

2) экономические задачи:

- облегчение общего состояния экономики;
- рост общего объема отечественного производства;
- рост надежности национальной валюты и др.;

3) ресурсные задачи:

- возможность формирования капитала для начинающих семей;
- доступность научно-технического и информационного потенциала;
- развитие рынка недвижимости и др.

4) социально-психологические задачи:

- оптимизация систем «семья» и «бизнес»;
- создание и пропаганда позитивного образа предпринимателя в сфере малого бизнеса;
- развитие молодежного и женского предпринимательства.

Выводы.

В заключение необходимо отметить, что практически в любой цивилизованной стране малый бизнес поддерживается государством имеет льготы при налогообложении.

У нас же, перед малым бизнесом возникает много, зачастую непреодолимых барьеров, как на уровне регулирования государством, так со стороны финансовых учреждений. Важными шагами в их преодолении, предпринятыми недавно, стали попытки публичного обсуждения и принятие нового Налогового кодекса и других экономических реформ правительства Украины.

Поэтому, можно сказать на данный момент нет единой и четкой стратегии развития малого бизнеса в Украине. В связи с этим возникает необходимость научного решения вопроса повышения эффективности малых предприятий как важной основы развития всей экономики Украины в целом.

Источники и литература:

1. Хандурин Н. В. Малое предприятие – мостик к гражданскому обществу / Н. В. Хандурин // Зеркало недели. – 2004. – № 12. – С. 47-48.
2. Киселев А. П. Теория и практика современного бизнеса (или как создать фирму и работать на себя) / А. П. Киселев. – К. : ЛИБРА, 1995. – 248 с.
3. Саакова И. А. Малый бизнес в Украине мельчает / И. А. Саакова, С. Н. Тымчишин // Дело. – 2007. – № 11. – С. 15-16.
4. Соболев С. Н. Предпринимательство (Начало бизнеса) / С. Н. Соболев. – К., 1994. – 176 с.
5. Кужель А. В. Малый бизнес как индикатор демократии / А. В. Кужель // Зеркало недели. – 2002. – № 29 (404). – С. 34-36.
6. Соціологія бізнесу : навч. посіб. / авт.-уклад. проф. А. А. Герасимчук. – Житомир : Вид-во ХДУ ім. І. Франка, 2006. – 280 с.

Потеев А.Т., Потеева М.А.

УДК 338.242:656

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ПРАКТИКЕ МОРСКИХ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА

Актуальность темы исследования обусловлена кризисным состоянием системы управления национальными хозяйствами, опирающимися исключительно на главенствующее значение государственного регулирования. Настало время выработать новые методы организационно-экономического механизма, в которых результативно сочетались бы госрегулирование и рыночное саморегулирование. Необходимо научно обосновать инновационные формы использования государственной и частной форм собственности, формы хозяйствования в которых органично согласовывались государственные, общественные и частные интересы.

Целью статьи является обобщение отечественной и мировой практики, научное обоснование системной концепции интеграции усилий менеджмента государственных морских портов с активной деятельностью частных компаний, приносящей взаимовыгодные результаты для государства, отрасли и предприятий. На основе обобщений практических достижений откроется возможность научно обосновать важнейшие и успешные формы государственно-частного партнерства, выработать концепцию дальнейшего совершенствования всего хозяйственного механизма отрасли, региона и транспортных узлов морских портов.

Степень изученности проблемы, принимая во внимание появление все новых, специфических форм интеграции интересов государства и бизнеса, можно признать недостаточной. В научных публикациях Никифорчука А.И., Цветова Ю.М., Чухно А.А. и многих других отечественных и зарубежных авторов обстоятельно исследованы методы государственного регулирования и отдельно рыночного саморегулирования в системе хозяйственного механизма [3]. В исследованиях Н. Гребенника, В. Чекаловца, А. Петрова, К. Ильницкого и др. представлено научное обоснование выгоды для портов и стивидорных компаний совместное строительство отдельных терминалов, передача прав управления портовым имуществом или перегрузочными процессами [1; 2; 4]. Однако комплексного изучения всей системы государственно-частного партнерства не осуществлено и нуждается в более детальной проработке.

В качестве исходной методологической основы для комплексного исследования системы государственно-частного партнерства в деятельности морских портов принята теория организационно-экономического механизма национальной экономики [5]. Государственно-частное партнерство (ГЧП) в данном исследовании принято в качестве инновационного метода, применяемого в современном хозяйственном механизме.

Основной материал исследования. История становления государственно-частного партнерства полна событиями как положительного, так и неудачного характера. В Украине создание Указом Президента Украины от 13 августа 1993 года акционерного судоходного концерна «Бласко-Черноморское морское пароходство» привело к негативным последствиям для нашего пароходства. По договору Черноморского морского пароходства о сотрудничестве с британской компанией «Сильвер лайн» и дочерней «Ви Шипс» украинской стороной было передано в менеджмент 50 судов. Страна потеряла мощного морского перевозчика.

Сотрудничество государственных морских портов Украины оказалось более результативным для морского хозяйства страны. В 1993 году были созданы первые частные стивидорные компании «Айронимпекс – Украина», «Металзюкрейн Корп. ЛТД» и «Новолог», с которыми Одесский морской торговый порт заключил договоры о совместной деятельности. Совместная деятельность – первая организационно-правовая форма сотрудничества украинских государственных портов с частными стивидорными компаниями. Она позволила порту привлечь дополнительные грузопотоки и инвестиции. Уже к 2002 году в порту на условиях совместной деятельности в разных сферах работало 20 компаний. Но в 2003 году договоры о совместной деятельности под давлением Министерства транспорта были расторгнуты, за исключением трех компаний. В 2008 году Минтрансвязи издало приказ о запрете государственным портам заключать такие договоры.

Приватизация государственного имущества с последующей реконструкцией и модернизацией морского хозяйства – вторая форма взаимоотношений «государство – бизнес». Результаты этой формы также неоднозначны. Так, в результате приватизации с последующей реконструкцией, на базе мощностей Северной площадки Севастопольского морского завода в 1995 году была создана стивидорная компания «Авлига». Сегодня эта компания – одно из наиболее динамично развивающихся предприятий Севастополя. Компания занимается морской перевалкой грузов, обрабатывает металлоконструкцию, оперирует одним из крупнейших в стране зерновых терминалов.

Лидером партнерских связей государственного морского порта и частных стивидорных компаний остается Одесский морской порт. В апреле 2010 года в Одесском порту начато строительство будущего контейнерного терминала «Карантинный мол». Терминал станет продолжением ныне действующего, где оператором с 2001 года выступает компания «ГПК Украина» - дочернее предприятие немецкой компании НРС – Hamburg Port Consulting, входящей в концерн ННЛА. Строительство терминала ведется на паритетных началах Одесского порта и «ГПК Украина», при активной поддержке городским головой Одессы А. Костусевым. «Карантинный мол» станет одним из мощнейших контейнерных терминалов Украины. Приведенный пример красноречиво свидетельствует о достигнутом консенсусе региональной власти, менеджмента Одесского морского порта, руководящего состава и собственников частных компаний.

Богатую перспективу развития контейнерных перевозок имеет Ильичевский морской порт. Программа «4 М», предусматривающая в отдаленном будущем выход пропускной способности порта на 4 млн. TEU, предполагает развитие в два этапа. Во втором этапе предусматривается реконструкция и модернизация причалов №1 и 2. Запланировано поставить технологию электрических RTG, новые краны класса Super Post Rapax, углубить акваторию у причалов до 16 км и, таким образом, получить комплекс для самых больших современных контейнеровозов. Только за счет реконструкции и модернизации кранов на причале №1, контейнерный терминал порта выходит на 1,35 млн. TEU ежегодно. Однако пока реализация проекта затягивается, переговоры сторон зашли в тупик, а порт и государство теряют серьезные доходы. Крупные инвесторы придут в Украину на понятных, прозрачных условиях. Такие большие проекты, как в Ильичевске, нигде в мире государство не реализует. Украине нужен закон о портах, который определит условия государственно-частного партнерства в отрасли. В сложившейся мировой практике частный бизнес строит причалы, которые остаются в его собственности, а государство отвечает за акваторию, дноуглубление и дороги к порту.

Государственное и частное партнерство в развитии морских портов Украины нуждается в более совершенном и стабильном законодательстве. Десять лет попытки принять Закон о морских портах пока что дошли до принятия проекта закона Верховной Радой в первом чтении. Однако и в принятой редакции закон уже отстал от жизни. Среди острых вопросов, которые не решает закон в нынешней редакции – создание равных возможностей для государственных портов и частных терминалов, условий для свободной конкуренции. Причем на неравные условия справедливо жалуются обе стороны. Например, введение в последнее время различными законами целого ряда ограничений для госпредприятий создало значительные трудности для украинских портов. Это сказывается на их конкурентоспособности. Устарел Кодекс торгового мореплавания.

Частный бизнес, пользуясь уже сформированной инфраструктурой, может развиваться в соответствии с рыночными законами. Государственные порты такой свободы лишены. Нужен такой закон, который создаст комфортные и равные условия для развития как государственных, так и частных операторов, и в целом морского бизнеса.

Ряд вопросов возникает с реализацией права собственности. Акватория и территория порта не подлежат приватизации. Имущественный комплекс в законе конкретизирует, что может быть приватизировано, а что нет. Акватория отводится госадминистрации. Казалось бы все законодательно прописано. Но тут же появляются многие другие нерешенные организационные и правовые вопросы. Закон не решает важного вопроса о конкуренции в развитии терминального бизнеса. В нем требуется обязательная регистрация новых терминалов. Но не определено положение уже построенных терминалов. Имеются сомнения в целесообразности законодательного установления тарифов на портовые услуги, которые определяются рыночной конъюнктурой. В бассейне Черного моря нет портов дороже украинских, где сборы почти в два раза выше, чем в Констанце и более чем в три раза выше, чем в портах Средиземноморья, в том числе Турции, Греции, Италии, Египте. Все это не способствует развитию транзита. Например, для фидерного судна заход в Констанцу стоит порядка 15 тысяч долларов, а в Ильичевск – 30 тысяч. Сегодня любой порт мира оперирует круглосуточно по одинаковым ставкам. За работу в портах Украины ночью, в праздники дополнительно начисляют от 25 до 100% от обычных портовых сборов. Не оговорены в законе условия равноправного государственно-частного партнерства, благодаря чему частник мог бы безбоязненно вкладывать свои средства в те проекты, на которых у госпредприятия своих денег не хватает. Не должно быть так, как это произошло с «ТИСом»: компания по договоренности с портом вложила деньги в дноуглубление, а вернуть их отказались.

Крупнейшим транспортно-логистическим объединением на постсоветском пространстве является «национальная контейнерная компания» (НТК). В кризисном 2009 году общий грузооборот терминалов НТК упал незначительно и составил около 1,2 млн. TEU. Компания укрепила свои позиции на российском рынке контейнерных перевозок, где доля НТК выросла с 28% в 2008 году до 38% в 2009 г. В группу НТК входят предприятия Азово-Черноморского бассейна. В их числе: контейнерный терминал «НУТЭП» в порту Новороссийск с пропускной способностью 250 тыс. TEU в год; терминал «Укртрансконтейнер» в порту Ильичевск с пропускной способностью 850 TEU и перспективой расширения до 4 млн. TEU в год.

В Новороссийске, благодаря строительству нового причала «НУТЭП» к 2015 году будет перерабатывать до 550 тыс. TEU. Проект уже разработан, идет утверждение. Планируется сменить технологию обработки контейнеров – вместо ричсталкеров будут установлены электрические RTG (4 единицы) с кабельным барабаном. Это позволит улучшить экологию, повысить скорость обработки контейнеров и сэкономить топливо. Кран за счет маленького дизеля может самостоятельно переезжать от одного штабеля к другому, где есть возможность подключиться в электрическую сеть.

На условиях ГЧП в 2009 году было завершено юридическое оформление нового строящегося морского порта России – Тамань. Строительство порта на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог было предусмотрено Концепцией развития портов края и федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)». Крупнейшие порты региона Новороссийск и Туапсе работают с перегрузом, а условия их развития крайне сложные. По проекту инвестор в строительстве порта Тамань сам создает причальную инфраструктуру и несет ответственность за сроки строительства. Государство в лице ФГУП «Росморпорт» создает только систему навигационной безопасности и выделяет деньги на открытие международного пункта пропуска, прокладку наземных транспортных коммуникаций. Основными инвесторами в строительстве порта Тамань выступают ОАО «Тольяттиазот», ЗАО «Таманьнефтегаз», ООО «Пищевые ингредиенты», ЗАО «Таманьнефтегаз» завершает строительство первой очереди перегрузочного комплекса для перевалки темных и светлых нефтепродуктов, нефти, сжиженных углеводородов общей мощностью до 10,5 млн. тонн в год. Портовая технология с уходящими в море эстакадами на расстояние более 2 км и глубиной до 20 км позволяет принимать и обрабатывать суда грузоподъемностью до 100 тыс. тонн.

Компания «Пищевые ингредиенты» ввела в 2008 г. в строй первую очередь комплекса по перевалке масложирового сырья и виноматериалов с проектом до 500 тыс. тонн в год. Уже в 2009 году комплексом было переработано более 70 тыс. тонн импортного сырья. Кроме того, компания планирует к 2014 году построить в порту Тамань зерновой терминал мощностью 8,6 млн. тонн в год, способный принимать суда дедейтом до 40 тыс. тонн. По планам Минтранса РФ предусмотрено, что до 2015 года Тамань сможет выйти на проектную мощность в 30 млн. тонн наливных и 3,5 млн. тонн сухих грузов. В перспективе через этот порт будет переваливаться до 70 млн. тонн грузов ежегодно.

В ряде морских держав Азово-Черноморского бассейна ГЧП осуществляется преимущественно через приватизацию портового имущества или долгосрочную (до 50 лет) аренду портов частными компаниями.

В последнее десятилетие прошла приватизация морских портов Грузии. Первой была продажа в 1999 году датской Greencoast Group батумского нефтяного терминала. В тот период терминал перерабатывал лишь 3 – 3,5 млн. тонн нефти в год. Приватизированный терминал взял в аренду на 10 лет три нефтеперерабатывающих причала Батумского порта всего за 20 тыс. долларов в месяц. На терминале была проведена реконструкция основной его части, в результате которой он смог перерабатывать около 9 млн. тонн нефти и нефтепродуктов в год. Его мощность выросла до 15 млн. тонн.

В 2006 г. тоже датская компания выиграла тендер на управление Батумским морским портом на 49 лет за 92 млн. долларов. Наконец, в 2008 году казахская государственная компания «Каз Мунай Газ» приобрела у Greencoast Group Батумский нефтяной терминал вместе с правами на управление Батумским морским торговым портом. Общая сумма сделки составила 330 млн. долларов. Грузооборот Батумского порта с

нефтетерминалом в 2007 году составил 11,2 млн. тонн, в том числе 9,6 млн. тонн наливных и 1,6 млн. тонн сухих грузов.

Второй крупнейший порт Грузии – Поти – также был приватизирован через предварительное акционирование. В два этапа все 100% акций порта были проданы компании «RAK Snvestment Authorsty» из ОАЭ. Общая сумма сделки составила 155 млн. долларов. По договору новый владелец обязался инвестировать значительные суммы в разработку прилегающих к порту земель, в строительство нового порта и свободной экономической зоны. «RAK Snvestment Authorsty» объявила о планах инвестировать в различные проекты в ближайшие четыре года до 200 млн. долларов. Грузооборот порта Поти в 2007 году составил 7,7 млн. тонн, из них 1,4 млн. тонн наливных грузов.

Рассмотрим несколько примеров приватизации морских портов Турции. Эта страна располагает 174 портами и терминалами, способными обслуживать суда грузоподъемностью 500 регистровых тонн и более. Почти 85% внешней торговли страны проходит через морские порты. Большая часть из них это небольшие терминалы, которыми владеют частные компании.

Среди наиболее крупных портов семь до недавнего времени находились в ведении государственных турецких железных дорог. В середине 2000-х начался процесс приватизации шести из них. Это порты Самсун, Бандырма, Измир, Мерсин, Искендерум и Дериндже. Стамбульский порт Хайдарпаша в программу приватизации не вошел, поскольку его планировали перепрофилировать в пассажирский.

Руководит процессом приватизации Государственная Администрация по приватизации при Премьер-министре страны. Поскольку по турецкому законодательству государственные порты не могут быть проданы в частные руки, была составлена схема приватизации через передачу портов в управление частным компаниям на длительный срок: от 36 до 49 лет, после чего порты должны вернуться в государственное управление. Право на управление портами надо выиграть в ходе тендеров, к участию в которых допускались как турецкие, так и иностранные компании. Передача портов в управление делалась на условиях сохранения в надлежащем состоянии всего портового хозяйства и с условиями оговоренного в каждом случае объема инвестирования в модернизацию портовой инфраструктуры.

Первым портом, выставленным на продажу в 2005 году оказался Мерсин, расположенный на берегу Средиземного моря. Участвовали в торгах многие крупнейшие портовые операторы. В итоге, в 2007 году права на управление портом Мерсин были проданы за 755 млн. долларов на 36 лет совместному предприятию, созданному сингапурской компанией PSA и турецкой Afken Holding. На момент заключения сделки порт имел 23 причала, общую площадь 786 тыс. кв. метров, мог обрабатывать до 3800 судов в год. В 2007 году его грузооборот составил 15 млн. тонн.

В мае 2007 года прошел тендер на продажу прав управления в течение 49 лет портом Измир на Эгейском море. Его выиграл консорциум компаний «Hutchison – Global – EIB», предложивший рекордную для Турции сумму в 1,275 млрд. долларов. Грузооборот порта Измир в 2007 г. – 12 млн. тонн.

В сентябре 2007 года турецкая компания «Turkerler Group» также в результате тендера получила в управление порт Дериндже на 36 лет за 195,3 млн. долларов. Порт Дериндже связан железнодорожно-паромной линией с Ильичевским морским портом Украины. Грузооборот турецкого порта Дериндже в 2007 году составил чуть больше 3 млн. тонн.

В мае 2008 года право на управление портом Бандырма на Мраморном море выиграла турецкая компания Colebi Holding за 175,5 млн. долларов. Спор за победу в этом тендере вели 12 компаний. Грузооборот порта Бандырма в 2007 году составил 8,46 млн. тонн.

Весной 2011 года права на оперирование морским портом Самсун в Турции переданы на 36 лет Seu Group, которая заплатила за это 125,2 млн. долларов. На приобретение прав управления был получен кредит в государственном Vakifbank. Грузооборот порта Самсун в 2007 году составил 1,6 млн. тонн.

Последний из шести приватизируемых турецких портов – Искендерун был выставлен на продажу и тендер проведен еще в сентябре 2005 года. Но затем последовали судебные тяжбы, которые привели к аннулированию результатов тендера. В настоящее время идет подготовка к повторной процедуре продажи морского порта.

Обобщая отечественный и зарубежный опыт государственно-частного партнерства в деятельности морских портов Азово-Черноморского бассейна, можно выделить несколько наиболее успешных форм интеграции интересов государства и бизнеса, сгруппированных на рис. 1. Проведенный анализ подтверждает необходимость создания Единой комплексной программы ГЧП.

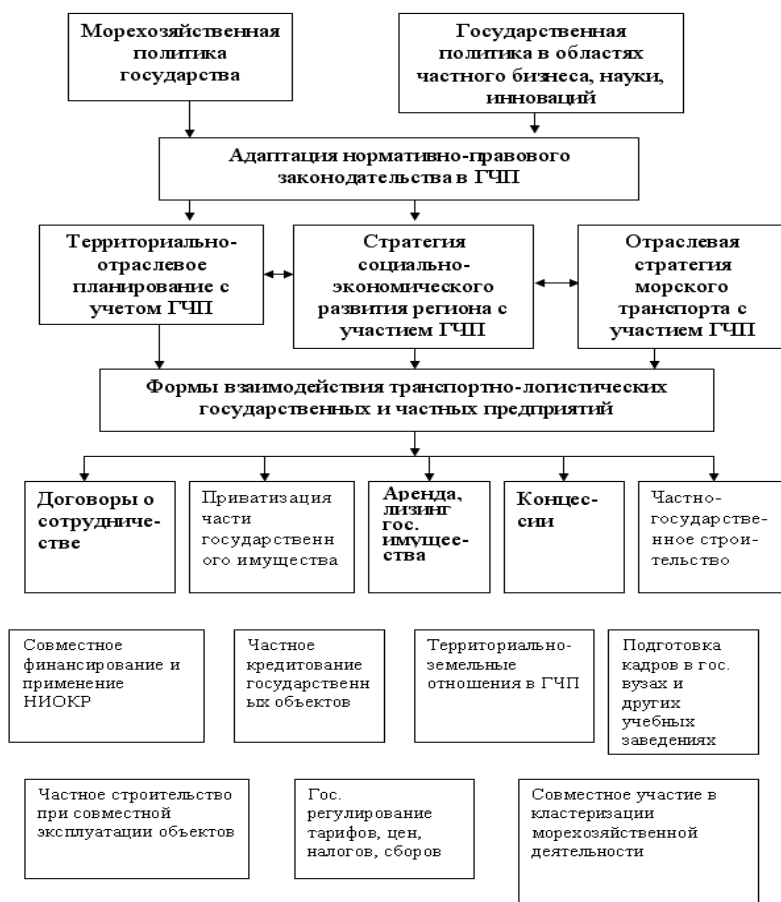


Рис. 1. Модель интеграции интересов государства и бизнеса в морехозяйственной деятельности

Процесс интеграции интересов государства и бизнеса, реализация государственно-частного партнерства начинается на высшем политическом уровне государства с формированием национальной политики в областях хозяйственной деятельности транспортной сферы, в отношении к частному бизнесу, в сфере науки, в инновационной политике государства. Принятые общеполитические решения в указанных областях и отражающие общее отношение правительства к ГЧП, должно быть зафиксировано в соответствующих нормативно-правовых актах. Ряд действующих законоположений, нормативов нуждается в адаптации к новым политическим решениям относительно ГЧП. Далее следует этап стратегического, перспективного и оперативного планирования. Охватывающие отрасль, регион и предприятия, участвующие в ГЧП. Практическая реализация планов достигается посредством различных организационно-экономических форм взаимодействия государственных и частных предприятий.

В морехозяйственной деятельности морские торговые порты оказались наиболее продвинутыми в организации государственно-частного партнерства. Тому есть ряд объективных причин. Морские порты представляют собой в настоящее время транспортно-логистические центры, связывающие многие виды транспорта с бесчисленным количеством предприятий грузоотправителей и грузополучателей. Значительная часть предприятий давно уже находится в частной собственности, тесно связана с бизнес-структурами и поэтому лоббирует ГЧП.

Для успешной интеграции интересов и усилий государства и частного бизнеса необходим, прежде всего, консенсус между общенациональными властными структурами, административной элитой региона и деловыми частными предпринимателями. Любой конфликт, ущемление интересов или просто взаимное непонимание между этими тремя субъектами государственно-частного интеграционного процесса оборачивается ущербом для всех сторон. Ущербность отсутствия консенсуса участников интеграционного процесса проявляется в потере времени, ослаблении конкурентоспособности, утрате экономико-финансовых и технологических выгод государственно-частного партнерства.

Консенсус государственно-частного партнерства может быть достигнут на основе следующих принципов:

- верховенства общенациональной государственной власти;
- гармоничности интересов всех субъектов интеграционного процесса;
- взаимной выгоды социально-экономических и экологических результатов интеграции для государства, региона, предприятий любой формы собственности, участвующих в интеграционном проекте;
- справедливого распределения доходов между участниками процесса;
- равнозначности риска инвестирования средств участниками, обоснованной продолжительности сроков окупаемости и сроков реализации интеграционных проектов.

Формально часть указанных принципов может быть учтена при составлении официальных договоров, соглашений и других документов. Однако консенсус предполагает не только оформленные и задокументированные обязательства сторон. Кроме того, а скорее, прежде всего, нужны непреодолимая воля и инициатива государственной, региональной и деловой элиты в реализации интеграционного проекта. Только при этих условиях процесс переходит в следующую стадию – разработку стратегий, планированию и поиску конкретных форм взаимодействия.

В сфере морехозяйственной деятельности и, в частности, в деятельности морских портов, как важных транспортно-логистических центров, отечественная и зарубежная практика выработала множество конкретных форм взаимодействия государства и бизнеса. В научной и периодической литературе немало публикаций по данной теме. Вместе с тем, сохраняется необходимость в системном и комплексном подходе к организации всего процесса интеграции усилий государства и бизнеса. Нужно научное обоснование организационно-экономического механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). В ГЧП раскрывается форма взаимодействия государственного регулирования экономики с рыночным саморегулированием. Решение этой проблемы будет означать завершение теоретических баталий между сторонниками только государственного управления экономикой и яростными защитниками рыночного саморегулирования. В ГЧП государственный сектор экономики, государственные предприятия становятся в полной мере рыночными предпринимателями. С другой стороны, предприятия частного бизнеса долевым или иным образом участвуют в решении государственных задач. Они поддерживают или конкурируют с государственными предприятиями, обеспечивают их деятельность новыми технологиями, совместными инвестициями, занятостью рабочей силы, решением ряда социальных проблем и т.п.

Выводы. Таким образом, государственно-частное партнерство в морехозяйственном комплексе в целом и особенно в деятельности морских портов демонстрирует успешное решение целого ряда экономических, технологических, социальных и межгосударственных проблем. Это реальный путь получения эффекта синергии в сочетании государственного регулирования и рыночного саморегулирования в общем организационно-экономическом механизме национального хозяйства.

Морские порты Азово-Черноморского бассейна в Украине успешно реализуют преимущества ГЧП. Однако им нужна государственная и региональная поддержка.

Источники и литература:

1. Ильницький К. Почем нынче порты? / К. Ильницький // Порты України. – 2011. – № 7. – С. 27-31.
2. Крыжановский С. В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях : монография / С. В. Крыжановский. – Одесса : Агропринт, 2008. – 184 с.
3. Никифорчук О. І. Перспективи створення мережі транспортно-логістичних центрів в Україні / О. І. Никифорчук // Продуктивні сили і регіональна економіка : зб. наук. пр. : у 2-х ч. / РВПС України НАН України. – К., 2007. – Ч. 1. – С. 212-217.
4. Чекаловец В. И. Перспективы кластерных структур в морской отрасли Украины / В. И. Чекаловец, Н. Г. Гребенник // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 40-43.
5. Чухно А. Хозяйственный механизм и пути его совершенствования на современном этапе / А. Чухно // Экономика Украины. – 2007. – № 3. – С. 60-67.
6. Шелюбская Н. Косвенные методы государственного стимулирования инноваций: опыт Западной Европы / Н. Шелюбская // Проблемы теории и практики управления : междунар. журнал. – 2001. – № 3. – С. 48-50.

Радько А.А.

УДК 331.556.4.(477)

СОВРЕМЕННЫЕ МИГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ И ПРИОРИТЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ МИГРАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ

Введение. Внутренние экономические трудности, политическая нестабильность и экологические катастрофы в самых разных регионах мира приводят к тому, что через Украину проходит один из самых мощных миграционных потоков в мире. По данным Международной организации по миграции (МОМ) и данным Всемирного банка, в 2010г. в мире насчитывалось около 215 млн. мигрантов, что составляет 3% населения Земли. Через 10 лет в мире будет около 450 млн. мигрантов, что равняется нынешнему населению Евросоюза [18].

Особенности географического положения Украины как территории, пересекаемой мировыми миграционными путями, а также внутренние факторы экономической и социальной жизни обуславливают интенсивные миграционные процессы как внутри Украины, так и за ее пределами. В Украине происходит одновременно два процесса: миграция украинских граждан в благополучные страны Запада в поисках заработка и нелегальная миграция в Украину рабочей силы из стран Африки, Азии и Латинской Америки. Миграция становится существенным фактором социально – экономического развития страны, что требует пересмотра направлений государственной политики, определения новых целей и приоритетов. В связи с этим формирование миграционной политики государства, адекватной современным требованиям, превращается в задачу стратегического значения, от успешного решения которой во многом будет зависеть его дальнейшее развитие.