

**Формирование нового мотивационного механизма
экономической активности предпринимателей**



**ФОРМИРОВАНИЕ
НОВОГО МОТИВАЦИОННОГО
МЕХАНИЗМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
АКТИВНОСТИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ**

**Издательство
Калининградского государственного университета
2001**

КАЛИНИНГРАДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО
МОТИВАЦИОННОГО МЕХАНИЗМА
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ**

Межвузовский сборник научных трудов

Калининград
Издательство Калининградского государственного университета
2001

УДК 331.552.4
ББК 65.012.12
Ф 37.032

Рецензент:

доктор филологических наук, профессор кафедры английского
языкознания МГУ им. М.В. Ломоносова *О.В. Александрова*

Редакционная коллегия:

В.С. Бильчак, д-р экон. наук, профессор (Калининградский госуниверситет),
ответственный редактор; *В.Т. Пуляев*, д-р экон. наук, профессор
(Санкт-Петербургский университет); *И.Д. Афанасенко* д-р экон. наук,
профессор (Санкт-Петербургский университет экономики и финансов);
В.Ф. Овчинников, д-р филос. наук, профессор (Калининградский
госуниверситет), *А.П. Клемешев*, канд. ист. наук, доцент
(Калининградский госуниверситет), *А.П. Лысков*, канд. филос. наук,
профессор (Калининградский госуниверситет).

Печатается по решению Редакционно-издательского совета Калинин-
градского государственного университета.

Ф 37.032 Формирование нового мотивационного механизма эконо-
мической активности предпринимателей: Межвуз. сб. науч.
тр. – Калининград: Изд-во КГУ, 2001. – 118 с.
ISBN 5-88874-289-9

Представлены работы ученых по проблемам формирования рыночных
мотивационных механизмов в условиях дальнейшего реформирования эконо-
мики. Отдельные статьи посвящены институциональным изменениям в
экономике, проблемам реструктуризации хозяйственных комплексов, акти-
визации предпринимательской деятельности и экономической активности, а
также экономической безопасности эксклавного региона.

Предназначен для экономистов, философов, социологов, политологов, а
также для всех, кто интересуется проблемами региональной экономики и
социально-трудовой активности.

УДК 331.552.4
ББК 65.012.12

ISBN 5-88874-289-9

© Коллектив авторов, 2001
© Издательство КГУ, 2001

*В.С. БИЛЬЧАК, д-р экон. наук, профессор, директор
Научно-исследовательского института комплексного изучения
региона, заведующий кафедрой управления хозяйством
Калининградского государственного университета
Л.В. ПУРЫЖОВА, ассистент кафедры управления хозяйством
Калининградского государственного университета*

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В СФЕРЕ МАЛОГО БИЗНЕСА

Пока не сложится новая система общественного труда, а предпринимательство не примет формы, приемлемые для основной массы населения, и не получит моральную поддержку, возрождение России невозможно.

И.Д. Афанасенко

Дальнейшее реформирование экономики России вызывает к жизни новые политические институты, новые методы хозяйствования, более эффективные формы деловой активности. В научной литературе понятие «мотивация предпринимательства» трактуется неоднозначно. В отечественной литературе традиционным считается определение мотивации как «объяснения внутренних факторов или психологического состояния и отношения человека к тому, что должно быть сделано или достигнуто в качестве цели поведения» [1, с. 67 – 71]. В зарубежной литературе под мотивацией понимается «процесс побуждения себя и других к деятельности для достижения личных целей или целей организации» [2]. На наш взгляд, оба этих определения являются недостаточными и неполными. Отсюда следует, что существуют такие побуждения к действию, которые формируются на уровне подсознания либо в неосознаваемых мотивах. И

это необходимо учитывать при оценке мотивационных характеристик предпринимательской деятельности, так как в ней наиболее полно проявляются все психологические особенности человека.

Предпринимательская деятельность представляет собой многоуровневое явление. На первом уровне предпринимательство выступает в виде общеэкономической стороны эффективности производства и в конечном итоге рассматривается абстрагированно от того или иного типа производственных отношений. Второй уровень адаптирует предпринимательство к условиям рыночной экономики и его результат выступает уже не просто как продукт (услуга), а в виде коммерческого эффекта, воплощенного в прибыли. Третий уровень отражает главную функцию предпринимательства – преумножение собственности. Функционирует и четвертый уровень. С позиции этого уровня предпринимательство выступает уже как хозяйственно-организационная форма деятельности или определенный вид творчества.

Следует отметить, что для продуктивного функционирования хозяйства любой территории необходимо эффективно развивать предпринимательство, в том числе малый бизнес. Малое предпринимательство, оперативно реагируя на изменение конъюнктуры рынка, придает экономике необходимую гибкость. Малые компании способны оперативно реагировать на изменение потребительского спроса и за счет этого обеспечивать необходимое равновесие на потребительском рынке. Малый бизнес вносит существенный вклад в формирование конкурентной среды, что для нашей монополизированной экономики имеет первостепенное значение. Развитие малого бизнеса отвечает общемировым тенденциям по формированию гибкой смешанной экономики, сочетанию разных форм собственности. Это один из ведущих секторов, во многом определяющий темпы экономического роста, состояние занятости населения, структуру и качество валового национального продукта.

Развитие малого бизнеса несет в себе множество важных преимуществ: рост числа собственников и доли экономически активного населения, что увеличивает доходы граждан и сглаживает диспропорции в благосостоянии различных социальных групп; создание новых рабочих мест с относительно низкими капитальными затратами, особенно в сфере обслуживания; разработку и внедрение технологических, технических и организационных новшеств и т.д.

Анализ производственно-хозяйственной деятельности малых предприятий в Калининградской области показал, что в 2001 году по сравнению с 1999 годом их число уменьшилось на 22 %.

За последние четыре года в отраслевой структуре малого бизнеса произошли некоторые изменения: увеличилась доля предприятий в промышленности, сельском хозяйстве транспорте и сократилась в строительстве, торговле, общественном питании, прочих видах деятельности материального производства (табл. 1, рис. 1).

Таблица 1

Отраслевая структура малых предприятий в 1996 – 2001 гг., %

Показатель	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Справочно: Россия, 1999
Промышленность	13,4	13,3	15,3	16,5	18,8	18,8	15,0
Транспорт	2,6	2,6	3,5	4,5	2,7	2,6	2,0
Сельское хозяйство	1,2	0,7	1,5	1,8	2,9	2,8	...
Строительство	11,0	12,1	12,0	12,4	10,7	10,6	16,0
Торговля и общественное питание	58,6	61,8	54,5	51,3	51,7	52	43,0
Общая коммерческая деятельность	2,5	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6	4,0
Прочие виды деятельности материального производства	4,5	1,1	1,2	1,3	1,3	1,3	...
Прочие виды деятельности нематериального производства	6,2	5,8	9,3	9,5	9,3	9,3	...

Распределение малых предприятий по видам деятельности свидетельствует о том, что малое предпринимательство наиболее распространено там, где возможности крупномасштабного производства ограничены и где эффективнее экономическая деятельность в небольших размерах. Малые предприятия развиваются в тех сферах, где потребности в капитале невелики, а барьеры на пути к рынку относительно низкие.

Прекращение прироста малых предприятий представляется скорее реальным, а не статистическим явлением. Причины подобной стагнации – возросшее налоговое бремя и трудности, связанные с процессом регулирования, практикуемым налоговыми учреждениями, регламентирующими их деятельность; препятствия на пути образования новых предприятий и т.п.

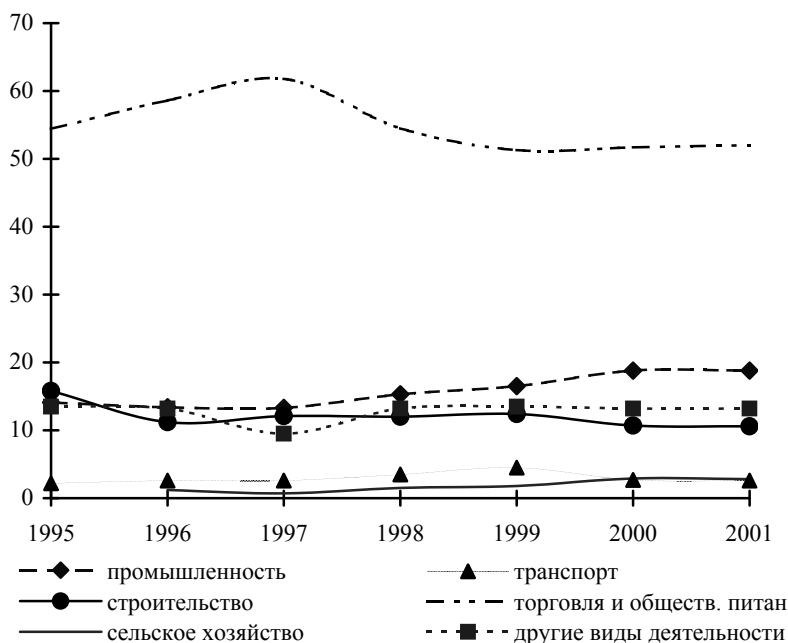


Рис. 1. Отраслевая структура малых предприятий в 1995 – 2001 гг., %

В сфере малого предпринимательства создаются и действуют в основном предприятия частной формы собственности, их доля в общем количестве малых предприятий в 2001 году составила 85,1%. Предприятий смешанной российской формы собственности (без участия иностранного капитала) насчитывалось 5,5%, смешанной формы собственности с российским и иностранным участием – 6,2%, иностранной формы собственности – 3,2%. За прошедшие четыре года структура малых предприятий по формам собственности практически не менялась (рис. 2, 3).

В 2001 году на малых предприятиях работало 46,1 тыс. человек, что ниже уровня предыдущего года на 14%.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что в 2001 г. вклад малых предприятий в развитие экономики области сократился. Ухудшились основные экономические показатели деятельности этих предприятий: снизилось число занятых, темпы развития малых предприятий промышленности, торговли, общественного питания

оказались ниже среднеобластных показателей, сократились инвестиции в малые предприятия, финансовое состояние этих предприятий продолжает оставаться неудовлетворительным.

Выпуск товаров (услуг) малыми предприятиями региона по отраслям экономики представлен на рисунках 4, 5.



Рис. 2. Распределение малых предприятий по формам собственности в 1999 году



Рис. 3. Распределение малых предприятий по формам собственности в 2001 году

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**



Рис. 4. Выпуск товаров (услуг) малыми предприятиями региона по отраслям экономики в 1999 году



Рис. 5. Выпуск товаров (услуг) малыми предприятиями региона по отраслям экономики в 2001 году

Для повышения роли малых предприятий в экономике области необходима разработка мер, реально способствующих развитию малого бизнеса. Следует больше уделять внимание данному виду предпринимательства, его всемерной поддержке и развитию как одному из важнейших условий экономического благополучия области.

Более эффективному развитию малого бизнеса в регионе может послужить и интеграция малых предприятий в производственные сети более мощных экономических структур, причем особую роль в решении этой проблемы могли бы сыграть действующие в условиях Особой экономической зоны финансово-промышленные группы. Организационными формами такой интеграции могли бы стать: лицензинг, франчайзинг, долгосрочные контракты на поставки комплектовующих под определенные финансовые гарантии и т. д.

Преимуществом такого варианта промышленной организации было бы создание гарантированных рынков сбыта для субъектов малого предпринимательства, особенно в таких случаях, когда действующие в условиях Особой экономической зоны финансово-промышленные группы осуществляют прорыв на экспортные рынки.

Широкое распространение сети бизнес-инкубаторов и других инновационных структур – условие успешного развития малого предпринимательства в рамках реализации механизма Особой экономической зоны.

Создание в регионе технополиса требует участия не одного, а нескольких регионов в рамках межрегиональных экономических ассоциаций. К сожалению, реальных практических шагов в этом плане за исследуемый период не предпринималось, дело ограничивалось пока общими обсуждениями. Не вызывает сомнений, что усилиями одних лишь предпринимательских и научных кругов эту проблему не решить. И нужна активная работа соответствующих исполнительных и представительных структур субъектов Российской Федерации, межрегиональных экономических ассоциаций.

Таким образом, малый бизнес является необходимым звеном в создании рыночной экономики, эффективным условием функционирования рынка и наиболее существенным элементом в социальном преобразовании общества. Следует отметить, что именно за счет всесторонней активности субъектов малого предпринимательства в последние годы идет активный процесс формирования бюджетов различного уровня. Развитие сектора малого бизнеса может одновременно поднять уровень экономической активности и облегчить диверсификацию экономики региона. В периоды структурных изменений это

***Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей***

приобретает важное значение по мере того, как ресурсы переключаются с убыточных, неэкономичных секторов на те, которые отвечают реальным потребностям и имеют долгосрочные экономические перспективы. Развитие малого предпринимательства обеспечит также новые возможности для отдельных социальных групп. Особое место принадлежит малому предпринимательству и в формировании инвестиционного климата в регионе. Разрабатывая и практически реализуя свои инвестиционные проекты, малые предприятия закладывают основы будущего экономического развития области.

Для кардинального расширения масштабов деятельности малого предпринимательства, увеличения вклада в экономическую и социальную стабилизацию требуется завершение создания системы адресной государственной поддержки на всех уровнях. Основными факторами государственной поддержки малого предпринимательства на среднесрочную перспективу могут быть:

- 1) стимулирование производственно-инновационной направленности малого бизнеса и создания в этой сфере хозяйствования новых постоянных рабочих мест;
- 2) достижение достаточного уровня экономической безопасности в сфере малого предпринимательства, а также обеспечение социальной и личной защищенности владельцев, менеджеров и работников малых предприятий;
- 3) расширение налоговой базы бюджетов всех уровней за счет малого бизнеса;
- 4) создание необходимых условий и стимулов для активизации внешнеэкономической деятельности малых предприятий.

Следует отметить, что политика поддержки малого предпринимательства должна тесно интегрироваться с другими слагаемыми экономических реформ – демополизацией, структурно-инвестиционной политикой, формированием фондового рынка, созданием экономического механизма федеративных отношений и пр.

Учитывая важность малого предпринимательства для общеэкономического развития региона, целесообразно осуществить следующие меры: ускорить формирование рыночной инфраструктуры для субъектов малого предпринимательства независимо от форм собственности и видов хозяйственной деятельности; в законодательном порядке дифференцировать типы хозяйственных организаций малого предпринимательства, выделив в качестве приоритета развитие массового производственного предпринимательства; завершить разработку региональной нормативно-правовой базы для малого предпринимательства; ввести

механизм стимулирования формирования региональных ассоциаций, союзов и прочих объединений малого предпринимательства, принимающих на себя определенную ответственность за эффективное использование средств, привлекаемых для реализации проектов малого бизнеса; выделить в региональной программе поддержки малого предпринимательства специальный раздел, в котором были бы определены целевые задачи, затрагивающие его интересы. Предусмотреть в этих программах возможность эффективной поддержки тех малых предприятий, которые выполняют приоритетные социальные функции, работают на местном сырье; осуществлять мониторинг поддержки и развития малого предпринимательства в регионе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Соболев С.А.* Трудовое законодательство и мотивация поведения человека // Государство и право. 1995. №1.
2. *Мескон М.Х., Альберт М., Хедоури Ф.* Основы менеджмента. М.: Дело, 1992.

*Л.С. ШЕХОВЦЕВА, канд. экон. наук,
доцент кафедры экономики народного хозяйства
Калининградского государственного университета*

ИННОВАЦИОННАЯ КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА РЕГУЛИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА ЭКСКЛАВНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Государственное регулирование рынка является важнейшей составной частью государственного регулирования экономики (ГРЭ). Современное госрегулирование экономики малоэффективно, сильно бюрократизировано, не обеспечивает своего предназначения – создания необходимых условий для стабильного развития конкурентоспособного производства и сферы услуг. Актуальной проблемой стала трансформация государственного регулирования экономики на всех уровнях, включая региональные рынки.

Эта проблема должна решаться в условиях укрепления единого экономического пространства страны, выравнивания уровня развития регионов (особенно окраинных) и обеспечения эффективного разделения труда (миссии регионов) в народном хозяйстве страны с учетом национальных и региональных интересов.

Вхождение России в мировое рыночное пространство объективно обуславливает ряд проблем, связанных с возрастанием зависимости национальной экономики от внешней среды, характеризующейся глобализацией экономики, обострением конкуренции, ростом неравномерности развития, которые усиливают значение государственной поддержки устойчивого социально-экономического развития страны и ее регионов.

Особенно важное значение проблема государственного регулирования рынка имеет для окраинных регионов страны, а также ее эксклавного региона – Калининградской области, что определяется, с одной стороны, объективными экономическими факторами интеграции с близкими регионами зарубежных стран вследствие меньших транспортных издержек, развития приграничных экономических связей и других причин, а с другой стороны – значительным конкурентным давлением импортных товаров.

Особое эксклавное положение Калининградской области объективно определяет возрастание транзакционных издержек, связанных с таможенным оформлением грузов, транзитом через территории иностранных государств и другими факторами. Режим Особой экономической зоны (ОЭЗ) ставит в ряде случаев импортные товары в льготное положение по отношению к отечественным за счет освобождения от таможенных пошлин и ряда налогов. Действующий механизм квотирования ввоза импортных товаров в ОЭЗ не может решить проблем регулирования регионального рынка при отсутствии стратегии устойчивого социально-экономического развития области.

Проблема формирования и совершенствования механизма регулирования регионального рынка эксклавной территории имеет крайне важное значение. Она должна решиться на двух уровнях – федеральном и региональном – и в двух контурах управления – стратегическом и тактическом.

Региональный рынок представляет собой территориальную организацию сферы обращения, где происходит согласование интересов производителей и потребителей. При этом региональный рынок рассматривается с позиций процесса воспроизводства – переплетения многочисленных взаимодействий субъектов региональной экономики, выступающих производителями и потребителями различных видов товаров и услуг [1].

Регулирование рынка – применение государством системы экономических, юридических, административных мер для обеспечения функционирования рыночных отношений, предупреждения их отрицательных последствий, развития конкуренции [2].

К основным особенностям регионального рынка эксклавной территории можно отнести следующие: низкая инертность; большая зависимость от международных и внешнеэкономических условий; большая зависимость от импорта; большая зависимость от инфраструктуры рынка, пограничных и таможенных переходов; более высокая степень конкуренции зарубежных производителей; большой объем приграничной (неучтенной статистикой) торговли и другие.

Большая зависимость регионального эксклавного рынка от внешней, и в особенности от зарубежной, среды предопределяет необходимость формирования стратегического контура регулирования рынка.

Таким образом, основными направлениями формирования и совершенствования механизма регионального рынка должны стать: стратегическое направление, предусматривающее создание в регионе стратегического контура управления; тактическое направление, включающее совершенствование и развитие действующей системы управления развитием региона (рис. 1).

Формирование механизма регулирования регионального рынка должно осуществляться в рамках общей системы стратегического управления социально-экономическим развитием региона [1; 2; 3]. В результате функционирования этой системы определяются приоритетные отрасли (направления, рынки), источники развития, а также формируются стратегии социально-экономического развития региона. На основе этой информации вырабатывается стратегия формирования регионального, межрегионального и других рынков. Реализация этой стратегии обеспечивается за счет механизма регулирования регионального рынка, включая механизм ОЭЗ. Этот механизм должен включать в себя два контура: стратегического регулирования и тактического регулирования. Наблюдение (мониторинг) за состоянием регионального рынка (т.е. обратная связь) обеспечит анализ состояния объекта и своевременную корректировку всей системы регулирования регионального рынка.

Регион является сложной мезоэкономической системой, включающей отраслевые и территориальные компоненты, обеспечивающей федеральные и региональные интересы, условия для предпринимательской деятельности и жизнеобеспечения населения. Сложная система характеризуется наличием множества (пространства) целей.

Цели регулирования регионального рынка можно разделить на стратегические и тактические. Эффективным методом формирования целей и мер по их реализации является метод анализа иерархий и, в частности, программно-целевой метод [4].

*Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей*

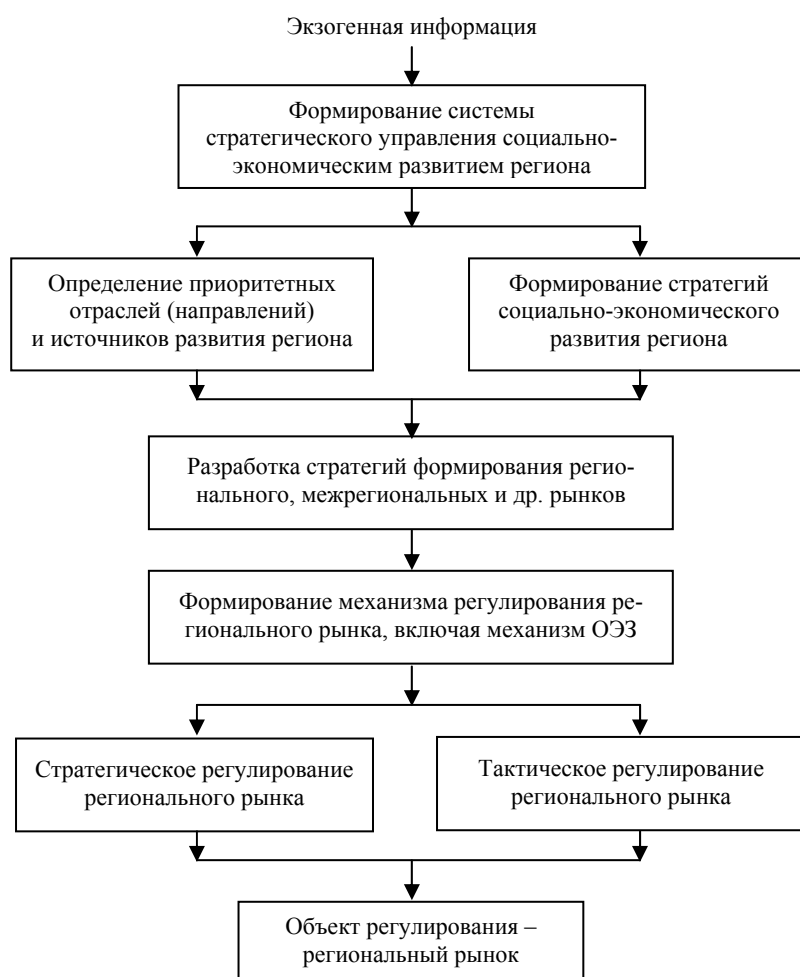


Рис. 1. Модель формирования
механизма регулирования регионального рынка

Стратегические цели могут быть сформированы и детализованы на основе модели регионального шестиугольника и представлены в виде «дерева целей» (рис. 2).

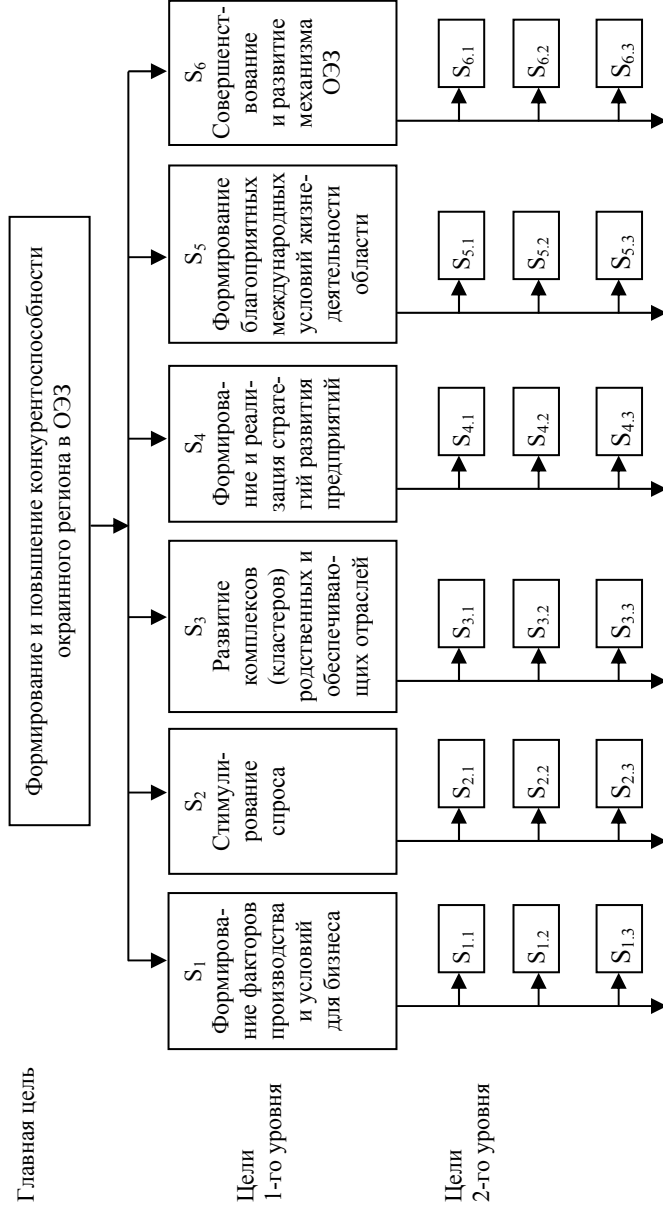


Рис. 2. Модель «дерева целей» (проблем) повышения конкурентоспособности окраинного региона в условиях ОЭЗ

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

В качестве главной стратегической цели государственного регулирования экономики и рынка можно выбрать следующую: формирование и повышение конкурентоспособности окраинного эксклавного региона в условиях ОЭЗ.

В качестве целей первого уровня, обеспечивающих достижения главной цели, выделим следующие [5]:

- формирование факторов производства и условий для бизнеса (S_1);
- стимулирование спроса (S_2);
- развитие комплексов (кластеров) родственных и обслуживающих отраслей (S_3);
- формирование и реализация стратегий развития предприятий (организаций) (S_4);
- формирование благоприятных международных условий жизнедеятельности региона (S_5);
- совершенствование и развитие механизма ОЭЗ (S_6).

В свою очередь каждая из целей первого уровня детализируется целями второго уровня следующим образом (табл.).

Цели повышения конкурентоспособности окраинного региона

Цели первого уровня	Цели второго уровня
Формирование факторов производства и условий для бизнеса (S_1)	– подготовка квалифицированных кадров ($S_{1.1}$); – формирование научных и специальных знаний ($S_{1.2}$); – обеспечение природными ресурсами ($S_{1.3}$); – обеспечение необходимой информацией ($S_{1.4}$); – развитие инфраструктуры ($S_{1.5}$); – привлечение капитала (инвестиций) ($S_{1.6}$); – другие
Стимулирование спроса (S_2)	– повышение доходов населения ($S_{2.1}$); – повышение доходов организаций ($S_{2.2}$); – повышение конкурентоспособности отечественной продукции ($S_{2.3}$); – формирование благоприятного имиджа региона и его организаций ($S_{2.4}$); – другие.
Развитие комплексов (кластеров) родственных и обслуживающих отраслей (S_3);	– обеспечение развития прогрессивных форм организаций (вертикальной, горизонтальной интеграций, стратегических альянсов, технополисов и др.) ($S_{3.1}$); – обеспечение конкурентоспособности приоритетных отраслей ($S_{3.2}$);

Цели первого уровня	Цели второго уровня
	– обеспечение конкурентоспособности обслуживающих отраслей ($S_{3.3}$); – формирование конкурентной среды; – другие
Формирование и реализация стратегий развития предприятий (организаций) (S_4);	– научное обеспечение разработки стратегий развития предприятий ($S_{4.1}$); – мотивация разработки стратегий фирм ($S_{4.2}$); – повышение уровня менеджмента ($S_{4.3}$); – поддержка механизмов реализаций стратегий предприятий ($S_{4.4}$); – другие
Формирование благоприятных международных условий жизнедеятельности (S_5)	– обеспечение порядка пересечения границ постоянными жителями области ($S_{5.1}$); – обеспечение проезда других российских граждан в эксклавную область ($S_{5.2}$); – обеспечение функционирования систем и объектов инфраструктуры в условиях изоляции области от основной территории России ($S_{5.3}$); – разработка механизмов сотрудничества в области охраны окружающей среды и природных ресурсов ($S_{5.4}$); – другие
Совершенствование и развитие механизма ОЭЗ (S_6)	– совершенствование механизма таможенного регулирования ($S_{6.1}$); – совершенствование налоговой системы ($S_{6.2}$); – изменение механизма квотирования импортных товаров ($S_{6.3}$); – развитие системы управления ОЭЗ ($S_{6.4}$); – другие

Возможна дальнейшая детализация целей (элементов) «дерева целей» до более низких уровней и формулирования конкретных программных мероприятий.

Следует отметить, что часть целей находится в ведении региона, часть – в совместном ведении Калининградской области и Федерации, часть – в ведении Федерации и требует соответствующего законодательного обеспечения.

Тактические цели реализуются путем проведения разного рода политики: финансово-экономической, институциональной, структурной и других.

Формирование тактических целей может быть осуществлено на основе региональной программы социально-экономического развития Калининградской области на 1998 – 2000 годы [6]. Тактические цели предусматривают проведение финансово-экономических преобразований (политики) (C_1); институциональных преобразований (политики) (C_2); структурных и инвестиционных преобразований (C_3).

Финансово-экономические преобразования (политика) (C_1) включают в себя: -налогово-бюджетную политику или сокращение дефицита бюджета ($C_{1.1}$); сокращение масштаба неплатежей ($C_{1.2}$) и другие.

Институциональные преобразования (C_2) могут быть обеспечены за счет следующих мер: – реформирование предприятий ($C_{2.1}$); управление государственной и муниципальной собственностью ($C_{2.2}$); стимулирование развития кредитно-финансовой системы ($C_{2.3}$) и другие.

Структурные и инвестиционные преобразования (C_3) предусматривают следующие меры: определение приоритетных направлений развития экономики области ($C_{3.1}$); привлечение инвестиций в реальный сектор экономики ($C_{3.2}$); проведение промышленной политики ($C_{3.3}$) и другие.

Основным методом управления формированием механизма регулирования регионального рынка является программный метод. Его применение предусматривает разработку и реализацию системы программ. Причем система программ по формированию механизма государственного регулирования регионального рынка должна рассматриваться как составная часть системы более высокого уровня – программ формирования стратегического управления регионом (рис. 1).

Система программ формирования механизма регулирования регионального рынка может быть построена как иерархическая система и соответствовать модели и «дереву целей» формирования механизма регулирования регионального рынка (рис.2).

Она может включать в себя программы стратегического и тактического назначения разных уровней.

Стратегические программы.

К стратегическим программам можно отнести: программу разработки стратегии формирования и развития регионального рынка; программу повышения конкурентоспособности региона и товаров и другие.

К программам более низкого уровня можно отнести: программу формирования факторов производства и условий для бизнеса; программу формирования спроса; программу формирования комплексов (кластеров) родственных и обслуживающих отраслей; программу

формирования стратегий предприятий и повышения уровня их менеджмента; программу формирования благоприятных международных условий жизнеобеспечения области; программу совершенствования и развития механизма ОЭЗ и другие (рис 2).

В свою очередь эти программы могут быть представлены блоками программ более низкого уровня, например: программа развития системы подготовки квалифицированных кадров; программа развития инфраструктуры рынка; программа привлечения капитала (инвестиций) и другие.

Тактические программы.

Программы тактического контура регулирования также можно представить в виде иерархической системы. К программам более высокого уровня можно отнести программу проведения финансово-экономических преобразований (политики); программу институциональных преобразований (политики); программу структурных и инвестиционных преобразований и другие.

К тактическим программам более низкого уровня можно отнести, например: программу налогово-бюджетной политики (сокращения дефицита бюджета); программу сокращения масштаба неплатежей, программу реформирования предприятий и другие.

Формирование и повышение конкурентоспособности региона может быть обеспечено различными способами:

- за счет факторов и условий производства (природных ресурсов, квалифицированной рабочей силы, специальных научных знаний и т.д.);
- за счет инвестиций в образование, технологии, лицензии, оборудование и т.д.;
- за счет инноваций (создания и внедрения новых видов продукции, производственных процессов, организационных и других решений);
- другими способами (в том числе сочетанием вышеназванных).

Современная экономическая теория связывает перспективы устойчивого экономического роста с переходом на инновационный путь развития.

Это связано не только с внедрением наукоемких, энерго- и ресурсосберегающих, информационных технологий, но и включением человеческого капитала, характеризующего объем научных знаний и практического опыта, в состав основных производственных факторов наряду с трудом, капиталом и природными ресурсами. Страны и регионы с большим накопленным объемом человеческого капитала, формируемого системой образования и НИОКР, будут иметь более высокие темпы развития.

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Калининградская область, как и любой регион, не может достичь превосходства по всем направлениям деятельности. Необходим выбор приоритетов с учетом ее конкурентных преимуществ и перспектив развития отраслевых рынков; выработка стратегии, в наибольшей степени соответствующая развитию внешней ситуации и наилучшим способом использующая сильные стороны региона, а именно стратегии инновационного развития экономики региона, которая обеспечит ее конкурентоспособность во внутренней и внешней среде.

Именно наукоемкая экономика способна смягчить проблемы эксклавного региона, связанные с повышенными транзакционными издержками вследствие таможенного оформления и транспортировки грузов через территории иностранных государств. Поэтому механизм регулирования регионального рынка должен быть отлажен таким образом, чтобы выйти на траекторию инновационного роста с наименьшими затратами.

Наиболее универсальными рычагами регулирования представляются следующие:

- развитие венчурных механизмов освоения нововведений;
- создание благоприятных условий для частных капитальных вложений в НИОКР и освоение новых технологий;
- более широкое использование технологических трансфертов в национальном и региональном масштабах.

Следует широко использовать апробированные в мировой практике организационно-экономические меры, способствующие региональному инновационному развитию:

- разработка специальных целевых программ;
- прямые государственные субсидии, ассигнования региональных органов власти;
- налоговые льготы, стимулирующие инновации;
- формирование научных, технологических, инновационных парков;
- образование центров по передаче технологий из госсектора в промышленность;
- развитие управленческого консультирования;
- формирование новых форм научно-технической кооперации (стратегических альянсов) и другие.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Новоселов С. Региональные рынки: Учебник. М.: ИНФРА-М., 1999.
2. Пикулькин А.В. Система государственного управления: Учебник. М.: Закон и право, ЮНИТИ, 1997.

3. *Шеховцева Л.С.* Методологические основы стратегического управления технико-экономическим развитием региона // Проблемы стабилизации и развития экономики эксклавного региона России (стратегические аспекты развития): Межвуз. сб. науч. тр. / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1998.

4. *Шеховцева Л.С.* Проблема и методология выбора региональной стратегии // Проблемы прогнозирования и формирования стратегий регионального развития: Материалы научного семинара / Калинингр. ун-т. – Калининград, 1999.

5. *Шеховцева Л.С.* Методология разработки стратегии развития окраинного региона страны в условиях ОЭЗ // Прогнозирование и стратегия развития Особой экономической зоны России: Межвуз. сб. науч. тр. / Калинингр. ун-т; Под ред. проф. В.В. Ивченко. Калининград, 2000.

6. *Шеховцева Л.С., Грудин О.В.* Оценка направлений инвестиций при проектировании программы развития ОЭЗ // Прогнозирование и стратегия развития Особой экономической зоны России: Межвуз. сб. науч. тр. / Калинингр. ун-т; Под ред. проф. В.В. Ивченко. Калининград, 2000.

7. *Шеховцева Л.С.* Конкурентоспособность региона: факторы и метод создания // Маркетинг в России и за рубежом. 2001. № 4.

8. *Региональная программа социально-экономического развития Калининградской области на 1998 – 2000 годы:* Утверждена Постановлением Калининградской областной Думы (второго созыва) от 14 мая 1998 г. № 33 // Дм. Донского. 1998. 3 июня.

*В.С. БИЛЬЧАК, д-р экон. наук, профессор, директор
Научно-исследовательского института комплексного изучения
региона, заведующий кафедрой управления хозяйством
Калининградского государственного университета
Н.Ю. БОРОДАВКИНА, ассистент кафедры управления хозяйством
Калининградского государственного университета*

РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ И ПУТИ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Развитие внешнеторговой сферы, в отличие от остальных секторов экономики, характеризуется положительной динамикой. Незначительное расширение экспортной деятельности отмечается при сопоставлении объемов экспортных сделок и их числа в соответствии с регистрацией грузовых таможенных деклараций (ГТД). Так, исходя из данных, представленных на рис. 1, следует вывод о постепенном разрыве между объемами и числом сделок по экспорту продукции из Калининградской области. Если в 1995 – 1997 гг. поквартальное изменение числа декларируемых сделок было сопоставимо с объемами, то в 1998 г., и особенно в 1999 г., при снижении стоимостных показателей экспорта отмечал-

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

ся рост количественных показателей по декларируемым сделкам. Этот факт свидетельствует о дроблении экспортных сделок и одновременном расширении данной сферы экономики региона.

При анализе аналогичных показателей по импортной деятельности (рис. 2) следует отметить более ровное движение по увеличению доли данного сектора экономики как по объемным, так и по количественным показателям. Таким образом, динамика внешнеторговой деятельности наглядно свидетельствует о значительном и неуклонном росте объемов сделок, заключенных и реализованных на территории Калининградской области в сфере экономического взаимодействия.

Тенденции постоянного роста объемов внешней торговли региона тем не менее можно назвать неустойчивыми, поскольку данный вид деятельности очень чувствителен к изменениям макросреды как на федеральном уровне, так и с учетом общемировых экономических процессов. В значительной степени именно введение в действие Федерального закона «Об Особой экономической зоне» стало таким внешним фактором, который, с одной стороны, стимулировал вовлечение все большего числа экономических субъектов во внешнеэкономические процессы, а с другой стороны, усиливал нестабильность и напряженность в связи с возможным ограничением или отменой действия ряда положений данного закона.

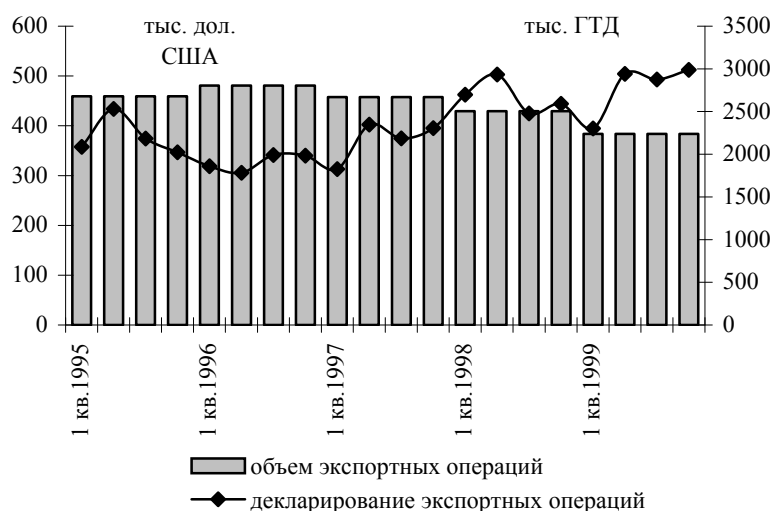


Рис. 1. Соотношение числа и объемов экспортных операций

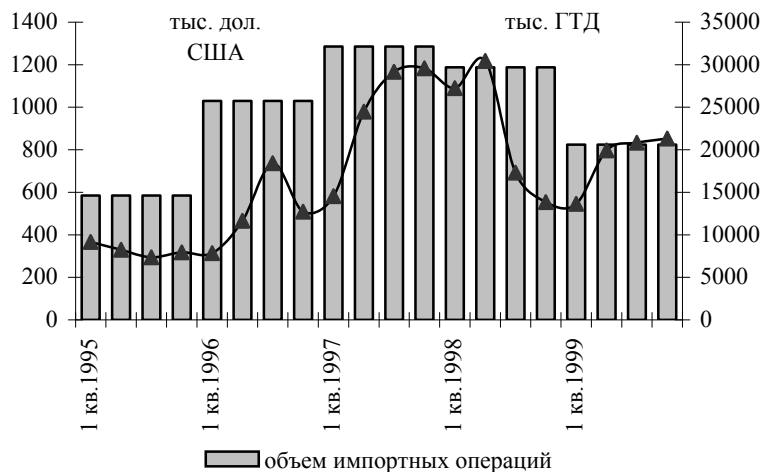


Рис. 2. Соотношение числа и объемов импортных операций

Важно отметить, что динамика учета грузовых таможенных деклараций свидетельствует лишь о количестве ввозимых и вывозимых грузов, не характеризуя качественный и объемный аспекты внешне-экономической деятельности. Тем не менее даже поверхностный анализ позволяет сделать вывод о несбалансированности региональной структуры внешней торговли.

Пик в динамике развития внешней торговли приходится на 1997 год, хотя и следующий год характеризуется лишь незначительным снижением объемов внешнеторговых сделок. Это обусловлено удорожанием импортной продукции вследствие общеэкономического кризиса августа 1998 года, что уравнивало необычайно низкий уровень числа сделок на поставку импортной продукции в Калининградскую область в течение конца 1998 – начала 1999 г. (рис.2). Согласно анализу роста показателей внешней торговли, впервые с 1992 года индекс роста стоимостных объемов внешней торговли региона не достиг уровня 100%. Однако в течение последних двух лет ситуация была переломлена вследствие роста экономики страны и региона, что нашло свое выражение в превышении показателей роста экспортных операций над импортными.

Экспортная составляющая внешнеторгового баланса не подверглась значительным изменениям вследствие изначальной открыто-

сти внешнеэкономической политики России и минимального уровня экспортных пошлин и налогов. Соответственно освобождение экономических субъектов региона от уплаты части налогов и пошлин согласно действующему законодательству было практически незаметно и не оказало существенного влияния на использование внешнеэкономического потенциала региона.

При упоминании о значительных объемах внешней торговли на территории Калининградской области важно учитывать, что в большей степени речь идет о транзитной торговле. Фактически именно функция региона как базы для перемещения товаров является в настоящее время наиболее реализуемой из числа предложенных в качестве функционирования Особой экономической зоны. Принимая во внимание, что с учетом официального курса валют в 1999 году объем внешнеторгового товарооборота в три раза превышает объем промышленной продукции области, сравнимый с совокупным экспортом продукции региона, можно лишь подтвердить сделанный выше вывод.

Самым важным фактором изменения внешнеторговых связей региона стало сильнейшее внешнее воздействие, последовавшее за открытием региона. Значительный поток импорта, в основном потребительских товаров, с одной стороны, насытил свободный в то время рынок и предоставил потребителям возможность выбора, а с другой стороны, это резко сузило экономическое пространство для местных производящих компаний вследствие недостаточной конкурентоспособности. Реструктуризация промышленности, которая только начинается, возможно, повлияет на изменение в структуре импорта в сторону вовлечения оборудования и технологий в товарную структуру импорта. Лишь подобная будущая модель экономического развития повлечет за собой позитивный сдвиг во внешнеэкономической деятельности.

Следует отметить постепенное увеличение с 1997 года доли экспорта в общем объеме внешнеэкономических сделок в Калининградском регионе. Подобное развитие было связано не с увеличением абсолютной величины экспорта, а прежде всего со снижением импортной активности из-за нестабильной экономической ситуации в регионе как следствие падения платежеспособного спроса на импортную продукцию.

В настоящий момент нельзя говорить о полном использовании внешнеэкономического потенциала региона, поскольку доля Калининградской области в общем объеме внешней торговли составила всего лишь 0,6% по экспортным операциям и 1,7% по импортным.

Это свидетельствует о крайне неудовлетворительном использовании потенциала области как связующего звена в экономических взаимоотношениях России с Европейским Союзом.

При анализе товарной структуры внешней торговли региона динамика экспорта отдельных товаров и услуг за 1998 – 1999 гг. свидетельствует о незначительных изменениях среди самых важных элементов структуры экспорта. Тем не менее показатели таблицы подтверждают вывод о неблагоприятной ситуации и превалировании сырьевых товаров в экспортной специализации региона.

В структуре экспорта практически не значатся станки, машины и оборудование, электрические машины (нет – в 1998 г. и 0,2% – в 1999 г.). Среди важнейших товарных групп на минеральное топливо приходится 16,3%, включая нефть, кокс и торф, под транспортными услугами подразумевается плата за услуги работающих на иностранных партнеров судов, в основном рыбодобывающего флота. Единственное заметное изменение, произошедшее с 1998 по 1999 год в структуре экспорта, приходится на увеличение удельного веса нефти (почти на 50%), что, опять же, объяснимо положительной динамикой конъюнктуры мирового рынка данного товара.

Таблица

**Товарная структура внешней торговли
Калининградской области в 1998 – 1999 гг., %**

Основные виды экспортируемых товаров	1998	1999	Основные виды импортируемых товаров	1998	1999
Экспорт товаров и услуг, всего	100,0	100,0	Импорт товаров и услуг, всего	100,0	100,0
В том числе:			В том числе:		
Экспорт товаров			Импорт товаров		
Из него	81,8	84,0	Из него	96,7	98,4
Нефть	13,4	20,7	Сигареты	9,1	5,4
Суда, лодки	12,9	4,7	Топливо минеральное, нефтепродукты, уголь	7,7	2,6
Рыба и ракообразные	9,5	4,7	Ср-ва наземного транспорта	7,4	24,6
Удобрения	8,2	5,1	Мясо и субпродукты пищевые	5,5	4,5
Черные металлы и изделия	5,5	5,1	Напитки алкогольные	3,1	1,0

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Окончание табл.

Основные виды экспортируемых товаров	1998	1999	Основные виды импортируемых товаров	1998	1999
Целлюлоза	5,2	6,5	Черные металлы и изделия	2,5	2,6
Цветные металлы и изделия	3,6	3,0	Рыба и ракообразные	2,1	3,9
Экспорт услуг					
Из него	18,2	16,0			
Транспортные	17,1	14,0	Морские суда	2,1	16,6

В структуре импорта товаров и услуг (таблица) довольно сложно выделить частей, связанных с потреблением внутри и вне области. Функция «промежуточного звена» в общей цепочке потребления импортируемых товаров на внутреннем рынке России непосредственно реализуется в Калининградской области в процессе внешне-торгового взаимодействия. Ни машины, ни оборудование не упоминаются в указанных данных, по данному параметру можно выделить лишь показатель приобретения наземного транспорта (Калининградская область считается довольно удачным местом для приобретения автомобилей) и морских судов.

Кроме того, в товарной структуре импорта особо следует отметить широкий ассортимент товаров, многократно превышающий число экспортируемых категорий товаров и грузов. Исходя из геополитической обособленности региона и потребностей внутреннего регионального рынка, участники внешнеэкономической деятельности предпочитают концентрироваться на ввозе товаров и услуг на большое число сегментов товарных рынков. Таким образом, анализ показывает, что с каждым годом происходит дробление внешнеторговых операций, связанных с импортом продукции, и одновременное расширение ассортимента.

Такое несбалансированное положение с импортом продовольственных товаров свидетельствует о недостаточной проработке путей совершенствования региональной структуры внешней торговли. Оно в очередной раз подтверждает наш тезис о необходимости разумного использования данного инструмента макроэкономического регулирования, которое должно осуществляться после тщательного анализа спроса, возможного предложения местных производителей и определения достаточного объема импорта каждого изделия в область.

Традиционно Калининградская область осуществляет ограниченный экспорт малообработанной продукции (нефть, рыба, целлюлоза) с низкой добавленной стоимостью. Издержки, связанные с эксклавностью региона, а также разрыв межведомственных связей наиболее существенно повлиял на предприятия, которые производят продукцию широкого ассортимента, поэтому в структуре экспорта преобладает продукт с низким коэффициентом переработки. Специфические требования ЕС к стандартам качества выступают серьезным препятствием экспорта готовой продукции в страны Западной Европы. Можно отметить, что в большинстве своем область импортирует потребительские товары и продукты питания из Польши, Литвы и Германии, нефтепродукты и стройматериалы – из Литвы, поддержанные автомобили – из Германии, Голландии и Польши. Лидирующее место по экспорту и импорту занимают европейские страны дальнего зарубежья, в частности Польша, Германия и Литва.

При анализе географической структуры региональной внешней торговли выделяются такие закономерности.

Следует отметить, что практически неизменно в числе лидирующих стран по объемам экспорта и импорта находятся соседние с Калининградской областью страны – Литва, Польша и Германия (рис. 4, 5). Они лишь меняются местами в структуре распределения наиболее значительных объемов внешнеторговых операций. Это является очередным доказательством развития приграничного сотрудничества российского эксклавного региона со странами-соседями.

В целом очевидна ведущая роль Германии, Польши и Литвы во внешнеторговых связях области. Данные статистики свидетельствуют о неуклонном, хоть и небольшом, росте взаимной торговли Калининградского региона с сопредельными государствами. Однако в 1999 году экспорт в Польшу и Литву сократился на 4,5 и 33% соответственно по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Это свидетельствует о наметившемся охлаждении экономических взаимоотношений Калининградского региона с сопредельными государствами, вызванного прежде всего нестабильностью политической и экономической ситуации в России в целом и ее огромным влиянием на приграничные процессы в Балтийском регионе, которые до сих пор не подкреплены никакими институциональными преобразованиями.

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

С другой стороны, импорт сократился более существенно (на 40,6 и 58,6% соответственно). Следовательно, Калининградская область занимает все более уверенное положение во взаимоотношениях с сопредельными государствами. Уже в 2000 г. отмечается выравнивание значений экспорта и импорта с Республикой Польша, которая является единственной страной дальнего зарубежья, обеспечивающей положительное сальдо внешнеторгового баланса.

Высокая совокупная доля внешнеторгового оборота Калининградской области со странами Балтийского региона говорит об очень тесных контактах между экономическими субъектами России, Польши и Литвы. Тем не менее торговые связи с другими странами этого региона, которые расположены по берегам Балтийского моря (Дания, Норвегия, Швеция), пока остаются на довольно незначительном уровне. В большей степени развитие международных контактов с этими странами идет в направлении развития социальной сферы и культурного сотрудничества, что, впрочем, создает хорошие предпосылки для последующих экономических контактов.

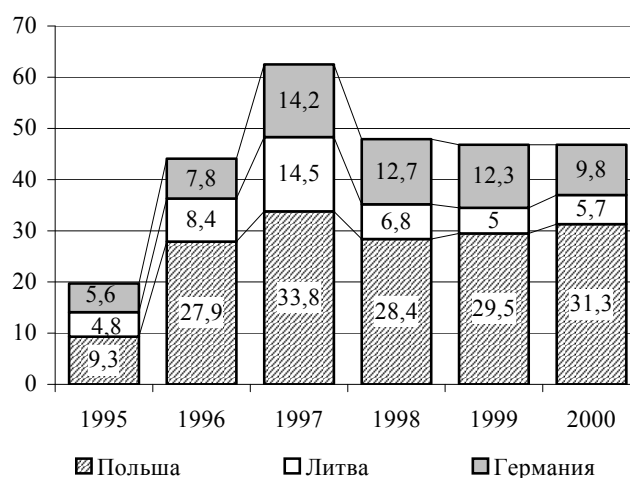


Рис. 4. Динамика концентрации географической структуры экспорта из Калининградской области в 1995 – 2000 гг., %

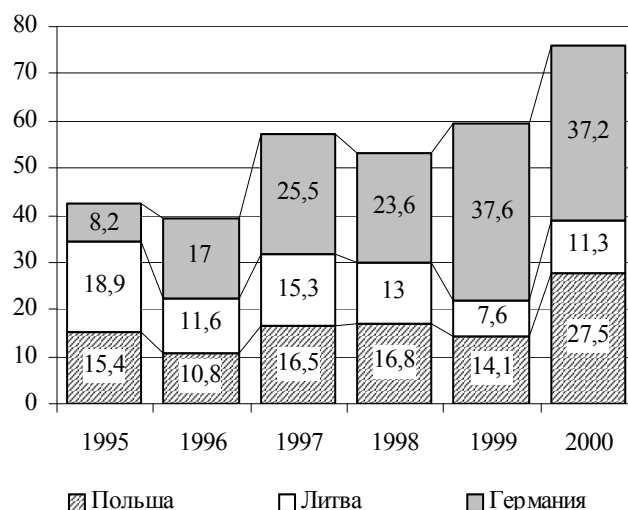


Рис. 5. Динамика концентрации географической структуры импорта в Калининградскую область в 1995 – 2000 гг., %

Увеличение совокупной доли внешнеторгового оборота Калининградской области со странами Балтийского региона до 60% в 1997 году свидетельствует о тесных контактах между экономическими субъектами этих стран. Польша занимает первое место в экспорте Калининградского региона – 29,5% в 1999 году. Однако это значение на 4,3 пункта уступает уровню в 1997 году, на которые пришелся пик внешнеэкономического оборота области как в целом, так и во взаимоотношениях с сопредельными странами. Очевидно желание польских и литовских деловых кругов к установлению долгосрочных взаимовыгодных экономических связей и в дальнейшем развитии внешнеэкономического сотрудничества.

По результатам проведенного анализа региональной структуры внешней торговли Калининградской области можно сделать следующие выводы о состоянии и путях дальнейшего совершенствования данной сферы экономики.

Развитие экспорта имеет приоритетное значение для Калининградской области по ряду причин. Во-первых, для любой территории первостепенно повышение конкурентоспособности внутреннего производства на внешнем (международном) рынке. Как правило,

***Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей***

именно содействие экспортной деятельности в виде различных программ или отдельных мероприятий является одной из основных задач органов управления.

Во-вторых, расширение экспорта, и прежде всего экспорта готовой продукции и услуг, рассматривалось в качестве первоочередной задачи при создании свободной экономической зоны «Янтарь» и впоследствии было провозглашено в числе основополагающих целей Особой экономической зоны. Данное положение нашло свое развитие, поскольку в период с 1992 по 2000 г. произошло увеличение объемов экспорта в 5,3 раза. Тем не менее нельзя признать такой показатель роста удовлетворительным, поскольку увеличение импорта продукции многократно превосходит развитие экспортной деятельности в Калининградской области. Кроме того, частичный транзит товаров и несбалансированная товарная структура экспорта из региона ставит задачи создания и содействия развитию экспортно-ориентированных производств.

В-третьих, на территории Калининградской области в настоящее время формируются особые федеральные и региональные экономические механизмы, направленные на стимулирование притока инвестиций с учетом условий, компенсирующих издержки эксклавности региона.

Таким образом, именно выявление новых экспортных возможностей и переориентация региональной структуры внешней торговли в сторону более сбалансированного соотношения между экспортом и импортом продукции является приоритетным направлением совершенствования в настоящее время.

*В.Ф. ЗАХАРОВ, канд. экон. наук, первый заместитель
председателя комитета экономического развития и торговли
областной администрации Калининградской*

**РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Объемы промышленной продукции за десять лет (с 1990 по 2000 г.) в Калининградской области увеличились в действующих ценах в 4,8 раза (табл. 1), а в сопоставимых ценах (с учетом инфляционных процессов) сократились в 2,6 раза (38,4% к уровню 1990 г.).

Численность промышленно-производственного персонала снизилась с 119,7 до 57,7 тыс. человек, то есть в 2,1 раза (48,2% к уровню 1990 г.). Менее существенное сокращение численности работников позволяло обеспечить большую занятость населения, но служило сдерживающим фактором роста заработной платы, производительности труда, а следовательно, и эффективности деятельности промышленных предприятий в целом.

Таблица 1

Основные показатели промышленности

Показатели	1990	2000	рост (+), снижение (-), раз
Объемы промышленной продукции:			
в действующих ценах каждого года, млн. руб.	2974	14410	4,8
в сопоставимых ценах (1990 г. = 100%), %	100	38,4	-2,6
Численность промышленно- производственного персонала, тыс. чел.	119,7	57,7	-2,1

В 2000 г. промышленная продукция производилась главным образом на предприятиях частной собственности – 7391,0 млн. руб. (51,3% от общих объемов) и на предприятиях смешанной российской собственности (без иностранного участия) – 4964,5 млн. руб. (34,4%). Предприятиями государственной и муниципальной собственности было выпущено продукции всего на 493,7 млн. руб. (3,4%), иностранной собственности – 222,1 млн. руб. (1,5%). Указанные обстоятельства должны учитываться при формировании региональной экономической политики.

Общее количество промышленных предприятий области возросло с 1287 до 2033. Наиболее значительный рост количества предприятий произошел в машиностроении и металлообработке (с 326 до 676), рыбной (с 24 до 147), маслосыродельной и молочной промышленности (с 18 до 34). Увеличение численности предприятий способствует усилению конкуренции на рынке продавцов, росту занятости населения, сдерживанию роста потребительских цен. Вместе с тем большее количество предприятий, учитывая невысокую налоговую

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

дисциплину, требует от фискальных органов более организованной и целенаправленной деятельности по сбору налогов и платежей в бюджеты всех уровней.

В структуре промышленности Калининградской области происходили отрицательные изменения, так как возрастала доля сырьевых и сокращалась доля перерабатывающих отраслей (табл. 2).

Таблица 2

Укрупненная структура промышленности в Калининградской области

Отрасль	1990		2000	
	млн. руб.	%	млн. руб.	%
Промышленность, в целом	2974	100	14410	100
В том числе:				
Электроэнергетика	76	2,6	1328	9,2
Топливная	30	1,0	3675	25,5
Машиностроение и металлообработка	810	27,2	2748	19,1
Целлюлозно-бумажная	189	6,4	1665	11,5
Пищевая	1172	39,4	3642	25,3
Из нее:				
Рыбная	839	28,2	1408	9,8
Прочие отрасли	697	23,4	1352	9,4

В 1990 г. на долю ТЭКа приходилось всего 3,6%, а в 2000г. – 34,7%. Возрастание удельного веса ТЭКа обусловлено более высоким ростом цен и менее значительным спадом объемов производства в сравнении с другими отраслями. Крайне отрицательным фактом является снижение значения в промышленности машиностроения и металлообработки, рыбной отрасли. Сложившаяся к концу 2000 г. структура не соответствует целям реформирования промышленности и указывает на высокую зависимость доходной части консолидированного бюджета области от финансово-хозяйственной деятельности нескольких крупных предприятий, а также от мировой конъюнктуры цен на топливно-энергетические ресурсы.

Материально-техническая база (основные фонды) крупных и средних предприятий за 1990 – 2000 гг. также претерпела существенные изменения (рис. 1).

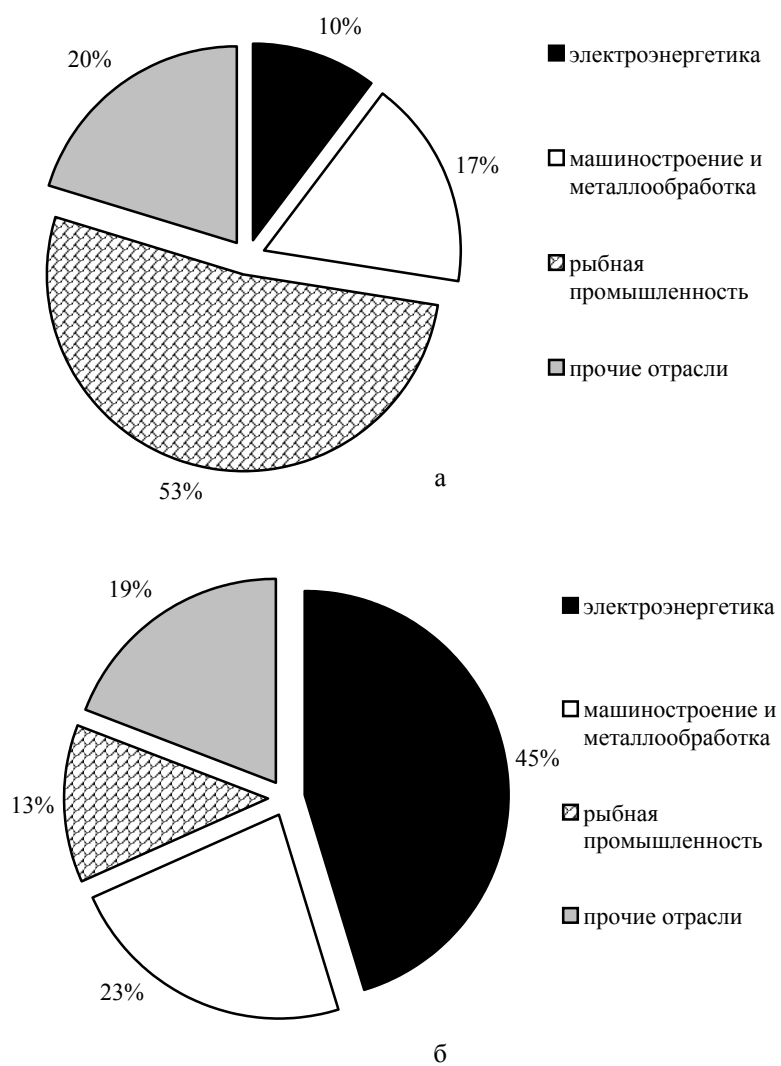


Рис. 1. Структура балансовой стоимости основных фондов:
а – 1990 г.; б – 2000 г.

Балансовая стоимость основных фондов на конец 1990 г. составляла 3,3 млрд. руб., а на конец 2000 г. – 11,6 млрд. руб. Рост стоимости обусловлен главным образом неоднократными переоценками, а не вводом в действие новых фондов. Преобладают фонды ТЭКа, машиностроения и металлообработки, рыбной промышленности. В 2000 г. по сравнению с 1990 г. значительно возросла доля фондов ТЭКа и существенно сократилась доля фондов рыбной промышленности. Снижение значения фондов рыбной отрасли обусловлено списанием и распродажей рыболовецких судов. Важнейшей особенностью основных фондов является их значительная изношенность (более 45 – 50%), что исключает возможность масштабного производства конкурентоспособной продукции. Без массового обновления основных фондов нельзя рассчитывать на успех в интеграции рынка товаров, услуг с другими регионами России, а тем более с иностранными государствами.

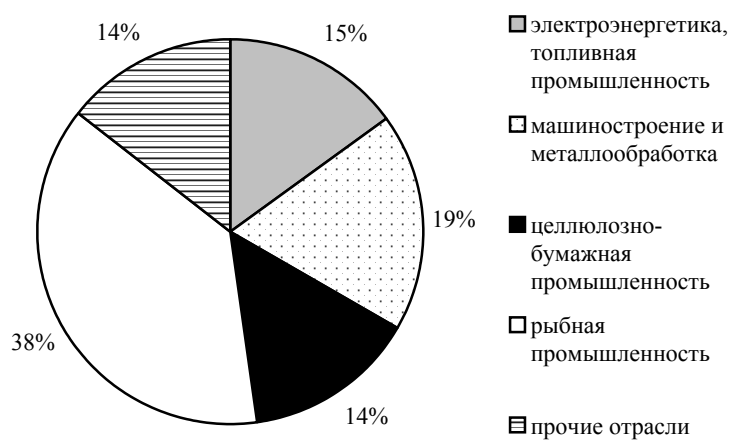
Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования в крупные и средние предприятия в 2000 г. составили всего 2,1 млрд. руб. В 2000 г. по сравнению с 1990 г. значительно возросла доля инвестиций, вкладываемых в топливную промышленность (две трети от всех инвестиций) и резко сократилась доля инвестиций, направляемых в целлюлозно-бумажную (до 2%), рыбную отрасль (до 6,5%) (рис. 2).

Инвестирование средств практически только в одну топливную промышленность свидетельствует об отсутствии благоприятных условий и высоких рисках вложения свободных ресурсов.

Потребление электроэнергии крупными и средними предприятиями в 2000 г. составило 588,7 млн. кВт-ч и сократилось к уровню 1990г. на 53%, в то время как объемы промышленного производства снизились на 61,6%. В связи с этим можно сделать вывод о возрастании энергоемкости единицы продукции. Рост тарифов на электрическую энергию приводит к росту издержек производства, а следовательно, к снижению прибыли, прежде всего в целлюлозно-бумажной, пищевой промышленности, машиностроении и металлообработке, так как именно эти отрасли являются наиболее энергоемкими. Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность потребляет 50,4% электроэнергии; машиностроение и металлообработка – 18,1%; пищевая промышленность – 9,8%.



а



б

Рис. 2. Структура инвестиций в основной капитал:
а – 1990 г.; б – 2000 г.

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Прибыль крупных и средних предприятий промышленности в 2000 г. составила 3088,6 млн. руб. и была сформирована главным образом за счет топливной промышленности – 2583,0 млн. руб. (83,6% от общей суммы прибыли). В машиностроении и металлообработке было получено 177,8 млн. руб. прибыли, в пищевой промышленности – 134,5 млн. руб. В 2000 г. около половины (47,7%) всех крупных и средних предприятий были убыточны. В структуре затрат на производство продукции возросли материальные затраты, отчисления на социальные нужды, прочие затраты и сократились затраты на оплату труда, на амортизацию (табл. 3).

Таблица 3

Структура затрат на производство продукции, %

Вид затрат в промышленности	1990	2000
Затраты, всего	100	100
В том числе		
Материальные	62,8	64,8
Затраты на оплату труда	14,2	11,6
Отчисления на соц. нужды	2,2	4,6
Амортизация	14,6	2,6
Прочие затраты	6,2	16,4

В целом, структура затрат изменилась в худшую сторону, так как возросла материалоемкость продукции, увеличилась стоимость прочих затрат (услуги сторонних организаций, проценты по кредитам банков, налоги, включаемые в себестоимость...) и сократились расходы на работников предприятий. Основным резервом предприятий должно стать применение ресурсосберегающих технологий, а не «экономия» на оплате труда.

Основные цели реформирования промышленности (повышение эффективности и производительности труда, сокращение энергоемкости, модернизация производства, положительные структурные изменения...) в 1990 – 2000гг. достигнуты не были. Для разрешения накопившихся проблем потребуется значительный период времени.

*И.Ю. САФОНОВА, канд. экон. наук, заведующая лабораторией
технического обеспечения, управления и коммуникаций,
старший преподаватель кафедры управления хозяйством
Калининградского государственного университета*

ИНСТРУМЕНТАРИЙ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОЦЕССОВ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Осуществление регулирования процессов, происходящих с различными экономическими объектами в масштабе региона, отрасли или отдельного предприятия требует формирования аппарата оценки изменений. Вот почему многие ученые пытаются построить новый или усовершенствовать существующий инструментарий оценки эффективности регулирования экономических процессов.

Наибольший интерес представляет задача построения методик оценки эффективности регулирования структурных преобразований в промышленности региона. В литературе можно встретить множество показателей и методик их расчета, которые применяются для оценки эффективности управления структурными процессами. Большинство из них применимо для оценки структурных и социально-экономических реформ на уровне страны. Чаще всего они касаются общего состояния материальной сферы в целом и отдельных отраслей. Нами предлагается при формировании инструментария управления реструктуризацией промышленности Калининградской области использовать в качестве индикаторов показатели, сгруппированные согласно выбранным рыночному, стоимостному, социальному, экологическому, научно-техническому организационному критериям.

Методика определения индикаторов включает перечень признаков реструктуризации и уровни классификации отраслей, табличную форму экспресс-анализа реструктуризации, итоговую формализованную оценку процессов реструктуризации региональной промышленности, алгоритм расчета показателей.

Совокупность признаков реструктуризации отраслей позволяет понять и оценить процессы, происходящие в региональной промышленности. Эти признаки отражают состояние региональной структуры промышленности и отвечают требованию ее гармонической сбалансированности.

В первую группу предлагается включить индикаторы, которые характеризуют стоимостный критерий развития структуры регио-

нальной промышленности. К ним относятся показатели состояния и эффективности основных фондов, ресурсов (оборотных средств), значимости отрасли в региональном рыночном пространстве, ее инвестиционной привлекательности. Ко второй группе индикаторов предлагается отнести показатели выпуска социальной продукции и социально значимые отрасли, что отражает социальный критерий. К третьей группе могут принадлежать индикаторы экологического критерия развития промышленности – это показатели воздействия на окружающую среду, показатели компенсации загрязнения. В четвертой группе находятся индикаторы, отражающие требования научно-технического критерия развития структуры промышленности. К ним относятся показатели научно-технологического потенциала отрасли, научно-технологической значимости отрасли. К пятой группе индикаторов предлагается отнести показатели, которые имеют наибольшее значение для развития промышленности в условиях формирования новых рыночных отношений в эксклавному регионе. Они представляют собой показатели внешнеэкономической и внутрирегиональной конкурентоспособности отрасли. В шестую группу предлагается включить показатели организации хозяйственных связей внутри отрасли с точки зрения специализации, кооперации, интеграции, диверсификации.

Указанные индикаторы построены в основном на базе общепринятых в России показателей социально-экономического развития регионов, что облегчает их использование. Каждая из отраслей промышленности региона анализируется по всему набору индикаторов. Для приведения каждой группы индикаторов к единой мере может использоваться метод экспертных оценок. Алгоритм методики расчета показателей включает:

– сбор первичных показателей по каждой отрасли промышленности в соответствии с системой критериев рыночным P , стоимостным F , социальным C , экологическим, организационным O , технологическим T (таких, как физический объем производства промышленной продукции, численности занятых в промышленности, число рентабельных предприятий, затраты на природоохранные мероприятия в отрасли, затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, выпуск однородных видов продукции (специализация) и т.д.);

– расчет показателей P_i (удельный вес местного сырья, используемого для производства готовой продукции, удельный вес выпуска

продукции на экспорт, доли рынка региональной продукции в регионе, выпуска готовой продукции и т.д.), Φ_i (удельный вес прибыльных предприятий, удельный вес платежеспособных предприятий и т. д.), C_i (удельный вес выпуска товаров народного потребления, занятость в промышленном производстве и т. д.), Ξ_i (доля выпуска экологически чистой продукции, объем затрат на природоохранные мероприятия на одного занятого и т.д.) O_i (коэффициент кооперации, коэффициент интеграции и т. д.), T_i (доля новейших технологий и оборудования) по каждой структурной единице (отрасли, предприятию),

– сравнение фактического показателя с нормативом, присвоение балла;

– сведение результатов расчетов по каждому показателю, по каждой отрасли к единой форме;

– сравнение результатов.

Предложенные индикаторы можно использовать как для определения приоритетных отраслей развития, так и для оценки эффективности организации управления структурными процессами региональной промышленности. Практическая значимость предложенной методики состоит в возможности применения ее для построения системы оценки в процессе управления развитием промышленной системой на региональном, отраслевом уровнях и уровне предприятий.

Указанные индикаторы построены в основном на общепринятых в России показателях социально-экономического развития регионов, что облегчает их использование.

Каждая из отраслей (предприятий) промышленности региона анализируется по всему набору индикаторов. Для приведения каждой группы индикаторов к единой мере можно воспользоваться методом экспертных оценок. Согласно этому методу по каждому индикатору (показателю) выбирается база для сравнения. Базой служат средние значения, часто повторяемые значения, максимально возможные значения показателя. Базовое значение принимается за единицу либо за максимальный балл. Каждому изменению показателя присваивается определенное значение выбранной единицы измерения (доля от единицы либо баллы).

Данный метод имеет свои достоинства и недостатки. Его преимущества состоят в простоте, сводимости и сопоставимости разных показателей. Он позволяет осуществить попытку качественной оценки изменений в промышленности и ее структуре. Недостатком

данного метода оценки является субъективный подход к выбору нормативного значения, приравниваемого к единице или величине баллов и взвешенности весов по факторам.

Для снижения вероятности ошибки проводимой экспертизы к экспертам предъявляются жесткие требования. При использовании методики оценки структурных процессов эксперты (эксперт) отталкиваются от представленных статистических материалов. Они должны показать знание экономических, социальных, экологических, научно-технических вопросов. При обработке результатов экспертизы обычно решают задачи определения согласованности мнений, обобщения оценки, надежности результатов. В представленной методике большое значение приобретает определение меры согласованности и ошибки. Для подобных ситуаций используют методы дисперсионного и корреляционного анализа, вычисляют дисперсию, среднее квадратическое отклонение, среднюю ошибку расчета:

$$\sigma_{\text{э.о.}}^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n - 1};$$
$$\sigma_{\text{э.о.}} = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n - 1}},$$

где $\sigma_{\text{э.о.}}^2$ – дисперсия экспертных оценок;

$\sigma_{\text{э.о.}}$ – среднее квадратическое экспертных оценок;

x_i – результат экспертизы i -го эксперта;

$\bar{x}$ – средний результат экспертизы;

$i = 1, n$

$$\mu_{\text{э.о.}} = \sqrt{\frac{\sigma_{\text{э.о.}}^2}{n}},$$

$\mu_{\text{э.о.}}$ – средняя ошибка экспертных расчетов.

Обработка экспертных оценок методами дисперсионного и корреляционного анализа производится для устанавливаемой средней границы показателей, для определяемых индикаторов по исходным данным за ряд лет, по разным предприятиям отрасли, по сгруппированным критериям в целом.

Предложенные индикаторы можно использовать для определения приоритетных отраслей развития, анализа состояния промыш-

ленности, отнесения отраслей к группам кризисных или перспективных, оценки эффективности организации управления структурными процессами региональной промышленности.

На основе разработанной авторской методики и экспертной оценки структурных процессов рассчитаны индикаторы по отраслям и отдельным предприятиям с точки зрения указанных критериев развития промышленности по данным за 1996 – 2000 годы.

Наибольшее число баллов пришлось на ТЭК (19), предприятие топливной промышленности ОАО «ЛУКОЙЛ – Калининградморнефтегаз» (34), пищевую промышленность (19), машиностроительные предприятия ОАО «Эсва», ОАО «Кварц».

Расчеты показателей рыночного критерия показали, что более адаптированной к рыночным условиям оказалась топливная промышленность и принадлежащее к ней предприятие ОАО «ЛУКОЙЛ – Калининградморнефтегаз» (13 баллов), наименее – Обувьбыт (3 балла) – легкая промышленность (7 баллов). Положительным моментом деятельности обследованных предприятий, согласно стоимостному критерию, выступают: стабильный уровень прибыли за последние два года, высокий процент собственных средств в общей стоимости активов. Негативным моментом управления финансами предприятий стали значительные остатки готовой нереализованной продукции, кредиторская и дебиторская задолженность, низкая рентабельность и фондоотдача. Первое место по стоимостному критерию занимает топливная промышленность и предприятие ОАО «ЛУКОЙЛ – Калининградморнефтегаз» (12 баллов), последнее – рыбная промышленность, предприятие Запрыба (3 балла) и предприятие промышленности строительных материалов ЖБИ-2 (3 балла).

Полученные результаты по отраслям и соответствующим предприятиям не всегда совпадают. Большинство обследованных предприятий за указанный период продолжают снижать темпы производства в натуральном выражении и увеличивать в стоимостном. Часть из них имеют положительные результаты финансовой деятельности и сохраняют на определенном уровне среднесписочную численность занятых. Большинство предприятий работает на привозном сырье, используя морально и физически устаревшее оборудование. Подобные явления свидетельствуют о сужении предложения региональных производителей на отраслевых и межотраслевых рынках, о неблагоприятном характере структурных изменений. Наибольшую достоверность имеют результаты оценки по рыночному, стоимостному индикаторам.

Таким образом, разработанные индикаторы управления реструктуризацией и авторская методика их оценки позволят определять приоритетные отрасли, предприятия и оценить эффективность регулирования структурных изменений в промышленности Калининградской области. А проведенные расчеты подтверждают, что за исследуемый период развития экономики Калининградской области происходят структурные изменения в ее промышленности и процесс реструктуризации промышленности еще не завершен.

*А.М. ЧУЙКИН, канд. экон. наук, доцент,
заведующий кафедрой маркетинга и коммерции
Калининградского государственного университета
У. ЦОЛЬТЕР, соискатель Калининградского
государственного университета*

КОНСАЛТИНГ В ЛОГИСТИКЕ И ОПЕРАТИВНОМ БИЗНЕС-ПЛАНИРОВАНИИ

Рост числа предприятий и организаций, усложнение внешней среды, ускорение всех процессов в хозяйственных системах различных уровней обусловили высокие темпы развития консалтинга как вида деятельности, рост числа консалтинговых фирм, без которых уже невозможно функционирование современной экономики.

Ведущим видом консультирования является управленческий консалтинг. Его объект – система управления предприятием. Если предприятию необходимо решить сравнительно частные вопросы, например реструктурировать активы, приглашают специалистов по оценке имущества. Для минимизации налогового бремени привлекают аудиторские компании. При решении спорных вопросов в суде пользуются услугами юридической фирмы. Для анализа нового рынка заказывают маркетинговое исследование.

Управленческое консультирование в определенном объеме необходимо на любом этапе деятельности организации. Потребность в управленческом консалтинге возрастает в случае ожидаемых существенных изменений в деятельности предприятия, ухудшения общих результатов, включая кризисные ситуации, либо неясности перспектив дальнейшей работы. Специфика и объем консультирования зависят от пожеланий клиента, состояния его бизнеса.

Управленческий консалтинг – это вид деятельности по оказанию помощи менеджерами высшего звена в решении проблем совершенствования системы управления предприятием на всех этапах, включая выбор адекватных методов и способов действий, сбор и анализ необходимой информации, подбор и обучение кадров. Управленческое консультирование включает решение *трех задач*.

Первая задача – это исправление сложившейся ситуации на предприятии, выявление причин, оказывающих негативное влияние; восстановление первоначального состояния, когда результаты деятельности предприятия устраивали и владельцев и руководство. *Вторая задача* – улучшение действующих методов управления на предприятии. *Третья задача* – осуществление инноваций, например расширение производства за счет выпуска новых товаров; освоение новых регионов; привлечение новых партнеров

Важность управленческого консультирования для российской экономики и определенные успехи в данной отрасли несомненны. Однако оно находится на начальной стадии развития. Недостаточные знания научных основ управления, навыков управленческой культуры мешают руководителям вовремя обнаружить «болевые точки» организации и найти правильные решения.

Особое значение при оптимизации затрат и усилении конкурентоспособности предприятия играет эффективная организация логистической цепочки. Необходимость поиска новых источников повышения конкурентоспособности фирм и относительная исчерпанность их в рамках самой фирмы привели к расширению зоны изыскания резервов, их поиску не только в подразделениях фирмы (как производственных, так и непроизводственных), но и за ее пределами. Кроме того, возникла идея оптимизировать не отдельные компоненты производственно-коммерческого процесса, а их совокупность. Речь идет об оптимальном использовании всего ресурсного потенциала фирмы.

Логистика – наука об управлении материальными и информационными потоками в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов, полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с его интересами и требованиями. Главная идея логистики заключается в том, чтобы все стадии производства, транспортировки и сбыта рассматривать как единый и непрерывный процесс трансформации и движения продукта труда и связанной с ним информации.

Значение логистики возрастает под воздействием совершенствования производственного процесса, как разделение общественного труда, углубление специализации, компьютеризация, внедрение гибких производственных систем, появление ресурсосберегающих технологий, развитие современных средств передачи информации.

По оценке зарубежных специалистов, комплексное внедрение логистики на предприятиях может обеспечить снижение уровня запасов материалов на 30 – 50% и сократить время движения продукции на 5 – 25%. Логистика позволяет экономическим субъектам формировать стратегию эффективной политики по обеспечению своего конкурентного преимущества исходя не из абстрактной ориентации на рынке, а на основе ориентации на конкретного потребителя.

Интегрирующая функция логистики в процессе управления товародвижением реализуется через следующую систему форм и методов практической деятельности:

- интеграция функции формирования хозяйственных связей с функциями определения потребности в перевозках продукции;
- координация оперативного управления поставками и процесса транспортировки продукции;
- оптимизация совокупных затрат на перемещение продукции путем экономической заинтересованности транспортных и обслуживаемых ими фирм в повышении эффективности процессов распределения и передвижения продукции;
- развитие специфических функций управления товародвижением в увязке с универсальными функциями управленческого процесса, рациональное их распределение между субъектами управления и концентрация в соответствующих структурных подразделениях.

Реализация логистической концепции должна вести к сокращению производственного цикла и сроков выполнения заказов, запасов материалов и готовой продукции, усилению инновационных процессов и повышению конкурентоспособности, неуклонному соблюдению договорных обстоятельств.

Методы логистики выступают надежным инструментарием для повышения конкурентоспособности на товарных рынках.

Важнейшим условием логистики товародвижения является поиск резервов снижения затрат на заготовку, складирование, разгрузку, погрузку и отправку продукции. Сокращение затрат на транспортно-складские операции во многом определяет выигрыш в конкуренции и лидерство в системе рыночных отношений.

Первостепенная роль принадлежит в логистике оптимизационным решениям при определении размера партий поставки продукции, сокращению складских перевалок продукции, формированию хозяйственных связей.

Развитие и внедрение логистического управления связано с привлечением резервов финансовых и всех других видов ресурсов. От эффективности функционирования и достигаемой при этом экономии ресурсов во многом зависит в целом успех экономической реформы, развитие рыночных отношений.

В настоящее время основными направлениями дальнейшего развития логистики являются следующие:

- сокращение объемов материальных запасов создает благоприятные предпосылки для появления новой и более сложной продукции и производственных процессов, обеспечивающих экономию ресурсов;

- расширение возможностей автотранспорта в освоении грузопотоков логистической сети приведет не только к развитию автоматизации обработки грузов и транспортных средств, но и к обострению проблем недоиспользования пропускных возможностей, а также ускорит применение маркетинга на транспорте;

- такие операции, как экспедирование, хранение, упаковка и смешанные перевозки грузов, будут переходить от предприятий промышленности и торговли к транспортным фирмам.

Другим важным направлением управленческого консультирования является разработка бизнес-планов. Применение оперативного бизнес-планирования позволяет обеспечить:

- подготовку к использованию будущих благоприятных условий;

- прояснение возникающих проблем, анализ внутренних и внешних возможностей и угроз, выявление возможных альтернатив решения проблем, их анализ, оценку и выбор лучшей альтернативы в качестве решения;

- стимулирование менеджеров к реализации своих решений в дальнейшей деятельности;

- улучшение координации действий внутри организации;

- более рациональное использование ресурсов.

В современном менеджменте бизнес-планирование можно определить как умение предвидеть состояние внешней среды, формулировать цели организации, оценивать результаты ее деятельности и ресурсы, необходимые для достижения определенных целей.

Планирование помогает ответить на следующие важные вопросы:

– Где организация находится в настоящее время (экономическая позиция предприятия), каковы итоги и условия ее деятельности?

– Как, при помощи каких ресурсов могут быть достигнуты цели организации?

Оперативное планирование – это первый и наиболее значимый этап процесса менеджмента. На основе системы планов, созданных фирмой, в дальнейшем осуществляются организации запланированных работ, мотивация задействованного персонала, контроль за результатами и их оценка с точки зрения плановых показателей.

Результатом процесса оперативного бизнес-планирования является система оперативных планов. Оперативный план включает в себя основные показатели деятельности, которые должны быть достигнуты к концу планового периода. По существу, план – это набор инструкций для менеджеров, описывающих роль, которую каждая часть организации должна играть в процессе достижения целей фирмы.

Бизнес-планы ориентируются на определенный аспект жизнедеятельности и развития организации. В них реализуется совокупность идей и замыслов предпринимательского характера. Они имеют установленную стоимость, график выполнения, включают технические и финансовые параметры, то есть отличаются высоким уровнем конкретной выработки. До последнего времени они преимущественно были связаны с созданием и продвижением на рынок новых продуктов и услуг.

То, как организация определит для себя бизнес-план, повлияет на манеру написания этого документа. Существует много определений бизнес-плана. Одни предприниматели, служащие компаний и консультанты сравнивают бизнес-план с топографической картой, другие называют его стратегическим обоснованием бизнеса, или стратегической концепцией. И как результат – большинство бизнес-планов грешит сухостью изложения, отсутствием четкой структуры и обилием технических деталей.

Бизнес-план убедительно демонстрирует способность компании произвести и продать достаточно товара или услуг, чтобы при этом размеры прибыли и возврат вложенных средств удовлетворяли потенциальных инвесторов, партнеров и саму организацию. Бизнес-план является не просто набором управленческих решений в области маркетинга, стратегии производства и продаж, организации и финансов – он

позволяет удачно «продать» бизнес тому, для кого этот план предназначен, будь то банк, инвестиционная компания, потенциальный партнер.

Основные причины необходимости бизнес-планирования:

1. Процесс составления бизнес-плана, включая обдумывание идеи, заставляет объективно, критически и беспристрастно взглянуть на проект предприятия во всей его полноте. План способствует предотвращению ошибок. Это хорошо проложенный маршрут, отражающий строгую очередность действий и приоритеты на пространстве ограниченных ресурсов.

2. Бизнес-план является тем рабочим инструментом, который при надлежащем использовании помогает осуществлять эффективный контроль и управление предприятием, что в свою очередь является основой успеха.

3. Законченный бизнес-план является средством для сообщения идей другим заинтересованным лицам. Качественно разработанный бизнес-план производит благоприятное впечатление на людей, с которыми предполагается сотрудничать, таких как: инвесторы, банкиры, совладельцы, служащие. Он в полной мере характеризует профессиональный уровень его разработчиков.

Бизнес-план – это официальный документ. Для его написания необходимо собрать обширную достоверную информацию по большому кругу вопросов. Объем этой информации постоянно увеличивается по мере вхождения в бизнес и его развития. Бизнес-план – это:

- изложение системы доказательств, убеждающих инвестора в выгоды проекта;
- определение степени жизнеспособности и будущей устойчивости предприятия;
- предвидение рисков предпринимательской деятельности;
- конкретизация перспективы бизнеса в виде системы количественных и качественных показателей развития;
- развитие перспективного (стратегического) взгляда на компанию и ее рабочую среду путем получения ценного опыта планирования.

Независимо от размера предприятия, от степени развития бизнеса бизнес-план поможет:

- получать важную информацию по отрасли, в которой функционирует предприятие, поставщикам, потребителям, конкурентам, предвидеть и избегать препятствий, встречающихся в схожем бизнесе;

- повысить эффективность принимаемых решений, в первую очередь – стратегических;
- подробно ознакомиться с финансовой стороной дела, быть более убедительным при поиске финансирования;
- поставить конкретные задачи, осуществление которых будет свидетельствовать о сделанном прогрессе;
- расширяться в новых и перспективных отраслях.

Бизнес-планирование позволяет оценить, а при необходимости и пересмотреть концепцию бизнеса, помочь потребителям выделить данную компанию на рынке, оценить сильные и слабые стороны как данной компании, так и ее конкурентов, поможет правильно определить место среди конкурентов.

При разработке бизнес-плана в каждом из его разделов выделяется *главная задача*, которую должен решить консультант по отношению к инвестору и *набор анализируемых параметров*.

В *первом разделе* бизнес-плана – «Введении» – решается задача предельно сжато изложить содержание бизнес-плана, чтобы максимально заинтересовать потенциального инвестора. Здесь анализируются такие *параметры*, как характеристика состояния предприятия и рынков сбыта, коммерческие и финансовые прогнозы, оценка ожидаемой эффективности капиталовложений.

Задача *второго раздела* – «Описание фирмы» – раскрыть положительный образ фирмы на основе анализа таких параметров, как история и нынешний статус фирмы, состав и функции руководящего звена и задачи на ближайший период и на перспективу.

В *разделе «Рынки и конкуренция»* задача состоит в аргументации конкурентоспособности фирмы. Необходимо показать, что фирма обладает достаточным опытом и знанием рынка, сосредоточивает внимание не на технической стороне выпускаемой продукции, а на том, чтобы ее купили. Для обоснованности доказательства следует дать информацию о рынке для продукции фирмы в настоящее время, о преимуществах, которые получают потребители; о рынке для продукции в ближайшем будущем и перспективе; проанализировать новый рынок, создаваемый дополнительными инвестициями. При этом надо дать оценку затрат по выходу на новый рынок, желаемый объем продаж и долю рынка продукции фирмы. Важным параметром являются особые цели на рынке, стратегия сбыта, направленная на достижение целей, а также возможные риски на рынке.

В четвертом разделе – «Продукция» – следует отразить, что фирма думает больше о продаже, чем о производстве продукции, так как ее производственный потенциал хорошо отлажен (потенциального инвестора больше интересует приток денежных средств, чем то, что и как будет производиться). Здесь демонстрируются примеры использования продуктов производства, соответствие продукта принятым стандартам, преимущества, которые имеет продукт в настоящее время, патенты и ноу-хау, которыми фирма обладает по данному продукту, а также показать, как увеличение объема производства повлияет на стоимость продукта.

Задачей раздела «План сбыта» является обоснование подхода фирмы к организации сбыта, который будет способствовать успешному продвижению продукции на рынок. Здесь анализируют такие *параметры*, как цена продукта, метод сбыта в настоящее время и ближайшей перспективе, метод сбыта в более отдаленной перспективе и затраты на подготовку и заключение контрактов о продаже продукта.

В разделе бизнес-плана «Производство» следует обосновать, что процесс производства не требует крупных затрат и является эффективным. Важными *параметрами* здесь являются необходимые площади и оборудование, внутренние и внешние комплектующие, гарантии наличия их источников, планируемое совершенствование технологии производства с целью повышения качества и снижения себестоимости, контроль за качеством продукции на всех этапах производства и необходимый штат сотрудников.

В разделе «Сведения о финансах» задача заключается в обосновании прочности финансового положения фирмы: прилагается обзор финансового положения фирмы с момента ее основания, увеличение бюджета по мере расширения фирмы, прогноз финансового состояния на несколько лет вперед.

Один из самых важных вопросов для потенциального инвестора – каким образом он может вернуть свой вклад с прибылью. Это освещается в разделе «Инвестиции», где указывается объем капитала, который хочет получить фирма, форма инвестиций, способы использования полученных фондов и срок окупаемости вложений.

Развитие консалтинга на региональном рынке позволит существенно повысить эффективность деятельности предприятий. Это, в свою очередь, обеспечит ресурсы для решения задач социально-экономического развития области.

*Н.Г. ДУПЛЕНКО, канд. экон. наук, доцент кафедры маркетинга
и коммерции Калининградского государственного университета*

УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

При оценке уровня развития логистики в том или ином российском регионе достаточно показательным, на наш взгляд, является сравнение с теми периодами развития, которые логистика как экономическая наука уже прошла в странах с развитой рыночной экономикой. Такого рода сравнение осложняется тем, что специалистами к настоящему времени еще не выработано единое мнение по этому вопросу. Сопоставление наиболее распространенных точек зрения позволило выявить основные черты этапов развития логистики, предпосылки их смены и в конечном итоге предложить периодизацию развития этого нового научно-практического направления в экономически развитых странах, которая обобщает наиболее распространенные из подходов к решению данной проблемы.

Началом развития экономической логистики многие специалисты называют 20-е годы XX века¹. Важнейшими предпосылками ее появления и развития являлись переход от рынка продавца к рынку покупателя, стремление фирм к сокращению затрат времени и денежных средств вследствие возросшей конкуренции, усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения. Однако значение логистики вплоть до 50-х годов было не слишком велико, теоретические основы ее как науки только закладывались, поэтому первый этап (с 20-х по 50-е гг. XX в.) принято называть «дологистическим» периодом, или периодом «фрагментаризации». Своим вторым названием этот период обязан одной из основных его характеристик – фрагментарному характеру управления материальным распределением. Помимо этого в качестве основных черт, отличающих первый этап развития логистики от последующих, можно назвать недостаточную координацию действий различных подразделений большинства фирм, слабую систему управления про-

¹ По мнению некоторых авторов, логистика как экономическая наука и инструмент бизнеса начала формироваться только в начале 1950-х годов. – См., например, *Сергеев В.И.* Логистика в бизнесе. М.: ИНФРА-М, 2001. С. 8.

цессами товародвижения. Производство, оптовая и розничная торговля работали без тесной увязки друг с другом. Однако в этот же период началось формирование предпосылок становления логистической концепции, инструментов снижения общих затрат и управления материальными потоками.

Логистику в период с 50-х по 70-е годы XX века часто именуют «классической». Этот период можно считать периодом становления теории и практики логистики. Предпосылками ее перехода на новый уровень стали компьютеризация управления, дальнейший рост конкуренции, не в последнюю очередь – энергетический кризис 70-х гг., следствием которого явилась острая необходимость в рационализации транспортных процессов. Основными чертами данного этапа являются, на наш взгляд, развитие информационных технологий как средства снижения затрат; логистическая интеграция транспортно-складского комплекса; использование логистического подхода для управления материальными потоками в сфере обращения; интеграция функций товародвижения с использованием метода компромиссов. На смену логистически организованным перевозкам на фирмах пришли логистические системы. Концепция физического распределения на этом этапе рассматривалась как составная часть маркетинга.

Быстрый рост стоимости физического распределения в 70-х годах, рост профессионализма менеджеров, осуществляющих управление логистическими процессами, и широкое использование компьютеров позволили перейти на качественно новый уровень – уровень «неологистики». Период с 70-х по 80-е годы называют также периодом развития логистики. Для него стало характерным широкое применение разработанных теоретических концепций на практике; поиск путей снижения затрат в производстве и распределении на основе концепции бизнес-логистики; распространение логистических систем, философии всеобщего управления качеством и промышленной логистики; расширение сферы действия экономических компромиссов (межфункциональные компромиссы); резкое сокращение запасов в материалопроводящих цепях. Стал преобладать комплексный подход к развитию логистических систем на основе всего предприятия исходя из общей цели – достижения максимальной эффективности работы всей фирмы.

С 80-х годов прошлого века, по мнению ряда известных экономистов, начался новый период развития логистики – интеграции. Одной из главных его черт стал расширенный подход к определению

логистики, концепция «общей ответственности». Предпосылками же явились современные коммуникационные технологии, а также появление фундаментальных изменений в организации и управлении рыночными процессами во всем мире.

Таким образом, выше рассмотрены этапы развития экономической логистики в странах с развитой рыночной экономикой, основные черты которых можно предложить в качестве критериев при оценке уровня развития логистики в любых других регионах, к примеру в Калининградской области.

Если мы попытаемся отобрать из числа приведенных характеристик те из них, которые в наибольшей степени соответствуют достигнутому в Калининградской области уровню развития логистики, то в первую очередь можно отметить следующие. По нашему мнению, для экономики региона характерен фрагментарный характер управления материальным распределением; нет достаточной координации действий различных подразделений предприятий; производство, оптовая и розничная торговля работают без тесной увязки друг с другом.

По мнению ряда известных экономистов, основными причинами, препятствующими широкому распространению логистики в России, являются неблагоприятный инвестиционный климат, очень медленные темпы модернизации и реструктуризации производства, высокая степень управленческого и финансового риска, слабая профессиональная подготовка менеджеров, несоответствие законодательной базы правовым нормам хозяйствования, сложившимся в мире [1, с. 42]. В полной мере это можно отнести и к Калининградской области.

В то же время усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения способствуют использованию логистического подхода для управления материальными потоками в сфере обращения, а также развитию информационных технологий как средству снижения затрат.

Сравнение с рассмотренными выше этапами развития логистики в экономически развитых странах показывает, что там подобная ситуация имела место примерно в 1950 – 1970-х годах.

Если учесть, что использование логистических концепций является одним из важнейших факторов конкурентоспособности, то, на наш взгляд, создание в Калининградской области эффективно функционирующей экспортно-ориентированной особой экономической зоны представляется достаточно проблематичным.

Реально ли за несколько лет пройти по пути развития логистики столько же, сколько другие, причем гораздо более развитые в экономическом отношении страны прошли за десятилетия? Если учесть, что нам не придется тратить время и силы на разработку теоретической базы, на «изобретение велосипеда» при оптимизации потоковых процессов, что мы можем попытаться воспользоваться накопленным западными компаниями опытом, то ответ уже не кажется столь однозначно отрицательным.

Какие же предпосылки необходимы для того, чтобы логистика в Калининградской области с уровня 50 – 70-х годов, с этапа становления, перешла на уровень «глобальной» неологистики, характерный для ее западноевропейских соседей? Ответ на этот вопрос требует отдельного серьезного исследования, но уже сейчас можно сказать, что в регионе к настоящему времени уже имеется ряд предпосылок, необходимых для перехода на более высокий уровень развития логистики. Это и растущая компьютеризация управления, и рост конкуренции, и острая потребность в оптимизации транспортных процессов, обусловленная значительными транспортными издержками вследствие отдаленности от основной территории страны.

Важную роль в развитии логистики может сыграть исследование возможностей включения Калининградской области в глобальные логистические цепи, использование логистического подхода при разработке региональных программ развития, одним из недостатков которых, на наш взгляд, является фрагментарный подход к потоковым процессам в региональной экономике.

Важнейшей предпосылкой развития в регионе логистики является и рост профессионализма менеджеров, осуществляющих управление логистическими процессами. Несмотря на то, что сегодня специалисты, обладающие знаниями в сфере логистики, востребованы практически во всех отраслях производства и сферы услуг, обучение в высшей школе по данной специальности (062200) началось в России в экспериментальном порядке только в 2000 году – в семи вузах. В качестве же одной из дисциплин логистика, известная несколько лет назад только достаточно узкому кругу специалистов, включена в учебные программы более 200 российских высших учебных заведений. В Калининградском государственном университете студенты, обучающиеся по специальностям «Маркетинг» и «Менеджмент», с 2000 года также имеют возможность изучать логистику, однако для того, чтобы они смогли на должном уровне заниматься решением логистических задач в своей профессиональной деятельности, необ-

ходимо качественно изменить процесс их обучения. Сотрудничество с европейскими университетами в рамках программы «Еврофакультет» и других международных программ дает преподавателям возможность ознакомиться с самыми современными методиками преподавания логистики, перенять опыт проведения логистических деловых игр, максимально приближенных к практическим ситуациям.

Таким образом, в рамках рассмотренной периодизации уровень развития логистики в Калининградской области можно отнести к периоду становления (1950 – 1970 гг.), однако имеется ряд достаточно важных предпосылок для перехода на более высокий уровень. Для повышения конкурентоспособности региональной экономики важно стимулировать этот процесс, одним из необходимых условий которого и одновременно важнейшей предпосылкой является рост профессионализма менеджеров, осуществляющих управление логистическими процессами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Логистика в современном бизнесе // Логистика. 2001. № 2.

*М.А. АРБУЗОВ, ассистент кафедры управления хозяйством
Калининградского государственного университета*

ОПЫТ СОЗДАНИЯ КОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Эффективность рыночного хозяйства страны и региона во многом определяется уровнем развития инфраструктуры. Научные представления об этом институте пока явно недостаточны, роль инфраструктуры в функционировании рыночных связей и отношений в должной мере не оценена.

Обычно под производственной инфраструктурой понимают отрасли и сферы хозяйственной деятельности, обеспечивающие общие условия развития производства (транспорт, связь, энергосистемы, материально-техническое и информационное обеспечение). По аналогии с этим под инфраструктурой рыночного хозяйства следует понимать совокупность различных организаций и видов деятельности, обеспечивающих общие условия для эффективного функционирования объектов рыночной экономики и их единство в определенном рыночном пространстве.

Повсюду, где продукты и услуги производятся в форме товара, где обмен товарами осуществляется через рынок, являющийся связующим звеном между производителями и потребителями, неизбежно формируется система звеньев рыночного хозяйства в производстве и обращении, а также система институтов регулирования рыночных отношений. Указанные системы в единстве образуют инфраструктуру рыночного хозяйства.

Инфраструктурный комплекс выступает специфическим порождением действующей социально-экономической системы и возникает на определенном этапе развития экономики как объективное следствие происходящих структурных изменений. Более того, каждой экономической системе соответствует собственная модель развития инфраструктуры. При реформировании экономики страны и региона претерпевает изменение и инфраструктура хозяйства. Это проявляется в трансформации форм и методов функционирования отдельных инфраструктурных элементов, а также формировании принципиально новых и устранении неэффективных институтов инфраструктуры экономики.

При данных обстоятельствах прежние механизмы не всегда оказываются полностью пригодными, западные же образцы подходят к условиям нашей трансформируемой экономики в сильно усеченном виде, процесс приобретения нового сопровождается значительными временными и финансовыми затратами.

В этой ситуации накопленный опыт становления и развития инфраструктурных элементов рынка, приобретенный в других регионах Российской Федерации, выходит на первый план по ряду причин. Во-первых, использование прежних механизмов не всегда оказывается эффективным. Во-вторых, новый опыт приобретает все большее значение.

Таким образом, критическое изучение опыта инфраструктурного строительства в других регионах России позволит определить узловые проблемы становления рыночной инфраструктуры эксклавного рынка, тенденции дальнейшего развития составляющих ее структурных элементов.

Значительное внимание в регионах уделяется формированию эффективной логистической инфраструктуры товарных рынков. Этот процесс сопровождается организационными преобразованиями в системе коммерческо-посреднических структур, изменением их специализации. Происходит создание новых транспортно-экспедиционных структур.

В качестве примера системного развития объектов инфраструктуры транспортного обеспечения можно привести сооружение сервисно-терминального комплекса в Чувашской Республике, которое осуществлено на производственных площадях завода по ремонту крупногабаритной строительной техники. Он расположен на южной окраине Чебоксар на транспортной развязке, соединяющей Чувашскую Республику с Москвой, Нижним Новгородом, Казанью, Ульяновском. Здесь проходят транзитные потоки грузов на Нижегородскую, Ивановскую, Ульяновскую, Кировскую, Московскую области, республики Мордовию, Марий Эл, Удмуртию, Татарстан и Урал. Данный комплекс представляет целый спектр услуг, среди которых: охраняемые стояночные места для большегрузных автомобилей, автопоездов, легковых машин и мест отдыха для водителей и пассажиров; техническое обслуживание транспортных средств; места для оптовой и розничной торговли; аренда помещений и офисов, оборудованных по европейским стандартам; банковские, страховые, транспортно-экспедиционные операции; полное сопровождение торговых фирм-контрагентов; складирование и хранение товаров; открытое хранение контейнеров; погрузочно-разгрузочные работы; посреднические услуги между различными коммерческими и государственными структурами; таможенное обслуживание; предоставление современных средств связи и деловой коммуникации; услуги сферы гостеприимства.

Деятельность подобного рода комплексов, представляющих услуги таможенного обслуживания, особо эффективны в приграничных регионах, так как они весьма удобны для импортеров. С другой стороны, строительство подобного рода объектов логистической инфраструктуры выгодно и инвесторам, так как по уровню доходности таможенно-складской и сервисный бизнес занимает второе место после рекламного дела и индустрии гостеприимства.

Информационное обеспечение хозяйственной деятельности предполагает осуществление постоянного мониторинга и анализа состояния рынков товаров и услуг. В рыночной экономике эту задачу призваны выполнять специализированные информационные центры и агентства, обеспечивающие хозяйствующих субъектов на региональном уровне информацией о местных рынках товаров и услуг.

В 1996 году по инициативе московского информационного агентства «Мобиле» была образована Ассоциация коммерческих информационных агентств, которая в настоящее время насчитывает порядка 30 информационных структур регионов России и СНГ. Ос-

новая цель данного объединения – это создание общего информационного пространства на территории Российской Федерации, что позволило бы обеспечивать контрагентов необходимой информацией о состоянии рынков.

Все большее внимание в российских регионах уделяется информационному обеспечению функционирования рынков товаров и услуг. В эксклавном регионе России этот процесс происходит во многом стихийно, никто не учитывает создаваемые базы данных о состоянии и развитии товарных рынков, не координирует деятельность элементов коммуникационной инфраструктуры и не обеспечивает их взаимовыгодное сотрудничество. В результате ни одна из фирм, в той или иной степени занимающихся производством и распространением информации, не имеет надежных и полных данных, всесторонне характеризующих состояние региональных рынков товаров и услуг (спрос, предложение, цены, конкурентоспособность, условия продажи и формы обслуживания).

В силу описанных выше причин определенный интерес представляет опыт российских регионов по созданию и функционированию соответствующих элементов коммуникационной рыночной инфраструктуры, информационному обеспечению региональных и межрегиональных рынков товаров и услуг.

Одним из первых субъектов Российской Федерации, осознавших необходимость информационного обеспечения региональных рынков с использованием современных информационных технологий, является Республика Чувашия. Правительственная концепция «Интранет – Чувашия», разработанная в 1997 году, направлена на интеграцию региона в мировое информационное пространство и развитие регионального сегмента Интернет.

Основополагающим элементом коммуникационной инфраструктуры рынка является республиканский Интернет-портал www.chuvashia.com, основными целями которого являются информационное обеспечение функционирования региональных рынков, создание позитивного образа региона и его предприятий в глазах деловых партнеров и профессиональных инвесторов, а также продвижение продукции на внешние рынки. Фундаментом портала являются базы данных и документы по предприятиям и организациям региона, причем архитектура портала такова, что на ее основе минимальными усилиями «под ключ» может быть создан типовой городской или региональный сервер.

Портал позволяет организовать в Интернете аналог традиционной выставки, на которой представлены стенды – сайты предприятий

и организаций, собранные по отраслевой принадлежности в своеобразные «павильоны». Каждый хозяйствующий субъект получает и свой адрес вида: www.название_предприятия.chuvashia.com, причем организация имеет возможность самостоятельно обновлять информацию на странице, что многократно повышает ее экономическую ценность.

В Екатеринбурге под руководством Министерства международных и внешнеэкономических связей Свердловской области, Регионального центра аналитического и информационного обеспечения ВЭД Свердловской области и Международного института «Информационные Технологии Реконструкции Интеллекта» разработан и реализован проект Web-сервера «Экспортная карта Свердловской области». Цель данного проекта – комплексное представление внешнеэкономического потенциала Среднего Урала современными информационными средствами и наиболее перспективных инвестиционных проектов региона.

При обращении к серверу www.midural.ru заинтересованный пользователь имеет возможность не только детально ознакомиться с экономической информацией общего характера, но и получить исчерпывающую информацию о представленных образцах товаров и услуг (цены, условия реализации), инвестиционных проектах, связаться с представителями предприятий в режиме реального времени, разместить свои собственные коммерческие предложения на странице конкретного предприятия или организации. В дальнейшем авторы предполагают дополнить проект возможностью осуществления торговых операций в реальном времени посредством электронной биржи.

Необходимость создания системы вызвана недостаточной информированностью потенциальных партнеров и инвесторов о потенциале региона, правовых, социально-экономических и организационных условиях ведения бизнеса в Свердловской области. Таким образом, представленный проект является не просто компьютерной программой, а многосторонней и многоуровневой системой информационного обеспечения хозяйственных связей региона, выполняющей функцию комплексного информирования всех участников рынка.

Однако наиболее ценным представляется рассмотрение проблем информационного обеспечения рынков товаров и услуг во взаимосвязи, опыт разработки комплекса мероприятий. Специалистами НИИ регионологии Мордовской Республики разработана и успешно внедряется концепция создания Межрегиональной информационно-коммерческой системы (МИКС). Возникновение данной концепции

во многом обусловлено отсутствием на сегодняшний день объективной и полной экономической информации по региональным предприятиям и организациям, систематизированной и оформленной в виде баз данных, а также механизмов информационного взаимодействия между сферами производства, потребления и обмена.

Межрегиональная информационно-коммерческая система создается как юридическое лицо – самостоятельное структурное коммерческое подразделение на базе Торгово-промышленной палаты Мордовии. Данная система включает в себя не только телекоммуникационную среду, но также и информационные ресурсы, информационные системы и механизмы предоставления услуг на их основе, организационную инфраструктуру, обеспечивающую функционирование и развитие информационной среды.

В рамках концепции предполагается осуществление следующих мероприятий:

- организация виртуальной выставки «Мордовия – Палата – Экспо»;
- осуществление информационного обмена с торгово-промышленными палатами 20 регионов России;
- создание электронной базы данных по предприятиям, прошедшим паспортизацию;
- создание полноценной электронной базы данных по предприятиям различных организационно-правовых форм (ОАО, ЗАО, ООО, ГП);
- формирование библиотеки данных о предприятиях-товаропроизводителях регионов России;
- разработка и размещение на www-сервере ТПП инвестиционного паспорта Мордовии на русском и английском языках с постоянным обновлением.

Разработчики концепции рассчитывают, что в результате успешной реализации комплексного подхода к созданию коммуникационной инфраструктуры региональных рынков (создание информационно-коммерческой системы) может быть организован надежный канал информационного взаимодействия между всеми участниками рынка: инвесторами, производителями, покупателями, посредниками. Такая система позволит получать объективную экономическую информацию, необходимую при принятии решений, что в дальнейшем благоприятно скажется на динамике социально-экономического развития региона.

Еще одним перспективным направлением развития коммуникационной инфраструктуры региональных рынков являются мероприятия, направленные на информационное обеспечение рынков в

рамках так называемых межрегиональных ассоциаций экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации.

Так, в Межрегиональной ассоциации (далее – МА) «Сибирское соглашение» ведутся работы по созданию единой маркетинговой сети на территории субъектов РФ – членов ассоциации. На ее базе ведутся работы по созданию маркетинговых информационных центров, которые призваны обеспечивать всех заинтересованных субъектов рынка достоверной и оперативной информацией о состоянии рынков в процессе подготовки управленческих решений.

Мероприятия аналогичного характера осуществляются и в МА «Большая Волга», где регионы-участники ассоциации внедряют информационную систему «Товарно-сырьевые ресурсы ассоциации «Большая Волга».

Таким образом, региональный опыт создания элементов рыночной инфраструктуры свидетельствует о необходимости комплексного подхода к проблеме. Прежде всего, необходимо совершенствовать информационное обеспечение на основе создания коммуникационной инфраструктуры рынков товаров и услуг, а также расширения возможностей получения всеми участниками рынка наиболее качественной и полной информации обзорного, рекомендательного и прогнозного характера о состоянии рынков товаров и услуг (спрос, предложение, товарные запасы, цены, тарифы, характеристики продукции и условия поставок – партии, сроки, формы оплаты и т.д.).

В рамках мероприятий по развитию коммуникационной инфраструктуры региональных рынков необходимо создание информационно-маркетинговых центров, формирование соответствующих банков данных, разработка коммуникационных механизмов обмена между производителями информации и хозяйствующими субъектами (производителями, потребителями и посредниками) с использованием наиболее современных информационных технологий и инструментов.

Создаваемые в регионе элементы системы коммуникационной инфраструктуры рынков товаров и услуг в перспективе призваны выполнять функцию многостороннего информационного канала между сферами производства, обращения и потребления, что играет крайне важную роль в процессе инфраструктурного обеспечения функционирования рынков региона. Без обеспечения хозяйствующих субъектов полной и достоверной (симметричной) информацией полноценное функционирование региональных рынков просто невозможно.

**РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТОВ
ИНФОРМАЦИОННО-КОНСУЛЬТАЦИОННОЙ
ПОДДЕРЖКИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ
ТОВАРОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ**

В большинстве развитых стран мира сложились три основные системы распространения информации – государственная, кооперативная и частная. Государственная – это прежде всего соответствующие службы Министерства сельского хозяйства с оказанием бесплатной (частично платной) помощи фермерам по использованию современной техники, технологии, методам управления сельскохозяйственными предприятиями.

Воссоздание информационно-консультативного обслуживания в России следует отнести к 1993 году, когда Минсельхозпрод России в лице Главного управления науки и технического прогресса сориентировал Всероссийский институт инновационных проблем и маркетинга (ВНИИМ – бывший Центр НОТ) на эту проблематику и стал финансировать разработки по развитию информационно-консультационной службы (ИКС). Значительную финансовую поддержку России оказал Мировой банк реконструкции и развития, который предоставил кредит для проекта, получившего название «АРИС», где одним из четырех компонентов была ИКС.

Большинство ИКС в 1999 году было создано в составе органов управления АПК (27) и в виде государственного предприятия или государственного унитарного предприятия (12). При институтах повышения квалификации и переподготовки кадров было создано 10 ИКС, при высших учебных заведениях – 3, при научно-исследовательских организациях – 1 [1, с. 19].

Итоги анализа состояния инфраструктуры профессиональной поддержки сельскохозяйственных товаропроизводителей в России в целом позволяют обозначить следующие основные проблемы.

1. В регионах отсутствует целостная система обучения кадров для ИКС. Главная проблема развития рынка консультационных услуг, инфраструктуры профессиональной поддержки предприятий – недостаточное количество профессионалов высокого класса, имеющих опыт, знающих реалии российского бизнеса.

2. Не отработан мониторинг и механизм обратной связи с сельскохозяйственными товаропроизводителями в плане формирования заказов для науки. Следствием этого является невостребованность многих научно-технических разработок производством.

3. Не используются в полной мере возможности телекоммуникационных систем. Многие организации не подключены к формированию базы данных. В настоящее время к формированию Федеральной коммуникационной сети уже приступил Главный вычислительный центр Минсельхозпрода России. На созданном им сайте для специалистов ИКС, сельхозпроизводителей и органов управления АПК размещаются оперативная информация по ценам, правовая информация, сведения о выставках, семинарах, ярмарках. Однако предстоит еще работа в плане организации обучения кадров системных и прикладных программистов для работы с программными продуктами, используемыми в ИКС, проведение регистрации и сертификации баз данных и программных продуктов.

4. Несмотря на реформы, проводимые в области вузовской и послевузовской подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров управленцев и экономистов, профессия «консультант по управлению» не имеет у нас официального статуса.

Здесь нужно использовать те же принципы, которые применяются при развитии аудита. В стране должны быть сформулированы основные требования к профессии (то есть необходимо разработать модель консультанта по управлению). Как на российском, так и на региональном уровне должна быть подготовлена базовая программа по управленческому консультированию, должен быть определен перечень учебно-методических организаций по подготовке и переподготовке консультантов.

Для преодоления сложившейся ситуации крайне желательно изучить и осмыслить богатый международный опыт. Весьма показательны, на наш взгляд, примеры развития информационно-консультационного обслуживания сельскохозяйственных товаропроизводителей в Германии, США.

В частности, актуальность исследований по проблемам дальнейшего развития отечественного АПК вытекает из необходимости решения такой важной задачи, как создание условий для формирования многообразных институтов информационно-консультационной поддержки предпринимателей в рассматриваемой сфере экономики. В этом плане представляет интерес опыт Германии, в которой

консультации сельскохозяйственным товаропроизводителям предоставляют следующие институты:

- сельскохозяйственные палаты, в которых сельскохозяйственные товаропроизводители имеют обязательное членство;
- частные консультационные картели (имеют правовую форму, как правило, зарегистрированного союза) – добровольные объединения сельскохозяйственных товаропроизводителей (преимущественно на севере бывшей ФРГ). На региональном уровне картели функционируют совместно с государственными консультационными учреждениями;
- объединения сельскохозяйственных товаропроизводителей. К таким союзам, например, относятся животноводческие союзы;
- профессиональные союзы: крестьянские союзы, союзы сельскохозяйственной молодежи, союзы выпускников специальных учебных заведений и т.д.;
- частные фирмы: специализированные консалтинговые фирмы, торговые предприятия, учреждения в области защиты растений, машиностроительные предприятия, банки, страховые компании;
- прочие институты: Служба оценки и информации по продовольствию, сельскому и лесному хозяйству (AID), Немецкое сельскохозяйственное общество (DLG), Аграрно-социальное общество (ASG), Попечительный совет по технике, строительству в сельском хозяйстве (KTBL).

Следует отметить, что консультационная деятельность в разных землях Германии организована по-разному. Например, в Баварии, Баден-Вюртемберге, Рейнланд-Пфальце, Сааре, Гессене государственные (официальные) консультационные учреждения находятся в подчинении Министерства сельского хозяйства. В таких землях, как Шлезвиг-Гольштейн, Нижняя Саксония, Северная Рейн-Вестфалия, официальные консультации предоставляются сельскохозяйственными палатами.

Во многих землях Германии функционируют институты повышения квалификации консультантов в сельском хозяйстве. Например, в Баден-Вюртемберге, Баварии, Гессене созданы консультационные семинарии, в которых преподают доценты, профессора университетов, высших школ, специалисты сельскохозяйственных исследовательских институтов, государственных органов власти, сельскохозяйственных палат.

Для эффективного управления и планирования в сельском хозяйстве необходимо иметь целый ряд информационных систем, в том числе по платежам и счетам, по программному обеспечению,

средствам телекоммуникаций, системы для обработки информации и интегрированного учета технических средств.

В данном аспекте представляет научный интерес опыт США, которые по темпам внедрения средств электроники и вычислительной техники в аграрном секторе экономики и полученным результатам заметно опережают другие страны мира [2, с. 46 – 48]. В федеральном бюджете США затраты на приобретение средств информационной технологии составляют обычно порядка 1,6% от всей расходной части. Статус приоритетной, например, имеет правительственная аграрная информационная система Министерства сельского хозяйства США «Фарм адженси систем». Данная система предназначена для информационного обеспечения службы охраны почв, администрации по делам фермеров, службы стабилизации сельского хозяйства и охраны сельскохозяйственных ресурсов. Для службы охраны почв (Соил конзервейшен сервис – СКС) система организует передачу и автоматизированную обработку производственных данных, необходимых для сохранения сельскохозяйственного потенциала США: по охране и улучшению качества почвы и воды; уменьшению убытков, вызванных водной и ветровой эрозией почвы. СКС, используя микрокомпьютерную информационную технологию, ежегодно обеспечивает техническое обслуживание примерно 950 тыс. индивидуальных пользователей или правительственных учреждений. Благодаря деятельности СКС количество потенциально пригодных для сельскохозяйственного производства земель возрастает ежегодно на 10 – 12%, уменьшилась эрозия почв и повысилась сохранность водных ресурсов. Этому в значительной степени способствовало внедрение автоматизированной системы обработки информации и данных – FOCAS. Предполагается использовать микрокомпьютеры полевых подразделений СКС для включения в вычислительную сеть DEPNET, имея в виду реализацию многоуровневой сети (микрокомпьютеры – FOCAS – ESDA – DEPNET), которая помимо специальных функций будет выполнять роль электронной почты.

Итак, с целью увеличения информационных ресурсов и широкого применения среди сельскохозяйственных товаропроизводителей новых информационных технологий необходимо провести следующие мероприятия.

- Сформировать в российских регионах автоматизированную информационную систему, которая, во-первых, обеспечивала бы надзор за кредитом, финансовой поддержкой сельскохозяйственных товаропроизводителей в целях дальнейшего развития аграрного сек-

тора. Данная система должна включать централизованную базу данных, размещенную в вычислительном центре и содержащую сведения о правительственных займах, финансовых счетах, ссудах и т.п. Каждое подразделение регионального ИКС должно быть оснащено компьютером, связанным с центральной базой данных и обеспечивающим первичную обработку и передачу информации, необходимую для ведения сельскохозяйственного производства. Во-вторых, автоматизированная информационная система должна помогать в управлении производством и сбытом местных сельскохозяйственных продуктов, предоставляя информацию сельскохозяйственным товаропроизводителям о рынках сбыта.

- Сформировать сеть служб по сбору и анализу различной информации по сельскому хозяйству и торговле сельскохозяйственной продукцией, по расширению банка данных ресурсов биологических объектов (растений, животных, почвы) для составления прогнозов производства сельскохозяйственной продукции и сохранения продовольственной безопасности.

- Создать банк данных при региональных ИКС научной литературы по проблемам сельского хозяйства, экономической ситуации на мировых рынках. С учетом большой зависимости от внешнего рынка российской экономики важное значение для отечественных фермеров имеет информация, касающаяся положения на мировых рынках: мировые цены на сельскохозяйственную продукцию, данные о процентных ставках на кредиты, предоставляемые зарубежными банками, данные о зарубежных фирмах, желающих создать СП.

Разнообразные базы данных могут разрабатывать библиотеки учебных заведений, научные. Доступ к подобным базам данных, содержащим сведения о журнальных статьях, монографиях, диссертациях, патентах по сельскохозяйственной тематике, также может осуществляться в режиме телефонной связи через информационные системы. Сфера информационного обслуживания библиотек может быть расширена за счет создания при них информационных центров, обслуживающих лиц, заинтересованных в получении информации по следующим направлениям: сельскохозяйственные торговля и маркетинг, биотехнология, качество воды и т.д. Центры могут организовать приобретение информационных материалов (новых книг, журналов, аудиовизуальных материалов и компьютерных программ) по сельскому хозяйству и ввод их в общую базу данных.

С целью обеспечения быстрого переноса результатов научной деятельности в сельскохозяйственное производство целесообразно создать

***Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей***

в рамках региональных ИКС дополнительную службу научных исследований и разработок (СНИР), основной штат в которой составляли бы сотрудники, занятые научно-исследовательской деятельностью и опытно-конструкторскими разработками в сельском хозяйстве.

Итак, анализ экономической реальности в нашей стране дает возможность заключить, что с целью удовлетворения потребностей сельскохозяйственных товаропроизводителей в информационно-консультационных услугах, снижения уровня трансакционных издержек экономических субъектов в рассматриваемой сфере экономики необходимо включить в программу развития информационно-консультационного обслуживания предпринимателей (как на федеральном, так и на региональном уровнях) следующие мероприятия: увеличение информационных ресурсов и широкое применение среди фермеров новых информационных технологий; совершенствование системы передачи знаний, научных достижений в сельскохозяйственное производство; развитие частных консультационных служб; подготовка квалифицированных специалистов ИКС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Баутин В.М.* Концептуальные основы развития информационно-консультационной службы АПК России // Опыт и проблемы функционирования информационно-консультационной службы АПК России. М.: ФГНУ «Росинформагротех», 2000.
2. *Назаренко В.И.* Информация, информатика и консультативная служба в сельском хозяйстве. М.: АМБ-агро; ТОО «Диа-Арт», 1998.

*Е.А. ФЕДОРОВА, аспирантка кафедры управления хозяйством
Калининградского государственного университета*

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛИЗИНГА

Анализ социально-экономического развития России периода проведения экономических реформ (1992 – 1999 гг.) показывает достаточно значительное сокращение экономического потенциала РФ по сравнению с 1991 г.: производство валового внутреннего продукта, промышленной и сельскохозяйственной продукции в реальном выражении снизилось в 1999 г. по отношению к 1991 г. соответственно на 38,5, 45,9 и 41,4%. Наибольший спад в 1999 г. относительно 1991 г. произошел по показателям объемов инвестиций в основной капитал – на 74,3% [1, с. 2].

Анализ структуры использования ВВП свидетельствует о том, что на протяжении 1992 – 1999 гг. на поддержание и развитие отечественного производства направлялась незначительная часть ВВП. По нашему мнению, сокращение доли валового накопления основного капитала связано с недостаточной степенью инвестиционной активности в экономике страны. Кроме того, общая экономическая ситуация в стране, а именно значительные расходы, связанные с обслуживанием внутреннего и внешнего государственного долга, снижение реальных доходов населения, низкий уровень доверия со стороны потенциальных инвесторов, обусловленный непредсказуемостью политической и экономической ситуации в стране, значительный нелегальный отток капитала за рубеж, сдерживают инвестиционную активность.

В условиях сокращающегося внутреннего совокупного спроса у реального производителя отсутствуют стимулы для наращивания объемов производства. Поэтому даже при осуществлении положительных прогнозов развития экономики России на последующие периоды, существует реальность падения спроса на отечественные товары за счет их недостаточно высоких потребительских качеств по сравнению с импортными и низкой мобильности отечественного производства, что станет способствовать возобновлению тенденции спада производства в реальном секторе экономики. В таких условиях экономическому росту будет содействовать структурная перестройка промышленности на базе новых технологий для производства конкурентноспособной по качеству и потребительским качествам продукции за счет переориентации финансовых потоков в реальный сектор экономики. Аналогичную точку зрения на проблемы переходной экономики России высказывает и немецкий исследователь Ю. Блех: «После первого этапа рыночных преобразований, направленного главным образом на макроэкономическую стабилизацию, создание правовых основ рыночной экономики и формирование частного сектора путем ускоренной приватизации государственной и муниципальной собственности, на современном этапе реформ на первый план выступает проблема всесторонней реструктуризации приватизированных предприятий на основе активизации их инвестиционной деятельности» [2, с. 5].

Состояние и тенденции развития инвестиционного рынка и выбор адекватных методов управления этим процессом напрямую связаны с характером возможностей и условий инвестирования, что выражается понятием «инвестиционный климат».

В настоящее время создан ряд макроэкономических и организационно-правовых предпосылок для оживления инвестиционной деятельности в производственную сферу. Однако, несмотря на благоприятный инвестиционный климат, происходит снижение инвестиций в форме капитальных вложений, очевидной становится необходимость поиска нетрадиционных источников финансирования капитальных вложений, в том числе и за счет финансового лизинга. По экономическому содержанию лизинг относится к прямым инвестициям [3, с. 19], в ходе исполнения которых лизингополучатель обязан возместить лизингодателю инвестиционные затраты (издержки), осуществленные в материальной и денежной формах, и выплатить вознаграждение.

Удельный вес лизинга в общем объеме инвестиций в основной капитал в России в 1999 г. составил около 4,8%, в 1998 г. – 2,35%, в 1997 г. – 1,4% [4, с. 16]. Динамика положительна, однако при анализе данного процесса необходимо учитывать, что увеличение показателей происходило на фоне общего снижения инвестиций в основной капитал.

Понимая выгодность лизинга для экономического развития, многие региональные власти ищут пути стимулирования развития лизинговой деятельности за счет создания благоприятных условий для развития:

- освобождение от уплаты части налогов, зачисляемых в региональные бюджеты;
- создание региональных лизинговых фондов;
- поручительство региональных властей;
- предоставление льготных кредитов из областного бюджета и т.д.

Следствием предоставления льгот является рост инвестиций, увеличение налогооблагаемой базы и более быстрое пополнение бюджетов. Но лизинг – это инвестиционная деятельность, сопряженная с достаточно высоким риском. С точки зрения экономической целесообразности необходимо, чтобы лизинговая компания работала в пределах региона, поскольку иначе трудно и дорого контролировать лизинговую сделку. Но в этом случае ограничивается клиентская база лизинговой компании. Возможна организация лизинговых компаний по отраслевому признаку или по видам имущества. В этих и других возможных специализациях лизинговой компании наряду с явными преимуществами есть и недостатки, влияющие на возникновение тех или иных рисков, снижающих эффективность лизинговой деятельности. Опыт развития лизинга в России

говорит о необходимости создания диверсифицированных лизинговых портфелей как по типу оборудования, так и по типу клиентов и источникам финансирования. Для развития лизингового сектора необходимо учитывать взаимосвязь всех факторов, влияющих на инвестиционную активность в регионе: социально-экономических, законодательно-нормативных, финансово-экономических, что позволит предвидеть возможные неблагоприятные тенденции в экономике и вовремя скорректировать политику компании по формированию портфеля лизинговых проектов.

В настоящее время, несмотря на инициативы по созданию благоприятных условий для развития лизинга, из 1500 зарегистрированных лизинговых компаний реально работают лишь 350. В качестве основных проблем развития рынка лизинговых услуг можно выделить: отсутствие долгосрочного финансирования лизинговых операций со стороны банков, инвесторов, бюджета; наличие правовых коллизий, нечеткость и несогласованность действующего законодательства по лизингу; проблемы платежеспособности потенциальных клиентов и многие другие. Для решения этих проблем необходимо создание не только стабильной и четкой правовой базы, но и развитие системы снижения рисков за счет создания системы страхования инвестиций, а также формирование жизнеспособного механизма лизинговых операций в регионах. Никакая макроэкономическая политика государства, нацеленная на создание реальных предпосылок повышения деловой и инвестиционной активности, не даст желаемых результатов, если не будет подкреплена кропотливой работой каждого на благо себя и региона. И с этой точки зрения лизинг создает каждому возможности для модернизации производства и выпуска конкурентоспособной продукции, способствуя росту благосостояния и гражданина и страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Мельников Б.Л. Перспективы экономического роста в России// Вопросы статистики. 2000. №2.
2. Блех Ю., Гетце У. Инвестиционные расчеты. Калининград: Янтарный сказ, 1997.
3. Федеральный закон РФ «О лизинге». М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999. П. 1. Ст. 27.
4. Газман В.Д. Анализ регионального законодательства по лизингу // Лизинг-курьер. 2000. сентябрь – октябрь.

*Н.В. БИЛЬЧАК, аспирантка кафедры экономики народного хозяйства Калининградского государственного университета
Е.В. БИЛЬЧАК, аспирантка кафедры финансов, денежного обращения и кредита Калининградского государственного университета*

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В КАЛИНИНГРАДЕ

Важной особенностью экономики, развивающейся на рыночных принципах, является то, что государственная инвестиционная политика осуществляется с использованием двух основных инструментов:

- 1) посредством прямого управления подконтрольными предприятиями;
- 2) на основе формирования у субъектов инвестиционной деятельности соответствующих устойчивых инвестиционных предпочтений.

Использование второго инструмента обусловлено тем, что структура и динамика рынка инвестиций во многом определяются наличием тех или иных инвестиционных предпочтений, на которые влияют различные факторы инвестиционного климата. Инвесторы формируют свои инвестиционные предпочтения и делают свой инвестиционный выбор на основе учета и анализа целого комплекса условий, факторов, складывающихся тенденций рыночной конъюнктуры, обуславливающих осуществление потенциальных инвестиций и получение в будущем чистых выгод. Поэтому эффективная государственная инвестиционная политика базируется на прогнозировании изменений инвестиционных предпочтений, а также всех составляющих среды, в которой протекает инвестиционный процесс, – инвестиционного климата.

В целях прогнозирования изменений инвестиционных предпочтений необходимо отслеживать изменения следующих основных показателей:

- состав инвесторов;
- система критериев, по которым инвесторы оценивают различные инвестиционные альтернативы.

Согласно вышеназванным показателям, можно выделить следующие основные тенденции развития инвестиционной деятельности на территории города Калининграда.

1. Преобладание отечественных инвесторов, что связано с:

- лучшим знанием правил и особенностей ведения отечественного бизнеса и умением работать в нестабильной правовой и экономической среде;

– стремлением отечественных инвесторов легализовать капитал, закрепить в экономике города ранее вывезенные капиталы, а также преумножить капитал, созданный в сфере торговли (особенно приграничной), вложив его в производство, создание основных средств, объектов недвижимости;

– ростом интереса к Калининградской области инвесторов из других регионов РФ, в основном Москвы, Санкт-Петербурга.

2. Инвестиционная активность (если измерять ее количеством реализуемых инвестиционных проектов) сдерживается не нехваткой источников финансирования инвестиций, а тем, что в существующих условиях функционирования отечественного бизнеса для обеспечения возвратности средств инвесторы, особенно иностранные, предпочитают вкладывать деньги в успешно действующие и перспективные предприятия, а не создавать новые. Однако таких выгодных объектов вложения инвестиций на сегодняшний день в экономике города насчитывается немного.

3. Несмотря на интерес иностранных инвесторов, особенно соседних стран, к Калининградской области с точки зрения возможностей выхода на емкие российские рынки, их приход в регион сдерживается нестабильностью правового поля и неготовностью хозяйственного комплекса области (особенно объектов инфраструктуры) к принятию иностранных инвестиций.

Необходимо отметить, что конкретные мероприятия по стимулированию инвестиционного процесса в городе вырабатываются с учетом городских инвестиционных приоритетов. Городские инвестиционные приоритеты – это совокупность наиболее перспективных направлений, обусловленных складывающимися инвестиционными предпочтениями потенциальных инвесторов, осуществляющих вложения в определенные области (точки) роста экономики города, которые призваны обеспечить достижение стратегических целей и дальнейшее развитие конкурентных преимуществ города. Своевременное и правильное определение городских инвестиционных приоритетов является ключевым моментом при разработке инвестиционной политики местных органов власти.

Приоритетной сферой инвестиционной политики Калининграда является развитие промышленного потенциала города. На стимулирование деятельности крупных инвесторов, осуществляющих вложения в сферу производства, направлено действие Положения **«О регулировании инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений на территории Калининграда»**, утвержденное Горсоветом Калининграда 14 апреля 1999 года.

Согласно данному Положению юридические лица, зарегистрированные в Калининграде, привлекающие инвестиции на сумму сверх установленного минимума (250 тыс. долларов США), освобождаются от уплаты налогов в части платежей в городской бюджет на период окупаемости инвестиционного проекта (не более трех лет).

На настоящий момент, благодаря Положению, на территории города реализуются 22 крупных инвестиционных проекта, из которых 9 были запущены в 2001 году. Созданы и развиваются предприятия деревообрабатывающей, пищевой (мясопереработка, производство хлебобулочных и кондитерских изделий) и ликеро-водочной (разлив вина, пива) отраслей промышленности, ювелирного производства, транспортного комплекса и дорожного строительства. Кроме того, принятое Положение содействовало формированию специализированного газопромыслового флота в порту Калининград, строительству завода по производству белково-витаминно-минеральных добавок и организации сборочного производства бытовой техники. Общая сумма инвестиций по данным проектам составит 83,3 млн. долларов, будет создано более 2 тыс. рабочих мест. На 01.09.2001 г. уже привлечено инвестиций на сумму 38,7 млн. долларов и создано 1028 рабочих мест.

В целом развитие инвестиционной деятельности на территории Калининграда за прошедший период с 1995 по 2000 год (рис.) ставит перед муниципальными органами власти острую проблему разработки новых эффективных инструментов политики привлечения инвестиций. Кроме того, действующий на сегодняшний день на территории Калининграда специальный инвестиционный режим также требует принятия незамедлительных мер по его укреплению.

Эффективная городская инвестиционная политика предполагает комплексное регулирование основных элементов инвестиционного процесса с его ориентацией на конечные результаты, начиная от формирования у субъектов инвестиционной деятельности соответствующих устойчивых инвестиционных предпочтений до создания в городе среды, благоприятной для инвестирования.

Наиболее действенным способом решения этих задач является четкое (законодательно закрепленное) распределение инвестиционных функций между региональным и местным уровнями власти с подкреплением их соответствующими источниками финансирования. Представляется целесообразным построение бюджетной инвестиционной вертикали, включающей бюджеты развития на каждом уровне управления и системы целевых инвестиционных трансфертов в эти бюджеты.

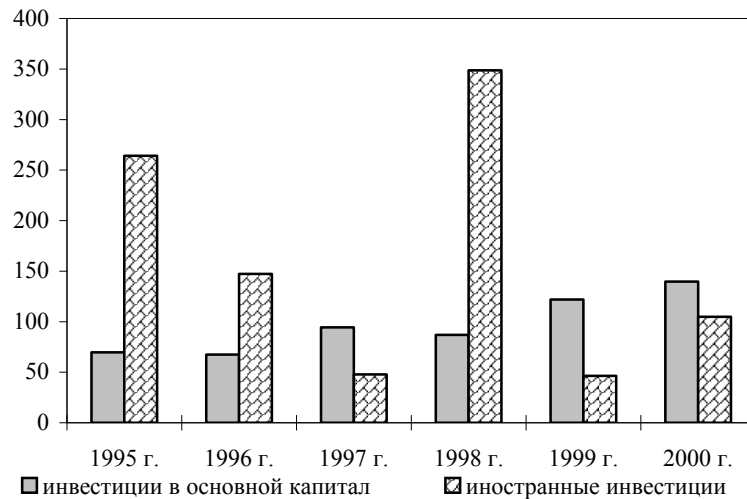


Рис. Динамика основных показателей инвестиционной деятельности
(в % к предыдущему году)

Предполагаемая модель городской инвестиционной политики может базироваться на следующих приоритетных направлениях:

- укрепление инвестиционной базы органов местного самоуправления путем закрепления за их бюджетами налогов на имущество и ресурсы;
- осуществление инновационной направленности инвестиционной политики за счет преимущественного использования амортизации и прибыли как главных источников финансирования;
- оптимизация баланса «сбережение – инвестиции – потребление» с ориентацией на систему поддержки населения с низкими и умеренными доходами, обеспечение государственных гарантий по страхованию инвестиционных рисков как для частных и смешанных финансовых структур, так и для населения в целом;
- широкое привлечение частных инвестиций для финансирования объектов производственной и социальной инфраструктуры на базе предпринимательской, арендной, концессионной и партнерской моделей;
- повышение удельного веса прогрессивных форм управления инвестиционным процессом.

*Н.В. ЖИЛЕНКО, соискатель кафедры экономики народного
хозяйства Калининградского государственного университета*

КЛАССИФИКАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ФОРМ КОЛЛЕКТИВНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В РОССИИ

С развитием рыночных отношений в России значительная роль отводится предпринимательской деятельности. Предпринимательская деятельность, или предпринимательство (entrepreneurship), – это самостоятельная инициативная деятельность (хозяйственная, производственная, коммерческая), осуществляемая предпринимателями на постоянной основе от своего имени и на свой риск. Предпринимателем может быть и физическое, и юридическое лицо, а также объединение несколько физических и юридических лиц. Следовательно, выделяют две основные формы предпринимательской деятельности:

– индивидуальное (частное) предпринимательство, осуществляемое субъектами предпринимательства на основе своей собственности или на основе имущества, полученного и используемого на законном основании;

– коллективное предпринимательство, осуществляемое предпринимателями на основе коллективной собственности или на основе имущества, полученного и используемого на законном основании [1; 2].

В качестве организационно-правовых форм коллективного предпринимательства выступают: акционерные общества, общества с ограниченной ответственностью, общества с дополнительной ответственностью, производственные кооперативы и т.д., классификация которых и является целью настоящей статьи. В России объединения предпринимателей (коллективное предпринимательство) может осуществлять свою деятельность только на правах юридического лица. Юридическими лицами могут быть организации, основная цель деятельности которых – извлечение прибыли (коммерческие организации), либо не имеющие в качестве цели извлечение прибыли и не распределяющие полученную прибыль между участниками (некоммерческие организации) [3].

Классификация и характеристика коммерческих организаций осуществлена на базе Гражданского кодекса Российской Федерации.

Коммерческие организации могут создаваться в форме хозяйственных товариществ и обществ, производственных кооперативов, унитарных предприятий.

Хозяйственные товарищества и общества – это коммерческие организации с разделением на доли (вклады) учредителей (участников) в уставном (складочном) капитале. Имущество, созданное за счет вкладов учредителей, а также произведенное и приобретенное хозяйственным товариществом или обществом в процессе его деятельности, принадлежит ему на праве собственности.

Хозяйственные товарищества могут создаваться в форме полного товарищества и товарищества на вере (коммандитного).

Хозяйственные общества могут создаваться в форме акционерных обществ, обществ с ограниченной ответственностью или с дополнительной ответственностью.

Так, полное товарищество – это товарищество, участники которого (полные товарищи) в соответствии с заключенным между ними учредительным договором занимаются предпринимательской деятельностью от имени товарищества и несут ответственность по его обязательствам принадлежащим им имуществом.

Товарищество на вере (коммандитное товарищество) – это товарищество, в котором наряду с участниками, осуществляющими от имени товарищества предпринимательскую деятельность и отвечающими по обязательствам своим имуществом (полными товарищами), имеется один или несколько участников – вкладчиков (коммандитистов), которые несут риск убытков, связанных с деятельностью товарищества, в пределах сумм внесенных ими вкладов и не принимают участия в осуществлении товариществом предпринимательской деятельности.

Общество с ограниченной ответственностью – это общество, учрежденное одним или несколькими лицами, уставный капитал которого разделен на доли определенных учредительными документами размеров. Участники общества с ограниченной ответственностью не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости внесенных ими вкладов.

Общество с дополнительной ответственностью – это общество, учрежденное одним или несколькими лицами, уставный капитал которого разделен на доли определенных учредительными документами размеров. Участники такого общества солидарно несут субсидиарную ответственность по его обязательствам своим имуществом в одинаковом для всех кратном размере к стоимости их вкладов, определяемом учредительными документами общества.

Акционерное общество – общество, уставный капитал которого разделен на определенное число акций. Участники акционерного

общества (акционеры) не отвечают по его обязательствам и не несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости принадлежащих им акций. Акционеры, не полностью оплатившие акции, несут солидарную ответственность по обязательствам акционерного общества в пределах неоплаченной части стоимости принадлежащих им акций.

Акционерное общество, участники которого могут отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров, признается открытым акционерным обществом. Такое акционерное общество вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции и их свободную продажу на условиях, устанавливаемых законом и иными правовыми актами.

Акционерное общество, акции которого распределяются только среди учредителей или иного заранее определенного круга лиц, признается закрытым акционерным обществом. Такое акционерное общество не вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции либо иным образом предлагать их для приобретения неограниченному кругу лиц.

Производственный кооператив (артель) – это добровольное объединение граждан на основе членства для совместной производственной или иной хозяйственной деятельности (производство, переработка, сбыт промышленной, сельскохозяйственной и иной продукции, выполнение работ, торговля, бытовое обслуживание, оказание других услуг), основанной на их личном трудовом и ином участии и объединении его членами (участниками) имущественных паевых взносов.

Если хозяйственные товарищества представляют собой объединение труда (за исключением вкладчиков на вере), то хозяйственные общества – объединение капитала. Производственный кооператив является объединением и труда и капитала: все члены кооператива обязаны внести паевой взнос, а также участвовать личным трудом в деятельности кооператива.

Унитарным предприятием признается коммерческая организация, не наделенная правом собственности на закрепленное за ней собственником имущество. Имущество унитарного предприятия является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками предприятия. В форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия. Имущество государственного или муниципального унитарного предприятия находится соответст-

венно в государственной или муниципальной собственности и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения или оперативного управления.

Унитарное предприятие, основанное на праве хозяйственного ведения, может быть создано по решению уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления.

Унитарное предприятие, основанное на праве оперативного управления (федеральное казенное предприятие), создается по решению Правительства Российской Федерации, на базе имущества, находящегося в федеральной собственности.

Некоммерческие организации могут создаваться в форме потребительских кооперативов, общественных и (или) религиозных организаций (объединений), фондов, учреждений, ассоциаций и союзов.

Некоммерческие организации осуществляют предпринимательскую деятельность, которая служит достижению целей, ради которых они созданы.

Все некоммерческие организации обладают специальной правоспособностью, содержание которой зависит от целей конкретного юридического лица и его организационно-правовой формы. Цели создания некоммерческих организаций могут быть различными: социальные, благотворительные, культурные, образовательные, научные, управленческие, охрана здоровья граждан, развитие физической культуры и спорта, удовлетворение духовных и иных нематериальных потребностей, другие цели, направленные на достижение общественных благ.

Потребительским кооперативом признается добровольное объединение граждан и юридических лиц на основе членства с целью удовлетворения материальных и иных потребностей участников, осуществляемое путем объединения его членами имущественных паевых взносов. В зависимости от целей создания и особенностей деятельности потребительские кооперативы могут быть разграничены на три группы: потребительские общества (заготовительные, торговые и др.), сельскохозяйственные кооперативы (огороднические, животноводческие и др.), специализированные кооперативы (жилищные, дачные, гаражные и др.).

Специальная правоспособность потребительского кооператива в значительной степени отличает его от иных форм некоммерческих организаций. Потребительский кооператив создается и осуществляет деятельность для удовлетворения материальных и иных потребностей его членов (жилищных, бытовых и др.), тогда как другие не-

коммерческие организации могут в качестве основных иметь нематериальные цели, направленные на достижение общественных благ. Поэтому потребительский кооператив вправе не только осуществлять предпринимательскую деятельность, но и распределять полученные от нее доходы между членами.

Общественные и религиозные организации (объединения) – это добровольные объединения граждан, в установленном законом порядке объединившихся на основе общности их интересов для удовлетворения духовных или иных нематериальных потребностей.

Фондом признается не имеющая членства некоммерческая организация, учрежденная гражданами и (или) юридическими лицами на основе добровольных имущественных взносов, преследующая социальные, благотворительные, культурные, образовательные и иные общественно полезные цели. Имущество, переданное фонду его учредителями (учредителем), является собственностью фонда. Фонд использует имущество для целей, определенных в его уставе. Фонд вправе заниматься предпринимательской деятельностью, необходимой для достижения общественно полезных целей, ради которых создан фонд, и соответствующей этим целям. Для осуществления предпринимательской деятельности фонд вправе создавать хозяйственные общества или участвовать в них.

Учреждение – это организация, созданная собственником для осуществления управленческих, социально-культурных или иных функций некоммерческого характера и финансируемая им полностью или частично. Учреждение отвечает по своим обязательствам находящимися в его распоряжении денежными средствами. При их недостаточности субсидиарную ответственность по его обязательствам несет собственник соответствующего имущества.

Коммерческие организации в целях координации их предпринимательской деятельности, а также представления и защиты общих имущественных интересов могут по договору между собой создавать объединения в форме ассоциаций или союзов, являющихся некоммерческими организациями. Если по решению участников на ассоциацию (союз) возлагается ведение предпринимательской деятельности, такая ассоциация (союз) преобразуется в хозяйственное общество или товарищество, либо может создавать для осуществления предпринимательской деятельности хозяйственное общество или участвовать в таком обществе.

Общественные и иные некоммерческие организации, в том числе учреждения, могут добровольно объединяться в ассоциации (союзы)

этих организаций. Ассоциация (союз) некоммерческих организаций является некоммерческой организацией. Члены ассоциации (союза) сохраняют свою самостоятельность и права юридического лица.

Конкретная организационно-правовая форма как индивидуального (частного) предпринимательства, так и коллективного предпринимательства в России фиксируются на печати организации, которой скрепляются все документы коммерческих и некоммерческих организаций.

Классификация организационно-правовых форм предпринимательской деятельности позволяет получить полное представление о правовом положении организации и дает возможность определить, кто и в каком размере несет ответственность по обязательствам этой организации и это, с нашей точки зрения, имеет первостепенное значение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Герчикова И.Н. Менеджмент: Учебник. М.: Банки и биржи, 1994.
2. Экономика предприятия / Под ред. В.Я. Хрипоча. Минск: Экономпресс, 2001.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации. М.: Проспект, 2000.

*О.А. ПАРФЕНЦЕВА, канд. экон. наук, старший научный сотрудник
Института макроэкономических исследований*

ТРУДОВОЙ ПОТЕНЦИАЛ И ЕГО ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Трудовой потенциал может рассматриваться как совокупность количественных и качественных характеристик трудовых ресурсов. Основные количественные характеристики – это прежде всего численность и половозрастная структура населения трудоспособного возраста, а также экономически активного населения младших и старших возрастных групп. Под качеством трудового потенциала понимается совокупность свойств, характеризующих быстроту адаптации населения к изменяющимся социально-экономическим условиям. Среди них наиболее важными являются уровень образования и квалификации, состояние здоровья, семейное положение, мотивация и поведенческие установки в сфере труда.

Трудовой потенциал общества формируется под влиянием демографических и социально-экономических факторов. Демографические процессы определяют потенциальную численность рабочей силы и ее половозрастной состав. Уровень экономической активности населения, состояние здоровья, образовательные и другие качественные характеристики в большей степени определяются социально-экономической ситуацией.

Четкой границы между социально-экономическими и демографическими аспектами формирования трудового потенциала не существует, поскольку демографические и социально-экономические процессы тесно взаимосвязаны. Демографическое развитие в значительной степени определяется социально-экономическим, при этом демографические процессы, в свою очередь, влияют на социально-экономическую ситуацию. Так, демографическая ситуация определяет уровень демографической нагрузки на работающее население, потребность в пенсионном обеспечении, влияет на состояние рынка труда, на потребность населения в социальной инфраструктуре, в том числе медицинских и образовательных учреждениях, на потребность в жилье.

Качество трудового потенциала существенно влияет на эффективность функционирования экономики, особенно в период структурных и институциональных преобразований.

В настоящее время в экономике продолжается период «взрывообразного» спроса на специалистов рыночной ориентации, однако этот процесс постепенно затухает, так как близок порог количественного насыщения рынка специалистами данного профиля. Потребность в «рыночных» профессиях (банковские работники, маркетологи, риэлтеры и др.) сохранится и в дальнейшем, но при этом на первый план выходят проблемы качества рабочей силы, образовательного и квалификационного уровня. В условиях интенсивного развития рыночных отношений в сфере занятости формируется потребность в работниках нового типа, удовлетворяющих таким качественным требованиям, как высокий квалификационный уровень, мобильность, инновационность, высокая адаптируемость.

Формирование трудового менталитета (как наемных работников, так и работодателей), адекватного условиям функционирования рыночной экономики, остается одной из самых актуальных задач дальнейшей трансформации трудовой сферы, решение которой должно способствовать прежде всего расширению зон эффективной занятости и повышению трудовой мобильности кадров. Известно, что тру-

довой менталитет населения достаточно инертен, степень его динамичности сильно дифференцирована по социально-демографическим и социально-профессиональным группам. По данным мониторингов общественного мнения ВЦИОМ на январь 2001 г., примерно каждый третий из опрошенных заинтересован в продолжении рыночных реформ (33,3%), а среди наиболее адаптированных к рынку групп населения эта доля значительно выше: у молодежи в возрасте до 29 лет – 40%, у лиц с высшим образованием – более 50%.

Таким образом, для дальнейшего развития рыночных отношений и достижения стабильного экономического роста необходим приток в экономику квалифицированной рабочей силы, обладающей востребованными в современных условиях специальностями и адекватным рыночным условиям трудовым менталитетом. Эти характеристики трудового потенциала в определенной степени зависят от демографических факторов.

Поведение молодежи, лиц среднего и предпенсионного возрастов на рынке труда, их образовательный и квалификационный уровень, профессиональный состав, трудовые установки существенно различаются. Поэтому возрастная и половая структура населения трудоспособного возраста в значительной степени определяет специфику трудового потенциала в регионах.

Наиболее высокий уровень экономической активности населения достигается в возрастах 30 – 49 лет, а у мужчин – также в возрасте 25 – 29 лет. При этом экономическая активность мужчин во всех возрастных группах превышает экономическую активность женщин.

Повышенная доля населения 16 – 29 лет в составе трудового потенциала обычно оценивается как положительный момент, молодежь в наибольшей степени соответствует требованиям, предъявляемым к рабочей силе в условиях развития рыночных отношений. Однако среди характеристик молодежи можно выделить факторы, повышающие качество трудового потенциала и понижающие его. Приток новых контингентов населения в экономику содействует изменению профессионально-квалификационного состава занятых. В современных условиях молодежь является носителем новых специальностей в сфере услуг, управления, финансов, информационных технологий и др., потребность в которых возникает по мере развития рыночной экономики.

В значительной степени являясь проблемной и социально уязвимой группой населения, молодежь в то же время способна наиболее эффективно адаптироваться к рыночной экономике. Для молодежи характерен высокий уровень социальной и трудовой мобильности.

Именно из молодежи в последние годы начали формироваться контингенты, гораздо более устойчивые на рынке труда, чем представители старших возрастных групп, молодежь лидирует в формирующемся высокооплачиваемом сегменте рынка труда, охватывающем отрасли рыночной инфраструктуры. Поэтому население 16 – 29 лет может рассматриваться как самая перспективная с точки зрения последующей социально-экономической отдачи группа в составе населения трудоспособного возраста, играющая значительную роль в развитии рыночной экономики.

Вместе с тем проблемы адаптации молодежи на рынке труда приобретают особую остроту, поскольку молодежная безработица, низкие трудовые доходы, теневая занятость особенно негативно отражаются на трудовом потенциале общества. Это связано прежде всего с продолжительным периодом предстоящей трудоспособности молодежи и незавершенным процессом формирования профессиональных навыков и моделей трудового поведения. Следует также учитывать, что незанятость, низкие доходы, отсутствие позитивных поведенческих установок провоцируют в молодежной и подростковой среде асоциальное поведение, преступность. В этой связи особого внимания требует младшая возрастная подгруппа молодежи (16 – 19 лет).

Среди населения 16 – 29 лет высока доля тех, кто вошел в трудоспособный возраст в начале 90-х годов, когда происходило резкое снижение ценности образования в общественном мнении, снижение реального качества образования и контроля за получением подростками общего или специального среднего образования. Таким образом, в настоящее время в составе молодежного контингента трудового потенциала существует две группы – молодежь со значительно более низким, чем у лиц старших возрастов, образовательным и профессионально-квалификационным уровнем и молодежь с высоким образовательным уровнем, владеющая новыми специальностями, востребованными в рыночной экономике.

Население предпенсионного возраста характеризуется низкой конкурентоспособностью на рынке труда, связанной как со снижением работоспособности, так и с устареванием профессиональных знаний и навыков, снижением мобильности. Вместе с тем для населения старших возрастов характерен значительно более высокий образовательный и профессионально-квалификационный (по традиционным специальностям) уровень по сравнению с населением, получившим образование в период кризиса начала 90-х годов. Население предпенсионного возраста занято преимущественно в низкооп-

лачиваемых, но требующих высокой квалификации отраслях бюджетной сферы – науке, образовании, здравоохранении. Выход данной группы населения на пенсию может повлечь серьезный дефицит кадров в этих отраслях.

Население в возрасте 30 – 49 лет – основная группа в составе трудового потенциала. Это наиболее трудоактивная группа со сложившимися профессиональными навыками, устоявшимися моделями трудового поведения. Однако население среднего возраста также испытывает значительные сложности при адаптации на рынке труда, так как у большей части профессиональные навыки и поведенческие установки сформировались в дорыночной среде.

Складывающаяся в настоящее время демографическая ситуация весьма негативно отражается на качестве трудового потенциала. Так, одной из наиболее острых проблем является ухудшение здоровья населения, в том числе трудоспособного возраста.

Следующая проблема – постарение населения, которое означает сокращение притока рабочей силы в экономику. Это может затормозить процессы обновления профессионально-квалификационного состава занятого населения, привести к консервации поведенческих установок в трудовой сфере, сформировавшихся в нерыночных условиях. Эти проблемы становятся особенно актуальными в современных условиях институциональных, информационных и технологических преобразований. Имеет значение и снижение уровня мобильности населения, который становится все более важным условием качества экономического роста.

После 2005 г. станет актуальной проблема сокращения численности трудового потенциала на всей территории России.

*Н.В. ЖИВЕНОК, канд. ист. наук, доцент
Калининградского государственного университета*

ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ АДАПТАЦИИ МОЛОДЕЖИ В ТРАНСФОРМИРУЮЩЕМСЯ ОБЩЕСТВЕ (РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ)

Рассматривается проблема адаптации молодежи в современное общество путем выявления ее политического выбора, экономических ожиданий, самоидентификации с происходящими переменами в

государстве. Эмпирической основой работы явился социологический опрос 150 студентов вузов Калининграда.

Молодежь – понятие не только и не столько возрастное, сколько социальное. Это поколение людей, проходящих стадию социализации, усваивающих общеобразовательные, профессиональные и культурные функции. Особая роль в освоении этих функций отводится студенчеству – завтрашнему интеллектуальному авангарду страны. От его мировоззрения, социально-политического поведения во многом будет зависеть перспектива развития нашего региона. Формирование же ценностных установок студенчества, как и всей молодежи, осложняется тем, что сегодня в России нет определенной, сложившейся системы ценностей. Новые жизненные ориентиры складываются стихийно под воздействием самых разнообразных факторов, а роль целенаправленного влияния на их формирование минимальна.

С целью более глубокого познания и понимания духовных ценностей, жизненных ориентаций и социально-политических установок калининградского студенчества автором статьи был проведен ряд социологических исследований.

Объектом социологического опроса были студенты первого, второго, третьего и пятого курсов ряда факультетов Калининградского госуниверситета (КГУ) и Калининградской высшей школы управления (КВШУ). Анкетирование студентов (всего участвовало 153 человека) проводилось в два этапа: первый опрос был проведен в период выборов в Госдуму России (декабрь 1999 г.), второй – в феврале – марте 2001 года.

Первый блок опроса был связан с выявлением электорального поведения молодежи. Данная проблема становится особо значимым предметом политических исследований в РФ, поскольку именно эта часть электората в ближайшем будущем будет определять политический курс государства и государству не безразлично какими политическими установками руководствуется молодое поколение.

Анализ студенческой аудитории подтвердил общую тенденцию усиления абсентизма, среди молодежи: 18,3% опрошенных, имеющих право голоса, не участвовали в выборах. Абсентизм – достаточно распространенное явление среди всех слоев населения, не только в нашем государстве: проявляется феномен «усталость от политики». У нас его проявление усиливается еще и растущим чувством недоверия к власти, отчужденности от нее.

С другой стороны, анкетирование выявило значительный интерес студентов к политической борьбе на выборах в Госдуму. Основные приоритеты среди тех, кто участвовал в выборах, распределились следующим образом: СПС – 30%, ОВР – 18%, Единство – 17%, Яблоко – 12%, ЛДПР – 10%, КПРФ – 8% голосов. Мотивы голосования были различные. Доля респондентов, для которых выбор был случайным (спонтанным), невелика – 4%. Значительно больший процент опрошенных руководствовался при выборе партий или одномандатного депутата мнением друзей, членов семьи и людей, которым привыкли доверять, – 14%. Существенным фактором, повлиявшим на принятие решения, были средства массовой информации (СМИ) – 11%. Однако основная часть студентов была ориентирована на личные качества лидеров или их программные заявления – 69%. Любопытны записи следующего характера: «Голосовала за Единство, так как считаю, что сейчас нужен именно такой человек (личные качества, включая манеру четко отвечать на вопросы и его военная карьера)». В такого рода ответах определенно просматриваются стереотипы общественного сознания, распространявшиеся СМИ, что В.В. Путин – это неформальный лидер блока Единства. С другой стороны, мотивация такого рода есть проявление ориентации массового сознания на волевого и энергичного лидера, показатель усталости общества, особенно молодых, от феномена «дряхлости политиков».

Тем не менее на выборах в Госдуму за блок Единство проголосовало меньшее число опрошенных студентов, чем за СПС и ОВР. Эта тенденция вполне объяснима высоким предшествующим уровнем популярности и «узнаваемости» лидеров данных движений. В то же время наблюдалась и негативная реакция части студентов на грязные технологии чрезмерно активных СМИ по «раскрутке» Единства, о чем свидетельствуют записи в анкетах следующего содержания: «Проголосовала за СПС, хотела голосовать за Единство, но оно и так пройдет».

За прошедший год картина политических ориентаций студентов в значительной мере изменилась. В марте 2001 года на вопрос: «Если бы выборы в Госдуму состоялись сейчас, за кого бы Вы проголосовали?» – ответы распределились следующим образом: за Единство выразили готовность проголосовать 52% от общего числа опрошенных, за СПС – 16%, ЛДПР – 15%, Яблоко – 8%. Данная направлен-

ность политических симпатий студентов определяется динамикой оценки ситуации в стране. В период выборов в Госдуму основные пожелания студентов новой политической элите ранжировались следующим образом:

- 1) эффективное разрешение чеченской проблемы;
- 2) укрепление статуса СЭЗ «Янтарь»;
- 3) повышение международного статуса России;
- 4) борьба с коррупцией и преступностью.

В марте 2001 года на вопрос: «Разрешение каких проблем Вы ожидаете от правящей элиты?» – были получены следующие ответы:

- 1) укрепление вертикали власти – 37,9%;
- 2) превращение РФ в великую военную державу – 31%;
- 3) укрепление законности и правопорядка – 14,7%;
- 4) повышение статуса СЭЗ «Янтарь» – 10,3%;
- 5) эффективное разрешение чеченского кризиса – 3,4%.

Укрепление вертикали власти у большинства студентов явно ассоциируется с порядком (законностью) и стабильностью в стране. Символом последних выступает В.В. Путин и пропрезидентское движение Единство. Харизма президента В.В. Путина сегодня в массовом сознании населения страны в целом и студенчества в частности достаточно высока. То есть молодежь на данном этапе развития государства воспринимает президента как «своего» не только фактически, но и психологически легитимного. Однако психологическая легитимность явление достаточно подвижное и во многом определяется динамикой происходящих изменений в стране.

В этой связи небезинтересно проанализировать рейтинг социальных проблем, волнующих молодежь. Это прежде всего проблемы обеспечения жилплощадью, преступности и СПИДа. Обращает на себя внимание тот факт, что студенты лишены каких-либо социальных иллюзий и жестко коррелируют свою дальнейшую карьеру с методами управлений государством. Поэтому, например, злободневную проблему трудоустройства молодежь оценивает по рейтингу значимости ниже, чем проблему бюрократизации аппарата власти. В целом же факторы социальной напряженности студенты ранжировали следующим образом (в % к числу ответивших на вопрос):

Факторы социальной напряженности	Студенты	
	КВШУ	КГУ
Состояния потребительского рынка	8,3	36,6
Рост цен	25	16,6
Состояние окружающей природной среды	12,5	30
Жилищная проблема	20,8	33,3
Внутриполитическое положение	3,4	10
Нравственное состояние общества, уровень его культуры, образования, воспитания детей	15,1	36,6
Межэтнические проблемы	12,5	6,6
Проблема трудоустройства	4,6	10,1
Рост преступности	20,6	20,1
Состояние и развитие здравоохранения	16,6	26,6
Бюрократизация аппарата управления	37,5	26,6
Утрата авторитета власти	8,3	36,8
Угроза СПИДа	54	26,8

Отрадно, что студентов чрезвычайно волнует проблема нравственного состояния общества. (Студенты КВШУ определяют ее через отношение к проблеме СПИДа.) Современное молодое поколение оказалось в ситуации, когда отсутствует система передачи ценностей. Система прежних идеалов разрушена. Прежде всего имеется в виду крушение ценностей коллективистско-патерналистского типа. Возрастает влияние на формирование ценностных установок различных форм массовой культуры. К чему это привело, свидетельствует уровень наркомании, алкоголизма, преступности среди молодежи. Деморализации способствует возрастающая психологическая установка на обогащение любыми средствами. Проблема вызывает оправданную обеспокоенность общества за свое будущее. Поэтому так важно получить подтверждение надежды на то, что студенческая молодежь нашего региона в большинстве своем ориентирована на здоровые культурные и моральные ценности. Любопытно отметить существенную разницу в рейтинге отдельных показателей у студентов экономистов КГУ и студентов факультета госуправления КВШУ. Так, если экономисты на одно из первых мест оставляют проблемы состояния потребительского рынка, то студенты КВШУ (госуправления) – проблему бюрократизации аппарата управления. Думается, что такие акценты определяются, прежде всего, повышенным вниманием к сфере будущей профессиональной деятельности.

В социологических исследованиях последних лет, посвященных ювенальной политике, все большее внимание обращается на прагматизм, меркантильность молодежи, усиливающихся на фоне индивидуалистского сознания.

Безусловно, что и для многих студентов процесс выбора профессии, обучения в вузе стал более прагматичным, целенаправленным и соответствующим переменам в обществе. Высшее образование рассматривается, с одной стороны, как возможность в будущем, по окончании вуза, получить высокооплачиваемое место работы и, с другой стороны, как условие повышения своего социального статуса, т.е. как фактор социальной мобильности. Поэтому, несмотря на факт сомнения в возможности трудоустройства, более 50% студентов всех специальностей отмечают важность овладения глубокими профессиональными знаниями, без которых невозможно стать конкурентоспособным на рынке труда.

В то же время значительная часть студентов выражает сомнение в том, что они найдут достойное приложение полученным знаниям, поэтому проблему образования (в рейтинге социальных проблем) молодежь ставит ниже, чем проблему социально-экономической стабильности общественного развития; ибо только решение этой проблемы создает реальные перспективы реализации их профессиональных ожиданий. В противном случае социально-профессиональная ориентация молодых людей, поступающих в вуз, будет резко снижаться.

Подтверждением данных настроений являются ответы студентов на вопрос: «Что дает Вам уверенность в завтрашнем дне?»:

- поддержка семьи – 46,4;
- возможность заработать – 43,2;
- социально-экономическая стабильность государства – 39,6;
- образование – 34,5;
- возможность уехать за границу – 12,6 (в % к числу опрошенных).

Но при всем прагматизме основными ценностями жизни для большинства студентов остаются: семья, работа, уважения людей. Здесь не безынтересно проследить изменения иерархии ценностей у студентов по отношению к следующей проблеме: что нужно, чтобы преуспеть в жизни и что нужно, чтобы быть счастливым? (в % к числу ответивших на вопрос):

Ценностные установки	Преуспеть в жизни	Быть счастливым
Семья	10,1	60,3
Работа	33,3	33,3
Связи	33,5	16,6
Быть хорошим профессионалом	52,1	20,7
Уважение людей	16,6	33,3

Результаты опроса подтверждают жизнестойкость традиционных ценностей человеческого общежития, в том числе и ценностей коллективистского-патерналистского типа. Значит, есть благодатная почва, на которой должна активизироваться деятельность всех институтов социализации молодежи, в том числе и вузов.

Опрос выявил интерес студентов к статусу свободной экономической зоны в Калининградской области. Но чем определяется эта заинтересованность? Реализацию каких личных планов они связывают с расширением полномочий СЭЗ «Янтарь»? Видят ли новые возможности в трудоустройстве, или их привлекает перспектива более тесного общения с европейской культурой? Думают об экономическом и культурном процветании их «малой Родины» в рамках РФ или желают суверенизации эксклава? Рамки проведенного анкетирования не позволяют ответить на данные вопросы с определенной долей вероятности. Это тема специального социологического анализа.

В рамках же проведенного исследования прослеживается следующая любопытная тенденция в отношении респондентов к региону: более 57% из них высказались против миграции в Калининградскую область. При этом речь шла о переселении не «иногородцев», а представителей русскоязычного населения, оказавшегося за пределами России. Молодежь весьма активно поддерживает идею оказания помощи русской диаспоре российским правительством по переселению на территории РФ, но не в Калининградскую область. В условиях растущего этнического административно-территориального сепаратизма полученные ответы можно было бы отнести к разряду «типичных», но не для данной области. Еще в 1993 г. 52,3% граждан области не возражали против приезда переселенцев. Такие показатели были весьма прогнозируемы для данного региона. Толерантность жителей области к миграции определяется самой историей ее формирования и заселения. Впоследствии эта ментальность «подпитывалась» спецификой портового и гарнизонного региона.

Изменение настроений, особенно среди молодежи, весьма знаковый феномен. Он является отражением новой политической и экономической ситуации.

В определенной мере его можно рассматривать как проявление настроений консервативного изоляционизма. Раздражителями последних могут являться муссируемые в различных средствах массовой информации (и на бытовом уровне) слухи о том, что Калининградскую область в недалеком будущем «отдадут» или «продадут», или «присоединят». При этом не важно кому. Литве ли, где некоторые политики откровенно заявляют, что Калининградская область занимает слишком выгодное географическое положение, чтобы оставаться в руках России; или Германии, чьи интересы в этом направлении могут поддержать политические деятели типа известного правозащитника С.А. Ковалева или активиста ЛДПР А. Митрофанова. Важен факт повышенного внимания к данной проблеме. Молодежь чутко реагирует на подобные настроения, поэтому и в переселенцах, несущих другую поведенческую, экономическую, политическую культуру, она может видеть потенциальную опасность.

Однако, думается, что главная причина отношения к мигрантам – экономическая. Подавляющее число студентов (как это явствовало из анкет) связывает свою карьеру с данным регионом, и поэтому в условиях тотального спада производства они видят в переселенцах реальных конкурентов. Эти опасения, на первый взгляд, имеют серьезные основания, если учесть, что среди переселенцев в Калининградскую область велика доля лиц со специальным высшим образованием, а также высоким уровнем материального благосостояния.

Но если рассматривать перспективы развития области с точки зрения демографии, то проблема выглядит в несколько ином свете. По данным областной госстатистики, в области идет процесс депопуляции. Естественный прирост населения со знаком «минус» начался в области еще в 1992 году. Но до 2000 года шла компенсация населения за счет мигрантов. Так, естественные потери численности населения только за 1998 год были восполнены мигрантами более чем на 278%. Начиная с 2000 года тенденция изменилась. По данным той же облгосстатистики, сокращение численности населения за январь – ноябрь 2000 года было восполнено мигрантами, в основном из Казахстана, лишь на 60,2%.

Проблема сокращения населения в области усугубляется не только высоким уровнем смертности и низким уровнем рождаемости (что характерно практически для всех районов РФ), но и разгулом СПИДа. Вероятно, прежде всего именно этим фактором можно объяснить причину более высокого, чем по России, уровня самоубийств области. К тому же продолжает увеличиваться отток граждан в страны дальнего зарубежья: только за 2000 год из региона уехало около 1000 человек, что в 1,5 раза превышает показатель предыдущего года. Если данная тенденция будет набирать силу, то проблема трудовых ресурсов может стать весьма актуальной даже в условиях спада экономики.

В заключение хотелось бы отметить весьма любопытную тенденцию самоидентификации калининградских студентов. Большинство опрошенных студентов самоидентифицировало себя не с «россиянами» (38,8%), а с «европейцами» (55,5%) или даже с «гражданами мира» (22,2%). С одной стороны, этот факт можно объяснить особым мироощущением молодежи, определяемым геополитическим положением Калининградской области и особенностями ее культуры. С другой стороны, это наводит на размышления о неразвитом национальном самосознании молодежи, маргинализации ее культуры. Думается, что в условиях нашего региона данная проблема требует более глубокой проработки как эмпирической, так и теоретической.

И.В. НАЙДЕНОВ, канд. экон. наук, доцент кафедры управления хозяйством Калининградского государственного университета

ТЕРРИТОРИАЛЬНО-АДМИНИСТРАТИВНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА И УЧЕТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ФАКТОРОВ

За последнее время распределительные отношения претерпели очень важные изменения. В допереходный период экономики функция распределения (плановых заданий) была очень важной государственной задачей, ее исполнение в глобальном масштабе выполнял Госплан вместе с соответствующими отраслевыми министерствами и на основе проектов планов, поступающих от республик. Принудительная, директивная, а иногда и субъективная составляющие в этом

процессе преобладали, и, как правило, объективный процесс практически был не виден. В настоящее время о распределении почти не вспоминают, если речь не идет о каких-то планах и заданиях. Но, например, эта проблема остро стоит при распределении бюджетных средств.

Однако распределение, но уже не плановых заданий, а выполненных объемов работ в территориальном разрезе происходит, так как это в целом объективный процесс. И проблемы решения задачи распределения остались и даже актуализируются, поскольку в ряде случаев позволяют определить возможности развития региона (предприятия), а вместе с этим и некоторые инвестиционные направления.

Как правило, при разработке годового плана или бюджетировании работы предприятия соответствующий специалист, работающий в данном направлении, сталкивается с большим количеством подходов к обоснованию проектов плана. Такое положение закономерно при отсутствии доминирующей методики определения перспективных значений основных технико-экономических показателей. Зачастую степень обоснованности проекта плана во многом зависит от таких субъективных факторов, как стиль руководства, опыт, компетентность и культура планирования. Естественно, что множество методов крайне затрудняет их анализ и практически сводит на нет возможность учета планов «снизу» в процессе подготовки проекта плана (программы развития) в целом по отрасли.

Методика, включающая формализованный учет региональных (областных) факторов, позволила бы осуществлять распределение общего объема грузовых перевозок на основе использования принципа территориально-административного деления с использованием данных о производственных возможностях транспортных предприятий, индексах роста и доли (удельного веса). Это обуславливает актуальность постановки соответствующей задачи с условным названием «распределение», отражающим ее содержание.

«Распределение» (как направление пространственного планирования) – определение объемных показателей транспорта по территориально-административному признаку. Экономическая постановка задачи представляет собой необходимость расчета

значений объемных показателей транспортной работы на уровне региона на основе ранее определенных показателей, относимых к вершине иерархии. Это могут быть структуры, соотносимые с видами транспорта, региональными транспортными комплексами, муниципальным самоуправлением и т.д. Предпосылка этой задачи носит «горизонтальный» характер и, по существу, связана проблемами конкуренции между отраслевыми региональными предприятиями транспорта, изменениями доли рынка, которую они занимают в текущем периоде или стремятся занять в будущем.

Решение задачи «распределение» является необходимым элементом применения результатов расчета отраслевой программы по виду транспорта, например по автомобильному. Учет региональных факторов – это подход к ее решению и один из путей совершенствования методического обеспечения систем обработки информации, например автоматизированных систем планирования. Такой подход наряду с учетом программ развития предприятий по перевозкам грузов может способствовать получению более достоверных прогнозных данных, а при широком его внедрении упорядочит анализ планов.

Самый простой способ решения задачи «распределение» — исчисление объемов транспортной работы θ_u^{t+i} в разрезе территориально-административных единиц (республик, областей) $\theta_{u(g)}^{t+i}$ по сложившимся уровням удельного веса:

$$d_{u(g).u}^{t+i} = \frac{\theta_{u(g)}^{t+i}}{\theta_u^{t+i}},$$

где $\Delta d_{u(g).u}^{t+i}$ – удельный вес объема транспортной работы u -го вида транспорта в территориально-административной единице с индексом g в объеме работы u -го вида транспорта более высокого уровня агрегирования (например, в целом по стране); $t = \overline{1, T}$ – номер года ретроспективы; $i = \overline{1, I}$ – номер года перспективы.

Но прогнозируя объем работы транспорта на данном уровне агрегирования, не следует отталкиваться от сохранения значения удельного веса $\Delta d_{u(g).u}^{(t+i)-1}$ выполненных объемов работы на уров-

не территориально-административной единицы в объемах работы всего транспорта за прошлый период $\theta_u^{(i+i)-1}$. Поэтому решение задачи «распределение» необходимо осуществлять с учетом факторов региональной экономики и результатов исследования отдельных районов, принимая во внимание при этом конкретные хозяйственные условия, в которых функционируют транспортные организации.

Для решения задачи «распределение» огромное значение приобретает усиление территориального подхода к планированию при сохранении отраслевых принципов управления и учете специфики развития вида транспорта. Ввод в действие новых промышленных предприятий, разработка новых месторождений или увеличение мощности действующих определяют рост объема транспортной работы. Необходимость бесперебойного обеспечения производственного процесса транспортом требует решения целого ряда вопросов, связанных с определением вида транспорта, мощности транспортных предприятий, с их расположением, сетью железных и автомобильных дорог. Строительство и последующий ввод в действие крупных промышленных объектов обуславливают рост населения и необходимость увеличения пассажирских перевозок.

Особенность транспорта как отрасли, предметом труда которой является продукция других отраслей материального производства, предопределяет специфику размещения ее основных структурных подразделений. Например, для автомобильного транспорта этот факт имеет немаловажное значение и объясняет равномерный характер территориального распределения его предприятий, выполняющих грузовые перевозки. Следовательно, уровень экономического развития области (территориально-административной единицы) и степень ее транспортной освоенности взаимосвязаны между собой. Это объясняет наличие множества факторов, воздействующих на развитие и размещение предприятий транспорта:

- уровень развития промышленного комплекса обслуживаемой территории и его значение в общем хозяйственном комплексе;
- территориальное разделение труда, специализация производства и вытекающее отсюда предпочтение определенному виду транспорта;

- взаимосвязь региона с другими районами и отраслями экономики, доля межрайонных и внутрирайонных перевозок;
- географическое положение и особенности региона;
- развитие сети автодорог, удельный вес дорог с твердым покрытием;
- распределение и рост численности трудовых ресурсов и т.д.

Указанные качественные признаки, которые относятся к разряду внешних факторов производства, оказывают решающее воздействие на деятельность транспорта. В одних случаях они выступают как стимулирующие, в других – как факторы, замедляющие рост уровня транспортной освоенности или обеспечивающие одностороннее ее развитие. Задача учета указанных обстоятельств при разработке прогнозов и обосновании направлений развития транспорта обуславливает необходимость поиска методов и способов их количественного представления.

Однако практическое решение проблемы учета территориальных факторов определяет необходимость разработки конкретных показателей, которые целесообразно включать в систему плановых расчетов на уровне автотранспортного объединения, а также методов и способов их формализованного экономического анализа.

Для изучения региональных условий осуществления транспортного процесса можно использовать данные статистики по объему валовой продукции промышленности и сельского хозяйства, строительно-монтажных работ, розничного товарооборота, а также протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием и т.п. Особенности региона (области, района) проявляются через посредство вариантов этих показателей в каждом из них.

Для анализа данных по России использованы показатели по 79 субъектам Российской Федерации (из 89) и их распределение на четыре группы: 1-я группа: 0,00 – 0,49%, 2-я группа: 0,5 – 0,99%, 3-я группа: 1,00 – 1,99%, 4-я группа: 2,00% и более. В табл.1 определяющим признаком служит показатель грузооборота автомобильного транспорта отраслей экономики. Значения по грузообороту предприятий автомобильного транспорта приведены для сравнения. В табл. 1 результирующим является показатель объема перевозок по железнодорожному транспорту и для сравнения приведены показатели по автомобильному и внутреннему водному транспорту. Влияющие показатели – показатели работы промышленности, строительства и сельского хозяйства.

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Таблица 1

Распределение грузооборота автомобильного транспорта

№ ¹	Республика, область	Автомобильный транспорт отраслей экономики		Грузооборот предприятий автосто- мобильного транспорта				Промыш- ленность ²				Строи- тельство ³				Сельское хозяйство ⁴			
		Грузо- оборот, млн- ткм	Доля в России, %	Номер группы				Номер группы				Номер группы				Номер группы			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Республики Ингушетия и Чечня	0,0	0,0																
2	Чукотский автономный округ	13	0,01																
3	Еврейская автономная область	65	0,05																
4	Карачаево- Черкесская Республика	98	0,08																
5	Республика Тыва	141	0,12																
6	Республика Алтай	154	0,13																
7	Республика Северная Осе- тия-Алания	181	0,15																
8	Камчатская область	182	0,15																
9	Республика Калмыкия	207	0,17																
10	Республика Адыгея	262	0,22																
11	Калининград- ская область	268	0,22																
12	Кабардино- Балкарская Республика	293	0,24																

№ ¹	Республика, область	Автомобильный транспорт отраслей экономики		Грузооборот предприятий автомобильного транспорта				Промышленность ²				Строительство ³				Сельское хозяйство ⁴			
		Грузооборот, млн-ткм	Доля в России, %	Номер группы				Номер группы				Номер группы				Номер группы			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
13	Ивановская область	368	0,30																
14	Тамбовская область	382	0,32																
15	Республика Бурятия	392	0,33																
16	Сахалинская область	395	0,33																
17	Мурманская область	448	0,37																
18	Пензенская область	453	0,38																
19	Читинская область	460	0,38																
20	Республика Дагестан	500	0,42																
21	Амурская область	522	0,43																
22	Калужская область	545	0,45																
23	Псковская область	592	0,49																
24	Смоленская область	603	0,50																
25	Магаданская область	615	0,51																
26	Республика Марий Эл	642	0,53																
27	Республика Мордовия	649	0,54																
28	Астраханская область	650	0,54																

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Продолжение табл. 1

№ ¹	Республика, область	Автомобильный транспорт отраслей экономики		Грузооборот предприятий автосто- бильного транспорта				Промыш- ленность ²				Строй- тельство ³				Сельское хозяйство ⁴			
		Грузо- оборот, млн- ткм	Доля в России, %	Номер группы				Номер группы				Номер группы				Номер группы			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
29	Чувашская Республика	670	0,56																
30	Орловская область	677	0,56																
31	Республика Хакасия	687	0,57																
32	Хабаровский край	693	0,58																
33	Курганская область	715	0,59																
34	Костромская область	747	0,62																
35	Тульская об- ласть	762	0,63																
36	Удмуртская Республика	774	0,64																
37	Республика Карелия	796	0,66																
38	Томская об- ласть	796	0,66																
39	Республика Коми	894	0,74																
40	Брянская об- ласть	902	0,75																
41	Тверская об- ласть	911	0,76																
42	Курская об- ласть	911	0,76																
43	Владимирская область	933	0,77																
44	Приморский край	947	0,79																

№ ¹	Республика, область	Автомобильный транспорт отраслей экономики		Грузооборот предприятий автомобильного транспорта				Промышленность ²				Строительство ³				Сельское хозяйство ⁴			
		Грузооборот, млн-ткм	Доля в России, %	Номер группы				Номер группы				Номер группы				Номер группы			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
45	Омская область	958	0,80																
46	Рязанская область	961	0,80																
47	Новгородская область	981	0,81																
48	Липецкая область	1013	0,84																
49	Архангельская область	1020	0,85																
50	Ярославская область	1024	0,85																
51	Ульяновская область	1063	0,88																
52	Вологодская область	1090	0,90																
53	Ленинградская область	1091	0,91																
54	Новосибирская область	1100	0,92																
55	Саратовская область	1212	1,00																
56	г. Санкт-Петербург	1233	1,02																
57	Волгоградская область	1376	1,14																
58	Воронежская область	1418	1,17																
59	Кировская область	1471	1,22																
60	Белгородская область	1479	1,23																

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Продолжение табл. 1

№ ¹	Республика, область	Автомобильный транспорт отраслей экономики		Грузооборот предприятий автосто- пильного транспорта				Промыш- ленность ²				Строи- тельство ³				Сельское хозяйство ⁴			
		Грузо- оборот, млн- ткм	Доля в России, %	Номер группы				Номер группы				Номер группы				Номер группы			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
61	Оренбургская область	1576	1,31																
62	Ставрополь- ский край	1669	1,39																
63	Челябинская область	1746	1,45																
64	г. Москва	1853	1,54																
65	Алтайский край	1900	1,58																
66	Иркутская область	1977	1,64																
67	Нижегород- ская область	2086	1,73																
68	Самарская область	2151	1,79																
69	Красноярский край	2208	1,83																
70	Свердловская область	2765	2,29																
71	Кемеровская область	2862	2,37																
72	Пермская об- ласть	3014	2,50																
73	Краснодар- ский край	3365	2,80																
74	Московская область	3372	2,80																
75	Ростовская область	3563	2,96																
76	Тюменская область	3754	3,12																

№ ¹	Республика, область	Автомобильный транспорт отраслей экономики		Грузооборот предприятий автомобильного транспорта				Промышленность ²				Строительство ³				Сельское хозяйство ⁴			
		Грузооборот, млн-ткм	Доля в России, %	Номер группы				Номер группы				Номер группы				Номер группы			
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
77	Республика Татарстан	3772	3,14																
78	Республика Башкортостан	4697	3,90																
79	Республика Саха (Якутия)	5316	4,42																

¹ Агинский Бурятский автономный округ, Коми-Пермяцкий автономный округ, Корякский автономный округ, Ненецкий автономный округ, Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ, Усть-Ордынский Бурятский автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Эвенкийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ учтены в составе соответствующих краев, областей, республик. Республики Ингушетия и Чечня рассматриваются вместе.

² Объем промышленной продукции.

³ Объем работ, выполненных по договорам строительного подряда.

⁴ Продукция сельского хозяйства.

Источники: разработано автором по данным на 1998 г. из книг: Регионы России: Стат. сб.: В 2 т./ Госкомстат России. М., 1999; Транспорт и связь в России: Стат. сб. / Госкомстат России. М., 1999.

Например, Калининградская область по грузообороту железнодорожного транспорта занимает 44-ю строчку и находится во второй группе, но по автомобильному транспорту всего лишь 11-ю строку и находится в первой группе. Из данных отраслей экономики наибольшим визуальным соответствием распределению объемов перевозочной работы соответствуют данные промышленности и строительства. Группа субъектов РФ, которая по значениям удельного веса попала в первую группу по показателю «Объем промышленной продукции», почти полностью соответствует (за исключением Мурманской области) составу субъектов РФ первой группы результирующего признака «Грузооборот автомобильного транспорта отраслей экономики». По Калининградской области (рис. 1, 2) можно видеть, что значения

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

удельного веса грузооборота железнодорожного транспорта (0,09 %) меньше в сравнении со значениями удельного веса по промышленности, строительству и сельскому хозяйству (0,25; 0,43; 0,54 %), но противоположное соотношение сложилось по объему перевозок железнодорожного транспорта, соответственно 0,76 % и 0,25; 0,43; 0,54%. При анализе траекторий удельного веса обращает на себя внимание достаточно стабильный уровень значений этого показателя по грузообороту железнодорожного транспорта и неустойчивое поведение аналогичного индекса по строительству и тенденции спада по промышленности и сельскому хозяйству. На наш взгляд, представляет интерес то, что удельный вес по сельскому хозяйству сравнительно высок (по отношению к другим отраслям экономики).

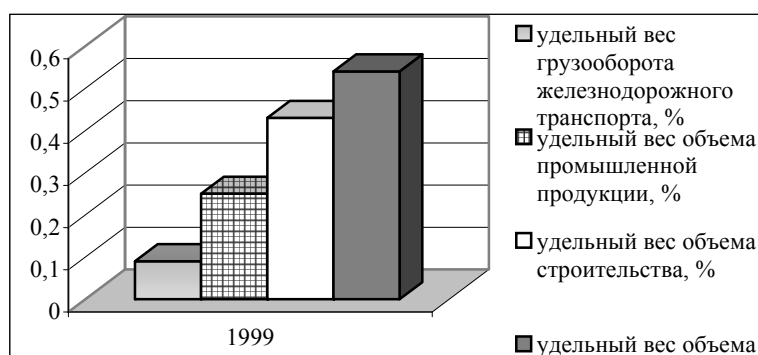


Рис.1. Удельный вес грузооборота железнодорожного транспорта и объемов производства отраслей экономики по Калининградской области в соответствующем объеме по России

Большей стабильностью и визуальной соотносимостью своих изменений обладают показатели удельного веса объемов производства. Данное обстоятельство можно трактовать как предпосылку возможности построения уравнения многофакторной регрессии для определения удельного веса объемов работы, выполненной, например, автомобильным транспортом $d_{2(g)}$ в разрезе областей:

$$d_{2(g)}^{t+i} = f(x_1, x_2, \dots, x_j, \dots, x_J),$$

где x_j - удельный вес производства отраслей экономики g -й области в объеме соответствующей отрасли по стране в целом (например, промышленности, строительства, сельского хозяйства и т.д.).



Рис.2. Динамика показателя удельного веса грузооборота и объема перевозок железнодорожного транспорта и объемов производства отраслей экономики по Калининградской области в соответствующем объеме по России

На примере Калининградской области модели многофакторной регрессии по удельному весу объема перевозок и грузооборота железнодорожного транспорта, рассчитанные по данным за период 1991–1999 гг. (табл. 2), имеют вид:

$$y_1 = 0,175 + 1,191x_1 - 1,149x_2 + 1,378x_3 ;$$

$$y_2 = 0,00142 + 0,15409x_1 - 0,13797x_2 + 0,19406x_3 ,$$

где y_1 – удельный вес объема перевозок железнодорожного транспорта Калининградской области; y_2 – грузооборот железнодорожного транспорта Калининградской области; x_1 , x_2 , x_3 – соответственно удельные веса промышленного производства, строительства, сельского хозяйства в объеме производства по России в целом. Коэффициенты множественной корреляции для y_1 и y_2 соответственно равны 0,94; 0,93; коэффициент множественной детерминации 0,88 и 0,87, расчетные значения F-критерия – 12,67 и 11,12 при табличном значении F-критерия – 4,74.

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Таблица 2

**Удельный вес объемов производства Калининградской области
в соответствующих объемах производства по РФ в целом, %**

Год	Объем перевозок железнодорожно- го транспорта ¹ (y_1)	Грузооборот железнодорож- ного транспорта ² (y_2)	Промыш- ленность ³ (x_1)	Строи- тельство ⁴ (x_2)	Сельское хозяйство ⁵ (x_3)
1990	0,51	0,11	0,52	0,41	-
1991	0,79	0,1	0,45	0,75	0,69
1992	0,96	0,12	0,39	0,44	0,59
1993	1,02	0,12	0,33	0,47	0,69
1994	0,88	0,11	0,29	0,41	0,63
1995	0,80	0,09	0,3	0,36	0,51
1996	0,9	0,1	0,28	0,23	0,47
1997	0,94	0,11	0,3	0,17	0,43
1998	0,85	0,11	0,28	0,34	0,56
1999	0,76	0,09	0,25	0,43	0,54

¹ Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

² Железнодорожный транспорт общего пользования.

³ Объем промышленной продукции.

⁴ Объем работ, выполненных по договорам строительного подряда.

⁵ Продукция сельского хозяйства.

Источники: Российский статистический ежегодник: Стат. сб. / Госкомстат России. М., 2000; Транспорт и связь в России: Стат. сб./ Госкомстат России. М., 1999; Регионы России: Стат. сб: В 2 т. / Госкомстат России. М., 1999.

Практическое решение вопроса технико-экономического планирования в региональном разрезе с детальным учетом экзогенных факторов обеспечит получение более обоснованных цифр по объемным показателям в целом по виду транспорта, что в дальнейшем можно использовать как исходный материал для расчетов технико-экономических показателей. Результаты предлагаемого подхода являются исходным материалом для построения эконометрических моделей, учитывающих пропорции и возможные диспропорции, развития и размещения хозяйственных объектов, объектов инфраструктуры, строительства дорог, портовых сооружений и т.д. Это могут быть, с одной стороны, предприятия транспорта и с другой – предприятия промышленности, сельского хозяйства и других хозяйственных звеньев.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Лившиц В.Н.* Системный анализ экономических процессов на транспорте. М.: Транспорт, 1986.
2. *Найденов И.В.* Прогнозирование темпов прироста работы транспорта на основе учета изменений его структуры во времени // Вопросы статистики. 2001. №10. С.51 – 54.

*А.Г. НАЙДЕНОВА, аспирантка
Балтийской государственной академии*

**ТРАНСПОРТ РФ: ФРАГМЕНТЫ АНАЛИЗА
СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ**

Транспорт является одной из ключевых отраслей экономики любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако уровень развития транспорта в стране в свою очередь является одним из определяющих факторов развития этой страны. Транспорт высвобождает возможности, таящиеся в слаборазвитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, установить связь между производителями и потребителями.

Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность представляет собой самостоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала. Но с другой стороны, транспорт является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения.

Непосредственно с транспортом связана работа многих отраслей народного хозяйства: машиностроения, топливной, энергетики, металлургии и др. Транспорт РФ ежегодно потребляет примерно 18% дизельного топлива, 6% электроэнергии, 10% лесоматериалов, 4% черных металлов. В транспортном комплексе России занято 6 млн. работников.

Транспорт способен существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, он способствует повышению производительности труда, сокращению времени доставки грузов. Поэтому вопросы развития и размещения транспорта, совершенствование его тех-

нических средств и способов перемещения занимают важное место в общей совокупности как общехозяйственных, так и региональных проблем.

Основная социально-экономическая задача транспорта – полное удовлетворение возрастающих потребностей производства в грузовых и пассажирских перевозках. Транспортный комплекс имеет свои особенности.

- Транспорт – фактор, влияющий на развитие и размещение различных отраслей производства.

- Предмет труда на транспорте – конечный продукт других отраслей материального производства, и поскольку перемещение грузов в пространстве есть продукция этой отрасли, то ее потребление во времени совпадает с процессом производства.

- Транспорт – обслуживающая отрасль материального производства в сфере обращения, издержки которой связаны с затратами на перемещение, хранение, дополнительную обработку и оформление производственных потребительных стоимостей. В то же время продукция транспорта (одна из составляющих дополнительных издержек обращения) не требует хранения и связанных с этим затрат.

Транспорт не производит новой вещественной продукции, а является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Процесс производства продукции заканчивается тогда, когда продукция доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства. Конечный результат производства реализуется у потребителя. Продукция транспорта (перевозка грузов и пассажиров) неотделима от процесса транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать ее запасы. Поэтому вопросы резервов на транспорте состоят не в создании запасов продукции, а в резервах пропускной и провозной способности.

Продукция транспорта не содержит сырья. Значительную часть эксплуатационных расходов составляет топливо, электроэнергия, материально-технические ресурсы. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеет увеличение производительности труда, сокращение расходов топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы. На транспортном рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а сам производственный процесс перевозки.

Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, «физически» реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению, а с другой – он сам как субъект рынка продает свои ус-

луги, перемещая товары и пассажиров. Особое значение для транспорта имеют ускорение и бесперебойность транспортного процесса, сокращение сроков доставки, обеспечение безопасности движения и сохранности перевозимых грузов.

Транспортный комплекс РФ представлен следующими видами транспорта: железнодорожный, воздушный, морской, речной, автомобильный, трубопроводный. Общее состояние транспортной сети России на настоящий момент характеризуется следующими данными (табл.).

Транспортная сеть РФ

Показатель	Тыс. км
Железные дороги МПС	87,6
Железнодорожные подъездные пути предприятий	95,0
Внутренние водные (речные) судоходные пути	101,0
Автомобильные дороги с твердым покрытием	750,0
В том числе общего пользования	463,0
Магистральные нефтепроводы	65,0
Воздушные линии	800,0
В том числе международные	200,0

Источник: Экономика и жизнь, 2001. №34. С. 8.

Рост российской экономики в 2000 году обусловил увеличение объемов транспортной деятельности. По итогам 2000 года прирост ВВП составил 7,7% к уровню 1999 года, инвестиций в основной капитал — 17,7%, валовой продукции промышленности — 9,0%. Рост производства товаров поддерживался развитой за годы реформ инфраструктурой рынка услуг. Коммерческий грузооборот транспорта по сравнению с 1999 годом увеличился на 4,8%, оптовой торговли — на 8,5% и объем услуг связи — на 13,1%. При увеличении производства товаров на 8,6% рыночные услуги выросли на 8,0%.

Общий объем перевозок грузов возрос на 8%. Увеличение объемов внешней торговли на 43% обусловило рост грузооборота морских портов на 11%. Возросла доля отечественных портов в переработке российских внешнеторговых грузов, она составила 73% против 69% в 1999 году.

Почти на 16% выросли объемы перевозок грузов внутренним водным транспортом. На авиационном транспорте прекратилось

снижение общего объема перевозок: пассажирские международные перевозки возросли на 12%, грузовые – на 11%.

С развитием рынка произошел рост автомобильных перевозок на 6%. До 40% увеличилась доля отечественных автомобильных перевозчиков в перевозках российских внешнеторговых грузов против 26% в 1999 году.

С ростом и развитием транспортного рынка произошло увеличение рентабельности продукции транспортных предприятий.

При увеличении рентабельности бизнес стал активнее вкладывать средства в реализацию инвестиционных проектов. Но определять эту ситуацию как «инвестиционный бум» представляется преждевременным. Рост инвестиций в 2000 году во многом является следствием благоприятных внешних условий для российских экспортеров. В структуре инвестиционных расходов на воспроизводство основного капитала доля топливно-энергетического и транспортного комплексов повысилась почти на 8 % по сравнению с 1999 годом. В транспорт были направлены 21,4% совокупных прямых иностранных инвестиций.

На сегодняшний день в транспортном комплексе в основном завершилась приватизация. В целом сформировалась система государственного управления. Большинство видов транспорта получило базовые законы, соответствующие рыночным отношениям. Сформулированы основные принципы развития инфраструктуры. Большинство предприятий адаптировалось к транспортному рынку.

Однако наряду с видимыми успехами транспортной отрасли сохраняется ряд негативных моментов. К ним относятся старение основных фондов транспорта, что напрямую связано с уровнем его безопасности; недостаточная развитость инфраструктуры, в том числе подходов к портам, припортовых ж/д станций, автомобильных и железных дорог, трубопроводов и морских терминалов, аэропортов замедляет скорость грузопереработки и увеличивает затраты на перевозки. Недостаточная координация строительства и развития транспортных комплексов отдельных субъектов РФ затрудняет оптимизацию грузо- и пассажиропотоков по территории РФ.

Проводимая транспортная политика РФ направлена на создание динамично развивающейся, сбалансированной транспортной системы. Разработана федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на 2002 – 2010 гг.» Определены приоритеты. Прежде всего, это системная координация в развитии всех составляющих транспортной инфраструктуры. Транспортная инфра-

структура должна обслуживать не только внутрироссийские, но и международные перевозки, в том числе транзитные, что лежит в основе концепции транспортных коридоров. При этом встает необходимость решения задач согласованного развития инфраструктур отдельных видов транспорта, в отдельных субъектах РФ.

Следующим приоритетом можно назвать эффективное использование транзитного потенциала России, что может оказать положительное воздействие на экономику в целом. Министерством транспорта выработаны основные принципы и положения транзитной политики России, которые получили одобрение Правительства и были закреплены проектом программы развития международных транспортных коридоров.

Координация развития видов транспорта с отраслями машиностроения позволит урегулировать спрос и предложение на продукцию соответствующих отраслей, определить и развивать приоритетные в соответствии с международным разделением труда.

Политика государственного протекционизма в отношении отечественных перевозчиков также имеет немаловажное значение для развития транспортного комплекса РФ. Ее реализация позволит поддерживать и повысить конкурентоспособность отечественных перевозчиков. Так, например, вследствие урегулирования тарифов, в российских морские порты в 2000 г. было переключено 7 млн. экспортных грузов, что принесло доход в размере 35 млн. долларов США. Тем не менее тарифное регулирование представляется первоначальным шагом в комплексе мероприятий по повышению конкурентоспособности транспорта РФ, в частности морского.

В соответствии с проектом программы социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу Правительство РФ в 2002 – 2004 гг. намерено уделять особое внимание опережающему развитию транспортного комплекса как фактора, играющего ключевую роль в снижении 80% издержек в экономике, а также в обеспечении социальной стабильности и дальнейшей интеграции России в мировую экономику. Действия Правительства будут основаны на принципах сокращения монопольного сектора, стимулирования инвестиционной и предпринимательской активности, совершенствования тарифной политики на транспорте при усилении государственного контроля развития стратегических объектов транспортной инфраструктуры, повышения эффективности использования государственной собственности на транспорте.

**Формирование нового мотивационного
механизма экономической активности предпринимателей**

Принимая во внимание вышеперечисленное, можно прогнозировать достаточно стабильную ситуацию в транспортном комплексе по итогам 2001 года, характеризующуюся ростом объемов грузопереработки на 3 – 4%. Однако темпы роста замедлятся по сравнению с предыдущими периодами (рис.).

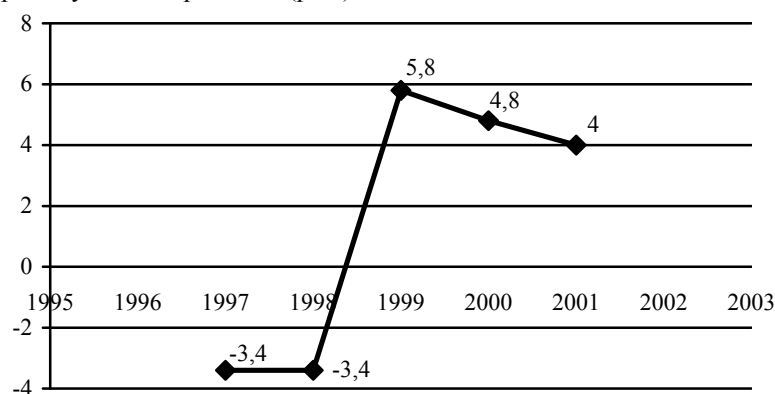


Рис. Темпы изменения объемов грузопереработки транспортом РФ

На функционирование транспортной системы оказывает влияние множество факторов экономического, политического, экологического, технического и технологического, социального характеров. Все они, действуя в комплексе, обуславливают рост либо снижение уровня развития транспорта и его экономическую эффективность. Неравномерный характер изменения темпов роста в различные периоды времени обусловлен доминирующим влиянием того или иного фактора на отдельные виды транспорта. Так, в 1997 и 1998 гг. происходит снижение темпов роста грузооборота транспорта по сравнению с показателями 1996 г. вследствие в основном экономических причин: кризиса российской экономики, снижения платежеспособного спроса, снижения объемов производства и т.д. По мере выхода из кризиса 1999 г. показатели работы транспорта улучшились. Рост грузооборота составил 5,4% по отношению к предыдущему году. К 2000 г. рост грузооборота сохранился, однако его темпы снизились по мере исчерпания послекризисных ресурсов. В 2001 г. прогнозируется увеличение объемов грузов при продолжающемся снижении темпов роста в основном за счет снижения объемов перевозки грузов морским и воздушным транспортом. Значительное

влияние на данную ситуацию наряду с другими окажут политические факторы, которые проявятся в увеличении стоимости страхования грузов морским транспортом и общем снижении объемов международной торговли; экологические и технологические факторы, представленные повышенным вниманием стран-участниц внешне-экономической деятельности к техническому состоянию и соответствию экологическим стандартам средств транспорта, пересекающих их территорию.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Транспортный комплекс* // Транспортное дело России. 2001. №2. С. 9.
2. *Транспорт 2000* // Транспортное дело России. 2001. №3. С. 2 – 5.
3. *Российская экономика в 2000 году*. М.: ИЭПП. 2001. Вып. 22.
4. *Сергеев В.И.* Логистика в бизнесе: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2001.
5. *Назаренко В.М., Назаренко К.С.* Транспортное обеспечение внешне-экономической деятельности. М.: Центр экономики и маркетинга, 2000.

*Т.М. ШУЛЬКИНА, ассистент кафедры управления хозяйством
Калининградского государственного университета*

ИНСТИТУТЫ И МЕХАНИЗМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

Существует две основные позиции по вопросу, кем и как должна обеспечиваться экономическая безопасность территории.

- Первая позиция основывается на том, что экономическая безопасность территории должна обеспечиваться прежде всего эффективностью самой экономики. Иными словами, экономика наряду с защитными мерами, осуществляемыми государством, должна защищать себя сама высокой производительностью труда, качеством продукции, конкурентоспособностью и т.д.

- Вторая позиция основывается на том, что обеспечение экономической безопасности должно осуществляться системой экономических, политико-правовых и государственных институтов, включающих как правовую инфраструктуру, так и систему государственных органов и специальных структур управления.

Мы придерживаемся второго подхода, который, судя по нормативно-правовым документам, выражает официальную позицию государства.

В соответствии с Законом «О безопасности» основным субъектом безопасности, в том числе и экономической, принято считать государство, «осуществляющее функции в этой области через органы законодательной, исполнительной и судебной властей». Закон также определяет субъектами безопасности граждан, общественные и иные организации и объединения, определяя им второстепенную роль. Это положение не вызывает противоречия. Однако в последние годы прослеживается тенденция к большей самостоятельности (которая в свою очередь обусловлена расширением прав и свобод, закрепленных законодательно) субъектов федераций, местного самоуправления, предприятий и личности. В регионах появились законодательные органы, регулирующие хозяйственные процессы в соответствии с собственными экономическими интересами, нередко вступающими в противоречие с интересами государства. Право заключать внешнеэкономические сделки, минуя государство, получили города, районы, предприятия, что создает комплекс реальных угроз экономической безопасности отдельных территорий и страны в целом. В связи с этим представляется обоснованной классификация субъектов в соответствии с уровнями экономической системы (и соответственно объектами безопасности):

1) макроэкономический уровень – государство с системой соответствующих институтов: функциональные и отраслевые министерства и ведомства, налоговые и таможенные службы, государственные кредитно-финансовые учреждения, соответствующие комитеты Федерального собрания и т.д.;

2) мезоуровень (региональный и отраслевой) – органы власти местного самоуправления;

3) микроуровень – хозяйствующие субъекты: производители и продавцы продукции и услуг, негосударственные кредитно-финансовые организации, общественные организации и объединения и т.д.;

4) уровень семьи и личности – граждане страны.

Проблема обеспечения экономической безопасности страны и ее регионов относится исключительно к прерогативе государства. Это одна из тех проблем общества, которые обуславливают необходимость существования государства. В этой сфере, как подчеркивает академик Л. Абалкин: «Высший долг государства и его ключевая функция состоят в том, чтобы обеспечивать стабильности общества, его самосохранение и развитие, отразить возможные угрозы безо-

пасности страны. При этом решающее значение имеет упреждение еще только зарождающихся опасностей, а не пассивное следование за событиями» [1]. Данный подход может быть реализован на практике лишь через систему показателей экономической безопасности, позволяющих своевременно и максимально объективно оценить ситуацию, спрогнозировать ее дальнейшее развитие и разработать пакет мер по ее нормализации.

Цель процесса обеспечения экономической безопасности в России отражена в тексте Указа Президента РФ «О государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации» (Основные положения).

Мы считаем целесообразным изложить основополагающие, с нашей точки зрения, задачи экономической безопасности, которые заключаются в следующем.

1. Не допускать без особых причин действий, ограничивающих самоорганизацию и саморегулирование экономики; способствовать стабилизации и предсказуемости в экономике с помощью диагностики наиболее значительных для нее явлений и процессов.

2. Обеспечивать функции, призванные сохранить заданное состояние экономики, ее текущую жизнеспособность и развитие.

3. Нацеливать ответственные государственные органы на реалистическое знание опасностей, умение оценить угрозы и их возможные последствия, а также выработку и принятие адекватных мер по их отражению или компенсации.

4. Объективно оценивать явления и процессы, происходящие в экономике в целом, а также в ее государственном и частном секторах.

Следует отметить, что экономическая безопасность обеспечивается как чисто экономическими методами, так и средствами неэкономического характера: политическими, военными и иными, включая защиту секретов. Безопасность в смежных неэкономических сферах обеспечивается не только специфичными для них методами, но и в значительной мере экономическими средствами, в том числе всегда с привлечением денежных и иных ресурсов экономического характера. Немаловажно, что экономическая оценка угроз безопасности в любых сферах обеспечивает универсальный подход, давая возможность количественно оценить ущерб в хозяйственной деятельности и на этой основе определить систему приоритетов.

В широком смысле к социально-экономическим институтам, способствующим в той или иной мере обеспечению экономической безопасности объектов различных уровней, можно отнести: экономические, политические, общественные, правовые и социокультурные институты.

При более узком подходе выделяют несколько уровней, образующих систему государственных органов и ведомств, занятых в пределах своей компетенции проблемами экономической безопасности региона:

- органы законодательной власти, определяющие на уровне законов основные направления и механизмы обеспечения экономической безопасности;
- органы исполнительной власти, определяющие стратегию обеспечения экономической безопасности и ее реализацию на уровне экономической политики;
- судебные органы, обеспечивающие соблюдение законов в этой сфере и правовой контроль за их выполнением;
- государственные институты, обеспечивающие экономическую безопасность на уровне системы мер, т.е. органы, осуществляющие административно-правовые и финансовые режимы (таможенный контроль, охрана границы, налоговый контроль, антимонопольный контроль, режим миграции населения, охрана экологии, служба МЧС и т.д.);
- научные коллективы, занимающиеся исследованиями проблем обеспечения экономической безопасности в теоретической, методологической и практической плоскостях.

Ранее было отмечено, что объект экономической безопасности одновременно выступает в качестве субъекта, ее обеспечивающего. Некоторые подходы к исследованию функционирования систем позволяют констатировать, что обеспечение собственной безопасности является важнейшей задачей жизнедеятельности системы. К категории систем мы относим социально-экономическую систему, человека, сообщества и т.д.

Реализация системой функций жизнедеятельности происходит посредством основных механизмов: воспроизводственного, мотивационного, адаптационного, защитного. Это разделение весьма условно, так как в процессе жизнедеятельности эти механизмы переплетены и взаимообусловлены. Основные механизмы социально-экономической системы, обеспечивающие ее экономическую безопасность, представлены на рисунке.

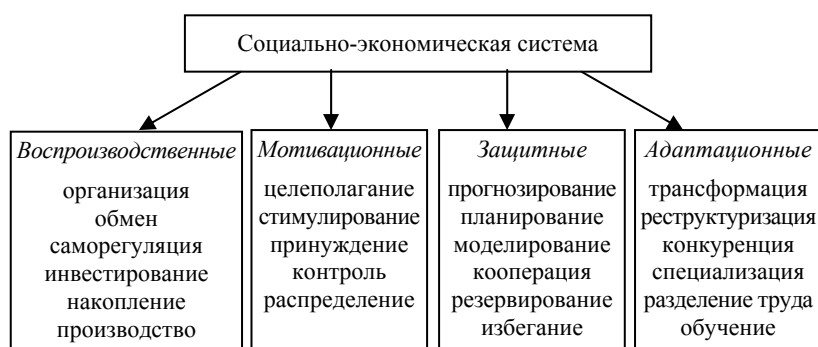


Рис. основополагающие механизмы социально-экономической системы, обеспечивающие ее экономическую безопасность и их составляющие

Исследуя влияние угроз на социально-экономическую систему, не стоит выпускать из вида элемент положительного воздействия угроз и опасностей. Положительный аспект воздействия, по нашему мнению, сопряжен с необходимостью реагирования на угрозы и, соответственно, адаптации системы к новым условиям, что приводит к ее саморазвитию. Таким образом, можно предположить, что опасность перерастает в угрозу, в том случае, когда у системы отсутствует защитный механизм, способный предотвратить реализацию угрозы.

Механизм обеспечения экономической безопасности объекта – это система организационно-экономических и правовых мер по предотвращению экономических угроз.

Важным элементом механизма обеспечения экономической безопасности является деятельность государства по выявлению и предупреждению угроз безопасности. Еще в 1996 году в Указе Президента РФ «О Государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации» (Основные положения) декларировалась необходимость создания систем мониторинга, в том числе на региональном уровне.

Экономическим содержанием такой системы является переход от отдельных элементов мониторинга социально-экономического развития территории к созданию комплексной системы наблюдения, оценки, анализа и прогноза процессов экономической безопасности

территории, позволяющих формировать взаимосвязанную, скоординированную, последовательную политику по преодолению угроз экономической безопасности территории. В Государственной стратегии обеспечения экономической безопасности особо подчеркнуто, что мониторинг как оперативная информационно-аналитическая система наблюдений за динамикой показателей безопасности экономики имеет большое значение для переходного состояния экономики, отличающегося серьезными межотраслевыми диспропорциями и острой недостаточностью ресурсов (прежде всего финансовых), сильной подвижностью и неустойчивостью социально-экономических индикаторов. Для осуществления мониторинга факторов, определяющих внутренние и внешние угрозы экономическим интересам личности, общества и государства, первоочередной задачей является создание организационно-информационной базы. Базой для создания систем мониторинга является статистическая информация. В связи с этим повышаются требования к государственной статистике, которая должна предоставлять оперативно объективную и глубокую по охвату объектов наблюдения информацию. На сегодняшний день обрабатываемая и предлагаемая органами государственной статистики информация не отвечает в полной мере требованиям эффективного мониторинга экономической безопасности.

Мониторинг экономической безопасности объекта должен проводиться на основе анализа конкретных количественных значений индикаторов, выход за пределы которых вызывает угрозу экономической безопасности объекта исследования. В настоящее время в России нет общепринятых, унифицированных систем индикаторов для оценки состояния экономической безопасности тех или иных объектов.

На основе сформулированных в Государственной стратегии национальных интересов в области экономики критериев и параметров экономической безопасности территории определяются меры и разрабатываются механизмы реализации экономической политики, направленные на обеспечение экономической безопасности территории.

Безусловно, эта проблема заслуживает дальнейшего комплексного научного исследования на стыке всех заинтересованных дисциплин.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Вопросы экономики*. 1994. №12.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Бильчак В.С., Пурыжова Л.В.</i> Экономическая активность предпринимателей в сфере малого бизнеса.....	3
<i>Шеховцева Л.С.</i> Инновационная концепция формирования механизма регулирования регионального рынка эксклавной территории.....	11
<i>Бильчак В.С., Бородавкина Н.Ю.</i> Региональная структура внешней торговли и пути ее совершенствования	21
<i>Захаров В.Ф.</i> Развитие промышленности Калининградской области	30
<i>Сафонова И.Ю.</i> Инструментарий оценки эффективности регулирования процессов реструктуризации промышленности Калининградской области	37
<i>Дупленко Н.Г.</i> Уровень развития логистики в Калининградской области	42
<i>Чуйкин А.М., Цольтер У.</i> Консалтинг в логистике и оперативном бизнес-планировании.....	50
<i>Арбузов М.А.</i> Опыт создания коммуникационной инфраструктуры рынка: региональный аспект	54
<i>Мустафаева И.Д.</i> Развитие институтов информационно-консультационной поддержки сельскохозяйственных товаропроизводителей	61
<i>Федорова Е.А.</i> Региональные проблемы развития лизинга.....	66
<i>Бильчак Н.В., Бильчак Е.В.</i> Современные тенденции формирования инвестиционной политики в Калининграде.....	70
<i>Жиленко Н.В.</i> Классификация организационно-правовых форм коллективного предпринимательства в России.....	74
<i>Парфенцева О.А.</i> Трудовой потенциал и его демографические и социально-экономические показатели	79
<i>Живенок Н.В.</i> Проблемы социально-политической адаптации молодежи в трансформирующемся обществе (региональный аспект).....	83
<i>Найденов И.В.</i> Территориально-административное распределение объемов работы транспорта и учет региональных факторов.....	91
<i>Найденова А.Г.</i> Транспорт РФ: фрагменты анализа состояния и перспектив развития	105
<i>Шулькина Т.М.</i> Институты и механизмы обеспечения экономической безопасности региона	111

Научное издание

**ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО
МОТИВАЦИОННОГО МЕХАНИЗМА
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ**

Межвузовский сборник научных трудов

Редактор Н.Н. Мартынюк
Оригинал-макет подготовлен О.М. Жовтенко

Лицензия № 020345 от 14.01.1997 г. Подписано в печать 26.11.2001 г.
Бумага для множительных аппаратов. Формат 60×84 ¹/₁₆.
Гарнитура «Таймс». Ризограф. Усл. печ. л. 6,9. Уч.-изд. л. 5,4.
Тираж 200 экз. Заказ .

Издательство Калининградского государственного университета
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14