

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, поставляемо-

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

го транспортными средствами зарубежных поставщиков ;

- явный монополизм транспортных услуг в республиканском импорте. Их доля уже превысила 90%. Помимо однобокой структуры закупок

(например финансовых услуг – на 45,4 тыс.долл.), или на 0,9% от общего импорта) это ведет к преобладанию нерезидентов на используемых транспортных рынках.

Во-вторых, специфику в МТД Крыма вносят производительные силы самого транспорта. 81% стоимости основных средств Крымского транспорта приходится на средства наземного, в т.ч. 57% железнодорожного транспорта, выручка от международной деятельности которого не засчитывается в республиканском бюджете. Поэтому наземный транспорт предназначен в первую очередь, для обслуживания внутрирегионального воспроизводства. Доля транспорта в валовой добавленной стоимости Крымской экономики хотя и сокращается, однако все еще составляет порядка 50%. Это объяснимо сохранением в перевозках массовых навалочных грузов, увеличивающих грузооборот. Доля наземного транспорта в Крымском грузообороте составляет 95,4% [6,с.233]. Наблюдается неуклонный рост доли морского транспорта в грузообороте. За 1995 – 2003 гг. она увеличилась с 0,1 до 4,6%, или в 46 раз. Это отражение более эффективного использования средств морского транспорта и портового хозяйства полуострова. В составе этого вида транспорта насчитывается 178 транспортных и специальных судов. Четыре коммерческих порта Крыма только за последние пять лет увеличили переработку грузов с 6,8 до 16,0 млн.т. По объемам операций (65 млн.долл.) и доле (64%) в МТД морской транспорт занимает ведущие позиции.

Таблица 1. Показатели морского транспорта в экспорте-импорте услуг в АР Крым, млн.долл.*

Годы	Экспорт			Импорт		
	Всего	Грузов	Пассажиров	Всего	Грузов	Пассажиров
1998	28,7	2,4	3,1	1,4	0,2	0,03
2001	29,6	2,3	0,7	3,1	0,9	-
2004	55,2	3,6	0,9	5,2	1,1	-

*Составлено по [6,с.32].

Сравнивая показатели табл 1 с общими стоимостными объемами МТД, можно определить : доля морского транспорта в экспорте услуг неуклонно возрастает, достигнув к 2005 году 62,8%. Доля морского транспорта в импорте услуг за последние пять лет также резко возросла (с 22 до 87%) при явном росте и абсолютных стоимостных показателей.

Анализ данных работы портового хозяйства Крыма позволил выявить тенденцию явного роста объемов грузов, перерабатываемых в портах. За 1998-2003 гг. переработка грузов во всех портах полуострова возросла с 4,9 до 16,0 млн.тонн, или в 3,8 раза. Наблюдается и территориальная дифференциация в заграничных отправлениях-прибытиях грузов.

Таблица 2. Переработка и оборот грузов в морских портах Крыма к началу XXI в., тыс.т.*

Порты региона	Переработка	Отправление экспорт грузов	Прибытие импорт грузов
Евпаторийский	947,0	5	61,2
Керченский	2818,1	1013,8	13,9
Феодосийский	6737,7	929,6	5,1
Ялтинский	190,7	-	-

*Составлено по [6,с.42-43].

Ведущими в экспортных поставках выступают Феодосийский и Керченский порты. Активизации работы последнего способствует режим СЭЗ “Порт Крым” со специальным режимом инвестиционной деятельности. В системе прибытия импортных грузов наиболее используется портовая инфраструктура г.Евпатории, в меньшей степени г.Керчи и г.Феодосии (Табл 2).

Вместе с тем в работе этого ведущего подразделения МТД накопился ряд проблем. Отметим прежде всего растущий физический износ основных средств, который достиг 46%. Инвестиции в основной капитал морского транспорта особенно сократились к началу века, составив всего 0,2% от республиканского объема. Явно недостаточны и объемы прямых зарубежных вложений в развитие Крымского транспорта составляющие 2,6% [6,с.23]. Второй проблемой следует считать сокращающуюся долю экспортных грузов в переработке. За пятилетие она уменьшилась с 26 до 19%. Частично это объясняется неблагоприятной конъюнктурой мирового рынка тех товаров, которые составляют предмет крымского экспорта (продукция пищевой промышленности). Но главной причиной снижения экспортно-импортной активности следует назвать рост переработки транзитных грузов, которые уже давно преобладают и в структуре переработки перешагнули 70% рубеж. Как проявление выгоды транзитного положения полуострова, переработка транзитных грузов не способствует расширению экспортно-импортных операций в портах, снижая их роль как “морских ворот” в экономику региона. В-третьих, и без того незначительный, снизился объем экспорта морских пассажирских услуг : с 3068 тыс.долл. в 1998 г. до 785 тыс.долл. в 2003 г. Развитие морского круизного туризма силами национальных перевозчиков следует считать основным выходом из такой ситуации. В целом это увеличит перевозки пассажиров, доходы от транспортировки которых составляют 902 тыс.долл. [6,с.32].

В экспорте услуг авиационного транспорта также преобладают услуги транзита (на 6,6 млн.долл.) над услугами международных пассажирских перевозок (17 млн.долл.). Как и железнодорожный, этот вид транспорта занят перевозкой зарубежных рекреантов и отличается выраженной сезонностью деятельности.

Более низкие показатели наземного транспорта в экспорте услуг (13,5%) следует объяснить невысокой

эффективностью его линейных элементов. Небольшая протяженность дорог первой категории, высокие удельные затраты топлива и материалов снижают привлекательность прежде всего автотранспорта в МТД. Следует учитывать зависимость объемов перевозок от состояния товарных рынков и конъюнктуры рынка международных туристических услуг.

ВЫВОДЫ. МТД – отражение специфики экономического развития Крыма, сложившегося международного разделения труда и его геополитического, в первую очередь приморского и транзитного положения. На объемы и направленность МТД традиционно воздействует состояние производительных сил транспорта. Оценка отраслевой структуры экспорта-импорта транспортных услуг выявляет в них ведущую роль морского транспорта, доля которого неуклонно возрастает. Учитывая это как мировую тенденцию и важнейшее звено в активизации МТД, именно повышению экономической эффективности работы морского транспорта будет способствовать: оптимизация тарифов и целенаправленная инвестиционная практика. Последняя должна оптимально сочетать собственные и заемные средства, что позволит модернизировать производительные силы всех видов транспорта, особенно элементы, участвующие в международной перевозочной работе.

Источники и литература

1. Амелеченко Т.В., Осадчий Є.І. Вплив транспорту на соціально-економічний розвиток регіону//Схід. – 2002. - №4. – С.42 – 46.
2. Ложачевская Е.С. Характеристика транспортной отрасли Украины //Экономист. – 2002.-№10. – С.45-47.
3. Бережная И.В. Структура экономики АР Крым в вопросах регионалистики. – Львов : ИРИ НАНУ, 2004. – 152 с.
4. Новикова А. Экономическая безопасность Украины в транспортной сфере//Экономика Украины. – 2002. - №10. – С.47-48.
5. Сыч Е., Минина О. Особенности функционирования транспортной системы пограничного региона//Экономика Украины. – 2004. - №3. – С.33-39.
6. Транспорт і зв'язок АР Крим. 2004. – Сімферополь: ГУС,2005. – 179 с.

Пальчук В.В.

ЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКА ТРУДА

Процесс формирования рыночной экономики и становления независимого государства затрагивает все сферы жизни страны. Коренные преобразования в экономике непосредственным образом отражаются и на производственных отношениях, которые также претерпевают масштабные изменения, далеко не всегда позитивные. В этой ситуации вопрос занятости населения, особенно в сельском хозяйстве, становится особенно актуальным. Необходимо изучение опыта других стран и регионов, а также формирование собственной политики в отношении трудовых ресурсов. Только государственный контроль динамичных процессов в этой сфере позволит избежать кризисных ситуаций и интенсифицировать социально-экономическое развитие страны. Но вопрос занятости населения в Украине имеет ряд специфических особенностей, которые требуют дополнительного изучения и структуризации.

Занятость как категория, основанная на общественном разделении труда, является одной из важнейших проблем, которая обуславливает экономическое и социальное положение благосостояния всего государства и каждого человека в отдельности.

Проблемы занятости связаны с тремя сферами приложения труда: общественным хозяйством, учебой с отрывом от производства, домашним и личным подсобным хозяйством. Развитие рыночных отношений затрагивает все этих области. Наряду с объективными проблемами, вызванными динамическими процессами в экономике страны, возникает ряд проблем специфического характера, связанные с уровнем занятости населения. Степень занятости населения традиционно остается в продолжительной динамике достаточно высокой, на уровне 85-89%, но при этом отмечается в целом низкий уровень жизни и эффективности труда, а также невысокая территориально-отраслевая мобильностью кадров.

Ускоренными темпами происходит сокращение численности трудоспособного населения. Важнейшим фактором снижения численности занятого населения является сокращение сферы труда в соответствии с абсолютным снижением затрат живого труда. Ценовая, кредитная, налоговая и инвестиционная политика за период формирования независимого государства не способствовала росту объемов производства. Имеются и другие причины спада производства. К ним можно отнести и отсутствие радикальных изменений в земельной сфере, слабую поддержку фермерства, абсолютное отсутствие каких-либо изменений в сфере закупки, переработки и фасовки продукции. Негативную роль играет также неблагоприятная демографическая ситуация, изменения в распределении трудовых ресурсов по основным отраслям экономики. Кроме этого, на структуру трудовых ресурсов влияет миграционный фактор. Традиционно в Украине население, в особенности сельское, не стремится к перемене места проживания и работы, однако в нынешней ситуации общего спада производства многие работники, причем, наиболее трудоспособного возраста, вынуждены уезжать на заработки в ближнее и дальнее зарубежье. Отсутствие четкой ценовой и налоговой политики, способствовавшей бы развитию мелкого и среднего бизнеса, а также крупных предприятий, также предопределяет отток кадров из села. Если люди старшего поколения часто остаются на месте просто в силу традиции, то молодежь, не имея перспективы материального и личностного развития, уезжает.

В Крыму, помимо проблем, характерных для всех регионов Украины, существуют и специфические факторы, влияющие на состояние занятости населения. Возвращение депортированных народов до предела обострило и так непростую ситуацию в социально-экономическом развитии региона. На фоне общего спада про-