

финансирования и реализации механизма кредитования получения образования. Расчеты, представленные Майбуровым, свидетельствуют о том, что получение среднего и последипломого образования должно в значительной степени финансироваться за счет средств государства, в ряде случаев молодым ученым целесообразно предоставлять компенсации для покрытия расходов, связанных с проведением исследований [2].

В настоящее время на развитие высшего образования в Украине выделяется на более 2 % ВВП, в то время как в странах Западной Европы на эти цели направляется до 30 % средств государственных расходов. На финансирование научных исследований в Украине ежегодно предусматривается не более 0,5% ВВП, когда в странах Европейского союза этот показатель составляет до 3 %.

Следующее коренное отличие в подходах к формированию человеческого капитала состоит в неразвитости отечественного механизма кредитования получения образования. В странах Западной Европы и США студент может взять кредит как через систему коммерческого кредита, так и государственного, при этом срок погашения может составить до 20 лет, а годовой процент в ряде случаев на несколько пунктов будет ниже, чем по коммерческому потребительскому кредиту. В Украине только на протяжении 2002–2006 гг. предпринята попытка кредитования образования. В настоящее время до 67 % студентов обучается на контрактной основе, однако количество кредитов, выданных на образование, остается минимальным. Основным непроработанным моментом кредитования образования в Украине является порядок погашения кредита, а также все еще низкая степень доверия к кредитованию.

Рассматривая процесс формирования человеческого капитала для потребностей национальной экономики необходимо отметить, что большинство университетских центров Европы давно и тесно сотрудничают с крупными промышленными компаниями, в то время как в Украине такие отношения только начинают зарождаться.

Усиление интеграционных процессов между производством и наукой обеспечивает не только рост экономической эффективности, но и предопределяет приоритетные направления в дальнейшем развитии.

Особого внимания в вопросах формирования человеческого капитала заслуживает сфера социальной защиты и социальных гарантий, поскольку предопределяет качественный показатель уровня жизни населения. В тоже время уровень жизни, доступность социальных благ в значительной степени зависит от размера реальных доходов отдельного индивидуума. В условиях рыночной экономики доходы, получаемые работниками являются не только источником удовлетворения конкретных потребностей, но и отражают его ценность в рамках системы общественного производства. Многочисленные исследования подтверждают, что в зависимости от отрасли приложения своих профессиональных знаний, возраста, уровня образования доходы работника могут отличаться до 5 раз.

Как следствие развитие теории человеческого капитала, особенностей его формирования и использования не только предопределило пересмотр оценок относительно целесообразности инвестиций в человека, но и объективно обусловило пересмотр подходов, связанных с мотивационными аспектами. Если в рамках существующих теорий мотивации индивид рассматривался с позиции удовлетворения его потребностей, либо как неотъемлемая составляющая, связанная с производственным процессом, то на уровне современных подходов необходима переоценка мотивирующих факторов с учетом того, что труд постепенно приобретает в большей степени творческий характер, а в системе производственных отношений человек, его способности и их рациональное использование занимают все более значимое место.

Таким образом, формирование интеллектуального потенциала общества и человеческого капитала как одной из форм его реализации приобретает в настоящих условиях развития первостепенное значение и происходит под воздействием развития сферы образования, содействия инвестирования в наукоемкие производства, а также зависит от степени государственной поддержки и обеспечения основных социальных стандартов и гарантий.

### Источники и литература

1. Кендюхов А. Мотивация творческого интеллектуального труда: исследование основных подходов // Экономика Украины. – 2005. – №3. – С. 49–55
2. Майбуров И. Эффективность инвестирования в человеческий капитал в США и России // Мировая экономика и международные отношения. – 2004. – №4. – С.3–13

**Осадчий Е.И.**

## **ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В КРЫМСКОМ РЕГИОНЕ**

Бурный рост информационных технологий (ИТ) несомненно проникает во все сферы экономической и общественной жизни стран мира. Вместе с тем совершенствование ИТ сочетается с развитием транспорта как основы национального и регионального воспроизводства. Это проявляется в преобладании фондов последнего ввиду повышенной капиталоемкости. Так, доля основных средств транспорта в АР Крым составляет 9,5%, почты и связи – 2,1% [1, с.13]. На региональном уровне транспорт выполняет ряд как макроэкономических (магистральный), так и внутрирайонных функций, главные среди которых – обеспечение грузо- и пассажиродвижения. Изменение приоритетов и векторов развития требует разработки стратегии развития этой важной сферы.

Обращение к официальным документам стратегического характера [2] выявляет будущее развитие транспорта в системе стратегических ориентиров транспортноёмких отраслей. В стратегии развития Крымской автономии среди поставленных задач экономического вектора, развитию транспортной

инфраструктуры определено седьмое место [3]. Между тем реализация Миссии Крыма и трех векторов его дальнейшего развития связано с деятельностью транспорта автономии. Сложность и зависимость его работы от прогнозируемой динамики социально-экономического развития, как и решаемые собственные проблемы настоятельно требуют применения стратегических подходов.

Цель статьи – сформировать концептуальные подходы стратегии развития этой жизненно важной сферы Крымской экономики. Для выполнения поставленной цели предлагается решение ряда задач, а именно:

- определить суть стратегии развития транспорта Крымского региона, ее место в системе субстратегий;
- выявить стратегические приоритеты развития транспорта автономии.

Этимологически термин “стратегия” определяется как план действий на долгосрочный период. Более частная, экономическая стратегия трактуется как долгосрочный курс экономической политики, который предусматривает решение крупномасштабных экономических и социальных задач [4, с.88]. Теоретическое осмысление термина “стратегия” в национальной науке началось в период социально-экономических реформ и связано с развитием особого направления – стратегического менеджмента. В этом контексте стратегия определяется как набор правил в практике управленческих решений, которыми руководствуются для обеспечения миссии и достижения целей организации [5, с.71]. Стратегическое управление, как комплексный процесс, направленный на разработку и реализацию стратегии субъектов, на региональном уровне осуществляется в виде : а) внутри- ; б) межфирменной (корпоративной); в) общерегиональной стратегии. Последняя разрабатывается во исполнении Закона Украины “О стимулировании развития регионов” и постановления Кабинета Министров Украины “Об утверждении Государственной стратегии регионального развития на период до 2015 года”.

Рассматривая стратегию развития АР Крым, следует отметить, что ее миссия и цели направлены на подъем экономики и социальной сферы до уровня, когда Крым сможет войти в пятерку регионов по показателям общественного развития [3.с.4]. Вместе с тем стратегия, выступающая сложным прогнозным документом, разрабатывается специалистами Министерства экономики АР Крым, с участием представителей Крымской академии наук, адресована для реализации субъектам, которые руководствуются разными системами экономических ценностей. Это связано с тем, что экономические субъекты исходят из собственных ведомственных, отраслевых и коммерческих интересов. Одновременно стратегия должна коррелироваться с экономической стратегией государства. Такое противоречие может быть устранено разработкой субстратегий развития и их корректного соотношения между собой. Эту процедуру целесообразно провести и в отношении прогнозирования развития транспорта.

Общий механизм взаимодействия общей стратегии и субстратегии развития транспорта предполагает : а) разработку стратегических приоритетов, общерегиональных целей и задач развития; б) выработку организационно-хозяйственных и отраслевых субстратегий; в) корректировку целей и задач субстратегий в соответствии с общекрымскими ориентирами (Рис 1).



Рис 1. Вариантная схема стратегии развития транспорта а АР Крым

В итоге синтез частных стратегий развития уточняет общестратегические позиции и выбор поведения участников. В целом, в стратегии социально-экономического развития АР Крым стратегия развития транс-

порта выступает как субстратегия. Однако реализация векторов его развития способствует выполнению заданий остальных субстратегий развития хозяйственного комплекса полуострова.

Это связано со спецификой работы транспорта как особого вида деятельности. В экономике Крыма транспорт выполняет четыре функции. Первая среди них – консолидирующая функция. В этой связи транспорт выступает единственным средством движения факторов регионального воспроизводства. Второй следует определить воспроизводственную функцию, т.к. транспортные издержки занимают значительное место в затратах на производство продукции, достигая 40% в промышленности строительных материалов. Третья функция связана с обеспечением оборота товарных масс. Учитывая, что в АР Крым наблюдается рост предприятий, имеющих стабильные объемы реализации продукции (с 9315 до 10234 за 2001 – 2004 гг.), данная функция Крымского транспорта будет усиливаться.

В связи с четвертой, интегрирующей функцией транспорт выступает связующим звеном в территориальной дифференциации производственной деятельности. Вместе с тем транспорт отражает сложившуюся специализацию и уровень товарности отдельных территорий и как результат – их значительные различия в территориальной концентрации производства. Так, доля г.Симферополя в структуре внутрикрымских перевозок возросла с 1995 по 2004 гг. с 12,2 до 27,4, Сакского района – с 4,7 до 12,5% [1, с.46]. Одновременно отдельные виды транспорта способствуют активизации внешнеэкономической деятельности. При этом они не только выступают проводящей системой в экспортно–импортных операциях, но и активно участвуют в развитии международного рынка транспортных услуг (ТУ). Стабильное внешнеторговое сальдо услуг транспорта определяет закреплённость крымских предприятий в этом сегменте мирового рынка услуг. Одновременно значительные колебания в экспорте ТУ (2001г. – 54,8, 2003г. – 97,2, 2004г. – 82,8 млн. долл. США) свидетельствует о не вполне устойчивом положении крымских предприятий на этом рынке ТУ и требует выработки стратегических задач и в этом направлении деятельности.

В условиях интеграции всех видов транспорта в Европейскую и мировую транспортные системы, особую роль в крымском экспорте–импорте ТУ занимает морской транспорт. По нашим подсчетам, его доля в экспорте услуг достигла 62,8%, в импорте услуг также резко возросла (с 22 до 87%) при росте и абсолютных показателей перевозочной работы. Для роста показателей этого вида транспорта в общекрымской стратегии предусмотрены такие направления деятельности как а) реформирование методов управления и форм хозяйственной деятельности портов в соответствии с требованиями развития транспортных услуг; б) внедрение прогрессивных транспортно-технологических систем, отвечающих мировым стандартам; в) участие портового хозяйства в создании международного туристского продукта [3]. Последнее будет реализовываться через реконструкцию пассажирского терминала в Ялтинском порту и создание инфраструктуры для развития яхтенного туризма.

Иные стратегические приоритеты определены для наземного транспорта Крыма. Его отрасли выполняют преимущественно национальные перевозки, связывая Крым с другими регионами страны. При выработке субстратегии развития видов наземного транспорта следует учитывать ряд общих проблем.

Первая связана с повышенной степенью износа его основных средств. На железнодорожном транспорте он достиг 64%, автомобильном – 58%. Особенно высока степень износа фондов электротранспорта (74%), что снижает его комфортность и одновременно усиливает аварийноопасность. Между тем именно этот вид транспорта осуществляет пассажироперевозки, в т.ч. рекреационного характера.

Актуальной для транспорта остается проблема инвестирования. За 2001 – 2004 гг. инвестиции в основной капитал транспорт увеличились с 77 до 140 млн. грн. [1]. При этом наблюдаются явные диспропорции в инвестировании: 21,8 млн. грн. в 2004 г. было направлено на развития местного и автодорожного транспорта, лишь 4,8 млн. грн. – на развитие железнодорожного транспорта. Учет указанных проблем наряду со сложностями организационно-управленческого характера подвигают к необходимости разработки субстратегий развития наземного транспорта. При этом каждая из них помимо специфических задач, должна обязательно формулировать общие приоритеты развития. По нашему мнению, они заключаются в выявлении : а) тенденций развития каждого вида транспорта в составе средств перевозки, радиусах и направленности перевозок ; б) прогнозов как объемов грузо- и пассажироперевозок, так и их состава; в) рационального соотношения пассивной и активной части фондов транспорта и на основе этого рациональной инвестиционной политики ; г) роли и участия каждого вида транспорта в реализации субстратегий рыночного, территориального развития и основных видов деятельности на полуострове.

**Выводы:** В результате воздействия факторов геостратегического положения и экономического порядка в Крыму сформировался комплекс видов транспорта. Его материально–техническая база не вполне способна решать современные задания перевозочного процесса, связанные с решением стратегических задач. В этой связи помимо общерегиональной стратегии, необходима разработка стратегии развития собственно транспорта в регионе. Структурно она включает общие задачи стратегического развития этого вида деятельности на ближайшие 10 – 15 лет и субстратегии, отражающие специфику дальнейшего развития каждого вида транспорта в функциональном, материально–вещественном и территориальном сегментах.

### Источники и литература

1. Транспорт і зв'язок Автономної Республіки Крим. 2004. Стат. збірник. – С.: ГУС, 2005.
2. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004 – 2015 роки). Шляхом європейської інтеграції // Економіст. – 2004. – № 5.
3. Стратегия развития Автономной Республики Крым на период до 2015 года. – С.: МЭ АРК, 2006.
4. Економічний словник – довідник / за ред. С.Моченого. – К.: Фенікс, 1995.
5. Буздан Б. Менеджмент в Україні: сучасність і перспектива. – К.: Основи, 2001.