад основного матеріалу.** Значний інтерес для історії вітчизняної економічної думки становлять німецько-українські наукові зв'язки ХІХ – поч. ХХ ст. в процесі становлення та розвитку політичної економії в Україні. Із Німеччини до України, внаслідок нестачі вітчизняних фахівців, запрошувалися перші університетські викладачі економіки. Так, у Чернівецькому університеті більшість викладачів економіки були німецькими професорами. Мовами навчання у Львівському університеті були німецька і польська, а в Чернівецькому університеті виключно німецька. Першим викладачем економіки в Харківському університеті (1805-1806 та 1810-1819 рр.) був випускник університету Фрайбурга Йозеф Ланг, його послідовником Л.Г. фон Якоб [1, с.17,23]. Чимало українських студентів і науковців навчалися і стажувалися в німецьких університетах, сприймали ідеї панівної в Німеччині історичної школи і повернувшись додому продовжували у своїх дослідженнях німецьку історичну традицію. Подібна тенденція була характерна не тільки для