

**MODERN MECHANISMS OF SUBSTITUTION OF FOOD IN THE AGRO-INDUSTRIAL
COMPLEX OF IRKUTSK REGION**

© 2015

Y. V. Mornova, postgraduate student of the Department of "Management and information technology"
Bratsk State University, Bratsk (Russia)

Abstract. In the article the problem of import of goods in the Irkutsk region in terms of sanctions imposed against the Russian Federation by countries of the European Union and the United States. The tasks set by the Government of the Russian Federation before the authorities of Irkutsk region. A set of measures of state support of the agricultural sector the agricultural sector of the economy of the Irkutsk region, necessary for solving the government of the Russian Federation. The article also gives the rationale for the creation of an innovative mechanism to promote import substitution in the sphere of agrarian policy of the Irkutsk region, the development and the implementation of which will have an impact on the stimulation of the process of food import substitution, as well as the search for new methods of optimization of activity of the enterprises of the agricultural sector. The article describes the main mechanisms to stimulate the process of import substitution of agricultural food agro-industrial sectors of the economy, operating on the territory of Irkutsk region: an effective investment policy and state support of small business in the agricultural sector. The analysis of the results of a set of measures of state regulation of agro-industrial complex with regard to their implementation in 2014, contributing to the stimulation of food import substitution, as well as influencing the competitiveness of the food of the Russian agricultural producers. The article outlines, existing problem areas that prevent optimization of activity of the agricultural enterprises of Irkutsk region. A number of the measures, aimed at creating a favourable economic environment for enterprises of small farms. The article also outlines the need for application of methods of agromarketing on the formation of well-established channels of supply and distribution of products; proposed measures to encourage import substitution in the production of agricultural machinery and equipment manufacturer in Russia.

Keywords: substitution, competitiveness, investment, and strategic management.

УДК 330.34:656.078:338.1

**КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
СУДОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ**

© 2015

Л.Н. Наумова, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры
внешнеэкономической деятельности

Херсонский национальный технический университет, Херсон (Украина)

Аннотация. В статье рассматриваются ключевые проблемы развития судостроения Украины. На основе обобщения научных публикаций и исследований автора обосновывается необходимость стимулирования развития отрасли на принципах государственного протекционизма.

Ключевые слова: судостроение, проблемы развития, протекционизм, проблем украинского судостроения, морские грузовые перевозки.

Суднобудування є однією з провідних, найбільш перспективних та привабливих галузей світової економіки. Із розширенням міжнародної торгівлі попит на морські вантажні перевезення щорічно зростає, суднохідні компанії активно розміщують замовлення суднобудівельним компаніям, портфелі замовлень яких розписані на багато років вперед.

У будь-якій морській державі суднобудівна галузь є предметом турботи і підтримки уряду, тому що вона забезпечує значний експортний потенціал, активну роботу безлічі інших сфер економіки, особливо чорної і кольорової металургії, машинобудування, електротехнічної і кабельної промисловості, електроніки тощо, забезпечує функціонування морського і річкового транспорту, рибпромислового, прикордонного і військового флотів. Саме тому питання відродження вітчизняного суднобудування, але воно неможливе без державного комплексу, повинне бути першочерговою державною проблемою.

Україна традиційно була значним світовим центром суднобудування. Ця галузь має стратегічне значення для нашої держави. Вітчизняні верфі ще зберегли значний виробничий і кадровий потенціал, їх продукція є технічно складною, наукоємною і конкурентоспроможною на світовому ринку.

Втім, за роки незалежності галузь суднобудування зазнала руйнівного впливу кризи, яка охопила всі сфери економіки країни. Сьогодні намітилися тенденції до відродження суднобудування, але воно неможливе без державної підтримки і наявності чітко сформульованих стратегічних орієнтирів розвитку.

Проблемам розвитку суднобудування присвячені

праці відомих вітчизняних дослідників [1-6]. Втім дискусії вчених та практиків щодо вибору пріоритетів розвитку і важелів державного регулювання тривають, а отже проблему не можна вважати остаточно вирішеною.

Постановка завдання. Метою цієї статті є дослідження проблематики та шляхів стимулювання розвитку суднобудівної галузі України в сучасних умовах.

Результати. Суднобудівна промисловість виконує важливу соціально-економічну роль у господарському комплексі держави, адже вона не тільки є значним джерелом надходження коштів у державний та місцеві бюджети, але й визначає результативність діяльності численних суміжних, переважно високотехнологічних, галузей, підприємства яких постачають верфям матеріали і комплектуючі (електронні прибори, двигуни, метали), виконують проектно-конструкторські роботи тощо. Ці підприємства забезпечують робочими місцями робочих, управлінців і науковців вищої кваліфікації. На одне робоче місце у суднобудуванні припадає не менше десяти робочих місць у суміжних галузях.

До набуття незалежності вітчизняне суднобудування було одним з провідних у світі. СРСР входив у десятку найрозвинутіших країн в сфері цивільного і військового суднобудування. Найважливіше значення в створенні флоту країни відігравали суднобудівні заводи України, на яких будувалися унікальні кораблі і цивільні судна [1].

Після розпаду СРСР в Україні залишилася потужна суднобудівна база, до якої входять 11 суднобудівних заводів, які виробляли більше 30% суднобудівної продукції Союзу, 7 підприємств суднового машинобуду-

вання, 11 підприємств морського приладобудування, 27 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро. Разом з тим, із розпадом СРСР суднобудування України зазнало системної кризи, що була пов'язана із скороченням державних замовлень, руйнуванням міжгалузевих і міжвиробничих зв'язків, недоліками законодавства, недосконалістю системи фінансування й оподаткування циклу будівництва суден, неготовністю до ринкових змін. Внаслідок цього спад виробництва продовжувався до 1999 р.

З 2000 року відзначається ріст обсягів виробництва продукції, який був пов'язаний із зміною регулюючої політики держави, прийняттям Законів України „Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” та „Про спеціальну економічну зону „Миколаїв”, які враховували особливі потреби розвитку суднобудівної галузі. Ці заходи дозволили за 5 років досягнути росту виробництва у 2,5 рази. До 2005 р. Україна увійшла в десятку провідних суднобудівних країн Європи.

У 2005 р. норми зазначених документів було скасовано, що негативно відбилосся на результатах діяльності верф. Хоча закладений фундамент договорів дозволив підприємствам галузі продовжувати нарощування виробництва продукції (135,5 млн. дол. у 2006р., 213 млн. дол. у 2007 р., 94 млн. дол. за перше півріччя 2008 р.), середнє завантаження суднозаводів не перевищує 40 %, продуктивність праці і ефективність виробництва залишається низькою порівняно з провідними країнами [1,2].

До головних проблем українського суднобудування слід віднести:

- дорожня сучасного імпортного обладнання, необхідного для будівництва суден за сучасними технологіями відповідно вимогам іноземних замовників;
- втрата значної частини висококваліфікованих робітників, які сьогодні працюють на верфях Росії та країн Західної Європи;
- відсутність професійних управлінців, здатних керувати підприємствами в умовах змінного ринкового середовища;
- руйнування інфраструктури галузі, зокрема, виробничої, соціальної, наукової та освітньої.

Особливістю суднобудування є тривалий цикл проектування і будівництва суден, їх висока капіталомісткість і необхідність великої кількості комплектуючих, у тому числі імпортних, що визначає необхідність значних обсягів фінансування і обумовлює низьку оборотність коштів. Через це галузь є залежною від політики кредитування, оподаткування і митного оформлення. Саме державна політика є основним засобом який визначає ріст або рецесію у суднобудуванні.

У процесі регулювання розвитку суднобудування в Україні було допущено низку серйозних прорахунків. До най значущих слід віднести наступні:

- відсутність стратегії та програми розвитку суднобудівної галузі, яка має ґрунтуватися на засадах державного протекціонізму;
- втрата зацікавленості влади у розвитку галузі, анулювання у 2005 р. норм закону про державну підтримку суднобудування і припинення діяльності спеціальної економічної зони „Миколаїв” у порив владної боротьби з СЕЗ, ліквідація „Координаційної ради з питань розвитку морської індустрії України”;
- не виважена приватизаційна політика, внаслідок якої судноверфі перейшли у власність вітчизняних та іноземних інвесторів, які не завжди ретельно виконують інвестиційні зобов'язання щодо розвитку підприємств;
- невиправдане втручання держави у договірні і фінансові відносини між забудовниками та замовниками.

Подальша державна політика у галузі суднобудування може бути спрямована на одну з можливих альтернатив:

1. Створення умов для ринкового саморегулюван-

ня галузі (лібералізація). Небезпекою такого шляху є ліквідація частини заводів, які не зможуть витримати конкурентної боротьби, що в умовах економіки індустріального типу є небажаним для господарства країни і регіонів, адже відбудеться загострення соціальних проблем та скорочення надходжень до бюджетів.

2. Фінансова підтримка галузі державою, що може здійснюватися шляхом розміщення і фінансування державних замовлень, виконання державних програм розвитку (методи прямого державного регулювання). Такий шлях неможливий через брак бюджетних коштів.

3. Застосування політики державного протекціонізму (методи непрямого регулювання), що полягає у створенні сприятливих нормативних, фінансових та податкових умов для розвитку галузі, створенні сприятливого інвестиційного клімату.

Аналіз практики світового судноплавання свідчить про широке використання абсолютною більшістю морських держав протекціоністських заходів, спрямованих на розвиток вітчизняного суднобудування і флоту. Прикладом такого підходу є законодавства США, країн ЄС, що забезпечують державну підтримку розвитку суднобудування і право національного перевізника на транспортування 50 % експортних вантажів.

Повернення переваг вітчизняним суднобудівним підприємствам виявляється сьогодні найбільш перспективним шляхом розвитку і єдиною розумною альтернативою [2].

Основними заходами державної протекціоністської політики мають стати:

1. Повернення норм Закону України „Про заходи для державної підтримки суднобудування в Україні”, поновлення спеціальної економічної зони „Миколаїв” та дії Координаційної ради з питань морської індустрії.
2. Застосування системи податкових та митних пільг.
3. Створення сприятливих умов для залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів, при цьому посилення контролю за виконанням інвестиційних зобов'язань за прямими інвестиціями.
4. Сприяння розвитку галузевої освіти і науки, подальшій інтеграції науки у виробництво.

Висновки. Стратегія розвитку галузі суднобудування має базуватися на засадах державного протекціонізму, що на сьогодні є єдиним дієвим шляхом розвитку галузі і одночасного захисту вітчизняних підприємств від недоліків ринкового саморегулювання. Подальші дослідження слід спрямовувати на визначення конкретних стратегічних і програмних заходів зі стимулювання суднобудівних підприємств.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Антонюк К. Суднобудування України: як залишитися на плаву // Інтернет джерело: www.censor.net.ua
2. Исаков С. Fata morgana українського суднобудування // Інтернет джерело: www.censor.net.ua
3. Буркинский Б.В., Котлубай М.И. Современные тенденции глобализации и регионализации рынка транспортных услуг // Экономические инновации. Выпуск 10: Тенденции глобализации и регионализации социально-экономического развития (экономические трансформации, экономика и экология). Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. – С.15-22.
4. Един О., Цветов Ю, Соколов Л. Транспортная политика в Украине // Экономика Украины. – 2000. - №1. – С.24-34.
5. Пащенко Ю. Транспортная политика Украины // Экономика Украины. – 2001. - № 12. – С. 38-43.
6. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг / Примачев Н.Т., Бойко П.А., Винников С.В., Голубкова И.А., Одеса: Автограф, 2004. – 320 с.

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ
РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ**

© 2015

Л.М. Наумова, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри
зовнішньоекономічної діяльності
Херсонський національний технічний університет, Херсон (Україна)

Анотація. У статті розглядаються ключові проблеми розвитку суднобудування України. На основі узагальнення наукових публікацій та досліджень автора обґрунтовується необхідність стимулювання розвитку галузі на засадах державного протекціонізму.

Ключові слова: суднобудування, проблеми розвитку, протекціонізм, проблем українського суднобудування, морські вантажні перевезення.

**CONCEPTUAL BASES OF STRATEGY FORMATION OF SHIPBUILDING
DEVELOPMENT IN UKRAINE**

© 2015

L.N. Naumova, doctor of economic Sciences, Professor, Professor of Department
of foreign economic activity,
Kherson National Technical University, Kherson (Ukraine)

Abstract. The article examines the key problems of shipbuilding industry development of Ukraine. On the basis of generalization of scientific publications and author's research, the need of industry development stimulation on the principles of state protectionism is grounded.

Keywords: shipbuilding, development, protection, problems of the Ukrainian shipbuilding, sea freight.

УДК 35.078.42

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ:
АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПРОБЛЕМЫ**

© 2015

А.Л. Никишина, кандидат педагогических наук, доцент кафедры «Менеджмент организации»
И.Н. Радченко, магистрант кафедры «Менеджмент организации»
Тольяттинский государственный университет, Тольятти (Россия)

Аннотация: В статье рассмотрены общие теоретические основы государственно-частного партнерства, определена сущность государственно-частного партнерства. В связи с отсутствием единого подхода к пониманию ГЧП, проведен анализ существующих определений, выделены принципиальные отличия в трактовке термина в России и в зарубежных странах. Проанализированы высказывания политиков РФ, которые представляют возможность выделить два варианта определения этого вида партнерства. Обозначены базовые признаки ГЧП, которые позволяют разграничить государственно-частное партнерство и иные формы взаимодействия органов государственной власти и субъектов инвестиционной деятельности. Обозначены основные формы этого вида партнерства, представленные в российской и зарубежной практике, среди которых: контракты, аренда, концессии, корпорации и др. Исследована нормативно-правовая база по данной теме с целью выявления уровня разработки нормативно-правового сопровождения в том числе и на региональном уровне. Выявлено, что основной проблемой функционирования ГЧП в социальной сфере является то, что социальная сфера для внедрения инноваций и развития требует максимального бюджетного финансирования, которого зачастую не хватает а для частного финансирования социальные проекты, зачастую, не представляют интереса, так как из них не всегда (а иногда и совершенно невозможно) возможно получить прибыль.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, сотрудничество, сущность, анализ, определения, проблемы, признаки, формы, нормативно-правовая база ГЧП, социальная сфера, социальные проекты.

В связи с отсутствием единого подхода к пониманию ГЧП, проведен анализ существующих определений, выделены принципиальные отличия в трактовке термина в России и в зарубежных странах. Проанализированы высказывания политиков РФ, которые представляют возможность выделить два варианта определения этого вида партнерства.

Обозначены базовые признаки ГЧП, которые позволяют разграничить государственно-частное партнерство и иные формы взаимодействия органов государственной власти и субъектов инвестиционной деятельности. Обозначены основные формы этого вида партнерства, представленные в российской и зарубежной практике, среди которых: контракты, аренда, концессии, корпорации и др.

Исследована нормативно-правовая база по данной теме с целью выявления уровня разработки нормативно-правового сопровождения в том числе и на региональном уровне.

Выявлено, что основной проблемой функционирования ГЧП в социальной сфере является то, что социальная сфера для внедрения инноваций и развития требует

максимального бюджетного финансирования, которого зачастую не хватает а для частного финансирования социальные проекты, зачастую, не представляют интереса, так как из них не всегда (а иногда и совершенно невозможно) возможно получить прибыль.

Ни для кого не секрет, что сейчас большое внимание заслуживает важность и актуальность партнерских отношений государства и бизнеса. В таких отношениях заинтересованы обе стороны.

Для бизнес-структур – это способ получения от государства не только комфортных условий для деятельности, но и прибыли от участия в выгодных совместных проектах. Для государства такое взаимодействие является способом привлечения частного капитала к реализации национально значимых проектов, требующих большого финансирования.

Помимо этого развитие новых принципов сотрудничества государства и бизнеса проявляется в формировании институциональных и нормативных правовых основ таких взаимоотношений. Таким образом, в рамках социально ориентированной экономики должно проходить становление социального партнерства. Но какова же