

Утомляемость от рутинности процесса работы или ощущение бессмысленности пребывания на рабочем месте в случае отсутствия конкретной работы – не лучшие «мотиваторы» в бизнесе. Очевидно, что необходимо стремиться к созданию условий для гибкого, индивидуального режима труда персонала с учетом специфики обязанностей конкретного сотрудника.

Развитие технических средств коммуникаций (мобильная связь, электронная почта, компьютеризация, в том числе в быту) предлагает множество альтернативных вариантов: частичную занятость в офисе, выполнение определенной работы на дому (при наличии ПК), свободное использование выходных, гибкий график (отход от пятидневки), ненормированный рабочий день и т.д. Возможно, будущее за таким типом компаний, которые уже во множестве появляются сейчас в передовых странах и характеризуются как «управляемый хаос» [7, с. 123]. Стимулируя нестандартное мышление сотрудников и поощряя их частичную занятость, эти организации по сути представляют собой комбинацию проектов под общим брендом с профессиональным отношением к клиенту, а взаимное согласование является основным внутренним координационным механизмом (элементом корпоративной культуры).

Стимулирование позитивного настроения сотрудников, поддержание атмосферы доверия коллектива фирмы к политике руководства, упреждение возможного всплеска негативных эмоций у работников, даже в период кризисных явлений компании, можно достичь, например, путем объективного освещения в фирменной среде возможных перемен (кризисов). Подобным же образом призвана давать объективную оценку событий социально-психологическая служба. Но она действует уже в более личном поле интересов и ценностей, на уровне самооценки. Каждый работник должен принимать на себя основную ответственность за собственную мотивированность, ощущать себя причиной своего поведения, понимать, что любой кризис – необходимый этап карьеры и средство для личностного роста [3, с. 63]. Умение создавать себе ситуацию успеха даже тогда, когда внешнее вознаграждение временно отсутствует, – лучший прием самомотивации, позволяющий избегать разочарований в трудовой деятельности.

В результате проведенного исследования автор пришел к логической последовательности выводов:

- 1) мотивационная политика предприятия должна строиться на гармонизации интересов организации и работника;
- 2) система стимулирования персонала выражает сущность мотивационной политики предприятия и представляет собой комплексное применение внешних и внутренних стимулов;
- 3) внешняя мотивация работника ориентирована на материальный результат деятельности, а источник внутренней мотивации находится в самом процессе труда;
- 4) нельзя допускать перекоса в сторону одного из типов мотивации, но следует учитывать, что во внутренней мотивации заложен глубокий личностный смысл – стремление человека к самоуважению, самореализации и самосовершенствованию;
- 5) реализация мотивационной политики предприятия заключается, прежде всего, в использовании внутренних стимулов, находится в русле формирования корпоративной культуры организации – «духовной» основы новой философии управления;
- 6) включенность работника в информационный обмен, владение им информацией разного характера – необходимые условия для реализации его личного инновационного и интеллектуального потенциалов;
- 7) возможность самостоятельных (автономных) действий работника в рамках «командной игры» стимулирует его творческие способности;
- 8) благоприятные условия и режим работы в сочетании с атмосферой доверия и раскрепощенности в организации способствуют оптимальному эмоционально-психологическому настрою сотрудников, высокому качеству трудовой жизни.

Список использованной литературы:

1. Питер Ф. Друкер. Практика менеджмента.- М.: Издательский дом «Вильямс», 2003.- 398 с.
2. Мескон М.Х., Альберт М., Хедуори Ф. Основы менеджмента: М.: Дело, 2002.- 704 с.
3. Фесянов В. Психологические аспекты мотивации // Персонал.-2004.-№5.- С. 60-63.
4. Пунтус С. Модели стимулирования труда // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика.-2002.-№5.- С. 49-64.
5. Дряхлов Н., Куприянов Е. Системы мотивации персонала в Западной Европе и США // Проблемы теории и практики управления .- 2002.- №2.- С. 83-88.
6. Кендюхов А. Мотивация творческого интеллектуального труда: исследование основных подходов // Экономика Украины.- 2005.-№3.- С. 49-56.
7. Богатырев М. Организационная культура предприятия: актуальные подходы к проблемам идентификации и управления // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика.-2004.- №6.-С. 97-124.

**Осадчий Д.Е.**

## **СРАВНИТЕЛЬНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ИНОСТРАННОГО ИНВЕСТИРОВАНИЯ В СЭЗ И ТПР КРЫМА**

Исследован процесс иностранного инвестирования в СЭЗ и ТПР Крымского региона, выявлены преимущества и территориальные резервы их деятельности. На основе сравнительно-географического анализа произведена группировка территорий в АР Крым с особым режимом инвестиционной деятельности.

Свободная экономическая зона, территория приоритетного развития, геоинвестиционное пространство,

иностранные инвестиции, концентрация иностранных инвестиций.

В настоящее время проблема привлечения внешних инвестиций в регионы Украины – важнейшая, решение которой может способствовать улучшению в них социально-экономической ситуации. Крым – территория, потенциально привлекательная для иностранных инвесторов. По объемам иностранных инвестиций (ИИ), которые к концу 2004 г. составили 331,1 млн.долл., регион занимает пятое место в Украине [ 1 ].

Для создания благоприятных условий деятельности иностранных инвесторов, к началу века в АР Крым были созданы территории со специальным режимом льготного инвестирования – свободная экономическая зона (СЭЗ) “Порт Крым” и семь территорий приоритетного развития (ТПР). Такие законодательно закрепленные территориальные образования [2], по мнению ряда экономико–географов [3,с.56], по праву можно считать тем геоинвестиционным пространством (ГП), границы которого открыты для капиталов разнообразных инвесторов, в т.ч. и иностранных. Обладая значительной геоинвестиционной привлекательностью и потенциалом, СЭЗ и ТПР выступают своеобразными “ядрами” привлечения инвестиций, накопления их потенциала. Изучение географической составляющей геоинвестиционного потенциала таких территорий в сравнении с территориями с обычным режимом инвестирования, позволяет выявить преимущества и недостатки их размещения и функционирования.

Географическим вопросам функционирования ТПР и СЭЗ на территории Крыма посвящен ряд публикаций. В первую очередь это многоаспектная монография Н.В.Багрова [ 4 ]. Научный подход к экономико-географическому пониманию и изучению процессов иностранного инвестирования в Крыму заложен в работах М.Г.Никитиной, И.М.Яковенко [ 3, 5 ]. В связи с тем, что иностранные инвестиции составляют часть регионального инвестирования, степень его географической выраженности в Крыму исследует М.В.Кузнецов

[ 6 ]. Одновременно в пространственном анализе до сих пор отсутствуют разработки, связанные с экономической эффективностью вложений, между тем методическая база такого подхода уже создана [ 7 ]. Отсутствуют исследования сравнительно-географического плана, необходимость проведения которых указывает Н.В.Багров, отмечая, что значительная часть Крымской территории остается невостребованной иностранными инвесторами [ 4, с.243 ].

Цель данной статьи – на основе сравнительно–географического анализа провести сравнение иностранного инвестирования СЭЗ и ТПР с прилегающими территориями и выявить наряду с преимуществами территориальные резервы их деятельности.

Динамика роста количества реализуемых проектов на территориях со специальным режимом инвестирования в Крыму ( от 5 проектов в 2000 г – до 54 – в 2004 г. ) свидетельствует не только об активизации их деятельности. Объемы иностранных инвестиций ( ИИ ) превысили здесь 65 млн.долл., что составляет немногим более 20 % общей стоимости проектов. Однако именно ИИ поступили в наиболее полных объемах ( 93,6 % ), тогда как украинские – лишь 49 % общего объема [ 1, с.10 ]. Все это подтверждает привлекательность созданных территориальных образований. Проанализировав инвестиционную деятельность последних с аналогичной деятельностью административных районов и горсоветов полуострова, в пределах которых они располагаются, выявим наиболее перспективные из них. Это возможно на основе определения их территориальной трансформации, учитывая : а) схожую привлекательность по определенным видам экономической деятельности ; б)одинаковый состав зарубежных стран-инвесторов, осваивающих территорию.

При группировке ТПР и СЭЗ мы исходили из положения, что все они – социо-хозяйственные геосистемы с одинаковой формой управления и одновременно разным потенциалом привлечения зарубежных средств и эффективностью их использования. Как основополагающая составляющая была учтена и их разная хозяйственно-рыночная ориентация.

По территориальным особенностям размещения и отраслевой специфике ИИ на полуострове, существующие ТПР и СЭЗ можно разделить на 3 группы : Южнобережные ( ТПР “Большая Ялта”, “Алушта”, “Судак”, “Феодосия” ) ; Северная ( ТПР “Сиваш” ) ;Восточные ( ТПР “Керчь” , “Восточный Крым”, СЭЗ “Порт Крым” ).

В группу южнобережных ТПР за период функционирования с 2000 – по 2004 гг, от иностранных инвесторов на реализацию инвестиционных проектов поступило 56,0 млн.долл., что составляет 90,8 % суммы ИИ всех ТПР и СЭЗ Крыма. В страновом составе иностранных инвесторов данного ГП следует отметить активное участие России, Швейцарии, Латвии, Исландии, Кипра и Италии. Именно они выступают стабильными инвесторами за последние годы. В горсоветах наблюдается схожая ситуация, с участием также Соединенного Королевства и Британских Виргинских о-в (Алуштинский горсовет) и США

(Судакский горсовет). Среди видов экономической деятельности для иностранных инвесторов в данной группе ТПР наиболее привлекательны отельный и ресторанный бизнес – традиционный вид экономической деятельности для Южнобережья, в который активно инвестируются средства в трех ТПР, кроме “Феодосии”, куда иностранные инвестиции поступают на развитие промышленности. Средства в охрану здоровья и социальную помощь, строительство интенсивно вкладываются в ТПР “Алушта” и “Большая Ялта”. Вложения в транспорт практически отсутствуют, за исключением ТПР “Судак”, где инвестиции в данную отрасль невелики, но постепенно растут.

Схожая картина иностранного инвестирования наблюдается и в южнобережных горсоветах, где на первый план выходит гостиничный и ресторанный бизнес. Менее привлекательны охрана здоровья и социальная помощь. Сельское и лесное хозяйства – стали основой ИИ в ТПР “Судак”. Малопривлекательными для инвесторов остаются строительство и транспорт.

К северной группе относится ТПР “Сиваш”. За 2000 – 2004 гг. в данную ТПР поступило 896,5 тыс.долл., что составляет 1,5% от всех ИИ ТПР и СЭЗ полуострова. Из зарубежных стран-инвесторов в ТПР на протяжении 2000 – 2004 гг. стабильно вкладывают средства Польша, Турция, Канада и США, схожая картина и в инвестировании предприятий Красноперекопского района

(США, Турция), включая г.Красноперекопск ( Польша ) и г.Армянск (Российская Федерация). Наиболее привлекательным видом экономической деятельности здесь является химическая промышленность и производство оборудования. В целом концентрация ИИ в общем объеме инвестирования крайне низкая, страновая концентрация инвесторов невысокая. Проекты здесь реализуются в основном за счет отечественных капиталовложений.

Восточная группа районов по территориальным особенностям может быть условно разделена на две части : районную – ТПР “Восточный Крым”- в административно-территориальных границах ему соответствуют границы Ленинского района; локальную - ТПР “Керчь” и СЭЗ “Порт Крым”-им соответствуют административно-территориальные границы г.Керчь.

Наиболее развитой в отношении иностранного инвестирования здесь является ТПР “Керчь” ( за 2004 г. поступило 4,4 млн.долл. ), фактически единственным стабильным зарубежным инвестором здесь являются предприниматели Кипра, вкладывающие средства в рыбное и сельское хозяйство, транспорт и промышленность, где СЭЗ “Порт Крым” несмотря на ряд льгот для ИИ, слабо освоена иностранными инвесторами : за 2000 - 2004 гг. сюда поступило только 326,3 тыс.долл.[1, с.88]. Все инвестиционные проекты финансируются Турцией, причем на данном этапе только в строительство зданий и сооружений. Невелики иностранные инвестиции в ТПР “Восточный Крым”, которые неуклонно снижаются ( за период с 2000 – по 2004 гг. их количество сократилось более чем в 3 раза ). Здесь наблюдается крайне высокая страновая концентрация ИИ. Единственный инвестор - Германия снижает объемы финансирования промышленности и сельского хозяйства.

Сравнение иностранного инвестирования г.Керчь с соответствующими ему ТПР и СЭЗ выявило явные преимущества и большую привлекательность для зарубежных инвесторов последних. В 2004 г. поступления ИИ в ТПР “Керчь”и СЭЗ “Порт Крым” более чем в 3 раза превысили объемы иностранного инвестирования хозяйства Керченского горсовета. Иная ситуация в Ленинском районе, где в том же году поступления иностранных инвестиций Швейцарии в оптовую и розничную торговлю в 32 раза превысили аналогичные поступления в ТПР “Восточный Крым”. Выявленная нами капиталобразующая и страновая концентрация вложений позволила иначе сгруппировать ТПР Крыма.

**Таблица 1.** Территориальная концентрация поступивших ИИ на ТПР в АР Крым

Название ТПР	Доля ИИ, %	Концентрация ИИ	Основные иностранные инвесторы	Страновая концентрация ИИ
“Алушта”	9,8	Невысокая	На 98% - российские	Крайне высокая
“Большая Ялта”	66,3	Высокая	На 65% - Американские и Европейские	Относительно Высокая
“Восточный Крым”	2,5	Крайне низкая	100% - немецкие	Крайне высокая
“Керчь”	29,3	Средняя	100% - из Кипра	Крайне высокая
“Сиваш”	1,8	Крайне низкая	43% - Польские 55%-Северо-Американские	Невысокая
“Судак”	74,2	Высокая	88% - из Исландии	Высокая
“Феодосия”	80,1	Крайне высокая	100% - итальянские	Крайне высокая

Составлено автором по [ 1 ]

Так, к территориям с высокой концентрацией ИИ можно отнести лишь ТПР “Феодосия”, высокой – ТПР “Судак” и “Большая Ялта”. В остальных ТПР доля ИИ не превышает 30% ( Табл 1 ). Страновую концентрацию вложений следует считать положительной лишь при значительных объемах проинвестированных средств. К примеру, в ТПР “Восточный Крым” страновая концентрация крайне высока. Однако, объем поступивших ИИ из ФРГ составляет всего 28,2 тыс.долл., или 2,4% общих вложений [1, с.65]. Соседняя ТПР “Керчь” также с односторонней концентрацией вложений, между тем их объемы в 157 раз превышают ИИ соседней ТПР, существенно воздействуя на развитие производительных сил этой части Крымского полуострова.

**ВЫВОДЫ.** Произведенный сравнительно-географический анализ ТПР, СЭЗ и территориально соответствующих им административных единиц, позволил нам сгруппировать их по уровню развитости в них иностранного инвестирования и по преимуществам их функционирования по сравнению с административными районами.

Наиболее привлекательна для иностранных инвесторов группа южнобережных ТПР с явным преимуществом “Большой Ялты”. Здесь традиционны вложения в объекты отельного и ресторанного бизнеса и охраны здоровья. Преимущественное инвестирование в промышленность ТПР “Феодосия” в будущем может способствовать ее переориентации и соединению с промышленно развивающимися ТПР и СЭЗ Керченского полуострова.

Восточная группа районов отличается средней концентрацией ИИ в ТПР “Керчь” и недостаточным развитием единственной в Крыму СЭЗ “Порт Крым”. Проблемным является вопрос существования и деятельности ТПР “Восточный Крым” по всем показателям явно отстающей от ТПР “Керчь” и “Порт Крым”.

ТПР “Сиваш” отнесенная нами к северной группе территорий со специальным режимом инвестирования и привлекательна для зарубежных инвесторов в первую очередь как перспективная для развития промышленности. Ряд факторов, в т.ч. географического положения, позволили создать район, специализирующийся на производстве химической продукции. Создание ТПР позволило здесь привлечь значительные зарубежные инвестиции, невысокие по страновому составу. Инвестиции в ТПР локализуются в основном в гг.Красноперекопск и Армянск – центрах развития химической промышленности и АПК.

В целом, территории со специальным режимом инвестирования не всегда более привлекательны для зарубежных инвесторов, чем остальные административные единицы АР Крым. В хозяйстве ТПР “оседает” 20,3% всех ПИИ на полуострове. Главная задача сегодня – создать не только максимально благоприятные условия для размещения ( а значит – и расширения ) капитала инвесторами, а и совершенствовать научно – обоснованную их территориальную организацию. Только рациональная политика по привлечению и использованию ИИ может привести к страновому и структурному расширению потока инвестиций в хозяйство полуострова.

#### Источники и литература

1. Основні показники реалізації інвестиційних проєктів в АР Крим. – Сімферополь, ГУС, 2005. – 95 с.
2. О специальном режиме инвестиционной деятельности на территориях приоритетного развития и СЭЗ “Порт Крым” / Закон Украины №2189 от 29 декабря 2001 года.
3. Никитина М.Г. Геоэкономика : очерки. – Симферополь : Таврия-Плюс, 2002. – 154 с.
4. Багров Н.В. Региональная геополитика устойчивого развития. – К.: Либидь, 2002. – 256 с.
5. Никитина М.Г., Яковенко И.М. Динамика инвестиционного процесса на региональном уровне // Культура народов Причерноморья. – 2001 . - №16. – С.67-70.
6. Кузнецов М.В. Проблемы и перспективы инвестиционного развития экономики Крымского региона // Культура народов Причерноморья. – 2002. - №36. – С.235 – 237.
7. Реутов В.Е., Джалал А.К. Реальные инвестиции и методы оценки их эффективности. – Симферополь, Таврия, 2003. – 144 с.

**Осадчий Е.И.**

### **СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЫМСКОГО РЕГИОНА**

В статье исследуются состояние и основные черты международной транспортной деятельности (МТД) конкретного региона. Дана оценка роли транспорта Крыма в системе регионального экспорта услуг. Выявлены ведущие факторы, воздействующие на МТД Крыма. На основе экономико-статистического анализа перевозочной работы определены конкурентные позиции основных видов транспорта в системе международных перевозок.

Международная транспортная деятельность (МТД), экспорт-импорт транспортных услуг, факторы развития региональной МТД, состав МТД

Рациональная экономическая политика предполагает не только рост производств, обеспечивающих внутренние потребности районов, но и активизацию межрегионального и межстранового сотрудничества. Единственным звеном, осуществляющим такое сотрудничество, выступает транспорт. Транспортное обслуживание международных связей порождает особый вид деятельности – международную транспортную деятельность (МТД). С ростом хозяйственной самостоятельности и вовлечением в сферу международного сотрудничества регионов и их транспортных систем, появляется необходимость в предметном анализе МТД конкретных регионов.

Анализ исследований и публикаций по данному вопросу показывает: исследования МТД в основном осуществляются на уровнях “национальное-международное”. Активно исследуются аспекты МТД в контексте национальной транспортной политики [2,4,]. Специфика транспортной деятельности на региональном уровне освещена в работах Амельченко Т.[1], Мининой О., Сыча Е.[5] и других исследователей. Одновременно эпизодичны разработки, касающиеся проблем МТД на региональном уровне [ 1,3 ]. Между тем, в условиях трансформации экономики регионов и наблюдаемой активизации в них внешнеэкономической деятельности целесообразно дальнейшее изучение особенностей и проблем региональной МТД.

Цель статьи – выявить структурно-отраслевую и функциональную специфику международной транспортной деятельности Крымского региона, определить факторы, влияющие на ее результативность. Поставленная цель предусматривала решение следующих задач : а) на основе оценки экспортно-импортной деятельности выявить основные черты МТД Крыма ;б) определить состояние и тенденции изменения отраслевой и функциональной структуры ведущих видов транспорта Крыма, участвующих в международных операциях.

Результаты исследования. Под МТД любого региона следует понимать совокупность операций по загрузке, перевозке, разгрузке и складированию экспортно-импортных грузов, а также международной перевозке пассажиров транспортной системой. Специфика региональной МТД зависит от двух обстоятельств. Во-первых, от специфики внешнеэкономической деятельности (ВЭД) региона. При оценке динамики экспортно-импортной деятельности предприятий Крыма выявляется положительное наращивание экспорта товаров и услуг. За 1996 – 2004 гг. только экспорт товаров из АР Крым увеличился со 148,9 до 274,9 млн. долл.США. Если учитывать, что в экспорте из региона преобладает продукция химической промышленности (32%), металлоизделия и машины (48%), т.е. товары повышенной тоннажности, то это усиливает показатели международной перевозочной работы транспортных предприятий. Положительно влияет на рост тонно-километража расширение стран-партнеров. За 1996-2003 гг. количество государств, сотрудничающих с Крымом во внешнеэкономической сфере, возросло с 94 до 170.

Одновременно деструктивное воздействие на МТД нашего региона оказывает ряд факторов. К ним отнесем :

- явное сокращение ( с 1606 до 1170 за последние 8 лет ) участников ВЭД, что на треть уменьшило практику заключения международных транспортных соглашений ;
- сохраняющиеся в импорте определенные объемы ( на 1,7 млн.долл.) давальческого сырья, поставляемого