

УДК 338.47 (477.75)

В.А. Подсолонко

РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ УСЛУГ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В КРЫМУ

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ

Сфера услуг в общем объеме выпуска товаров и услуг в стоимостном выражении в 2000 г. в Крыму имела удельный вес 40,9% в сравнении с 45,9% в 1995 г. [1, стр. 35]. Доля сферы услуг в валовой добавленной стоимости существенно выше (51,7% в 2000 г. в сравнении с 53,2% в 1995 г.). Явная тенденция снижения доли сферы услуг в общем выпуске и в валовой добавленной стоимости при общей мировой тенденции увеличения этой доли [2, стр. 236], особенно в развитых странах, заставляет обратить внимание на эти процессы, исследовать их в целях выявления основных причин, породивших эти тенденции. Такие тенденции особенно тревожны для регионов, где по логике должна преобладать сфера услуг над остальными видами экономической деятельности. Именно к таким регионам относится Крым.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ УСЛУГ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ

В политике Кабинета Министров Украины на 2002 г. по двум важнейшим составляющим сферы услуг – транспорту и связи были сформированы ряд проблем. В их числе, к примеру, высокая степень износа основных производственных фондов, прежде всего подвижного состава транспорта. Естественно, что такое состояние транспорта оказывает влияние на многие показатели его использования. Другая проблема – нерешенность вопросов компенсации транспортным предприятиям потерь доходов за выполнение льготных перевозок пассажиров. В Крыму, где более 20% населения имеют пенсионный возраст, это проблема имеет ощутимый экономический результат, отрицательный для предприятий транспорта. К третьей проблеме отнесены крайне малые объемы инвестиций в технико-технологическую модернизацию и развитие. Например, в Крыму объемы инвестиций в основной капитал в 2001 г. составили в транспорт 12,5%, в почту и связь 6,1% от объема всех инвестиций в Крыму [1, стр. 228]. К числу важных отнесена проблема отсутствия государственной поддержки в обновлении подвижного состава транспорта.

Приведенные здесь для примера практические проблемы, поставленные Правительством Украины, во многом проявляются во всех видах услуг и требуют анализа их тенденции развития, причин появления.

АНАЛИЗ РОЛИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В РАЗВИТИИ СФЕРЫ УСЛУГ

Известно, что услуги – это деятельность субъектов, не имеющая материально-вещественной формы и удовлетворяющая потребности заказчиков – личные, коллективные, общественные. Спецификой услуг является то, что они потребляются в основном в момент их оказания. Как правило, услуги не могут накапливаться (за

некоторым исключением), они не транспортируются, не существуют отдельно от их производителей, не реализуются при отсутствии потребителей.

В Крыму в 2002 г. на оказании услуг специализировалось 2468 предприятий и 226 самостоятельных структурных подразделений. В этой сфере работало 112600 штатных и 7900 внештатных сотрудников с годовым фондом оплаты труда 549,2 млн. грн. Объем произведенных услуг составил 2074,7 млн. грн., доход от их реализации – 2301,4 млн. грн., 966,1 млн. грн., из которого оплачено населением. Наибольший вклад в формирование объема произведенных услуг внесли Симферополь – 830,9 млн. грн., Ялта – 342,2 млн. грн., Феодосия – 270,8 млн. грн., Керчь – 201,5 млн. грн., Евпатория – 169,6 млн. грн., Алушта – 90,1 млн. грн. [1, стр. 326].

В расходах населения на приобретение товаров и услуг в 2002 г. из 6116421 тыс. грн. [1, стр. 481] 966100 тыс. грн. составляют оплаченные населением услуги (15,8% расходов населения). В среднем на душу населения, при численности его на конец 2002 г. 2018400 человек [1, стр. 394], оплаченные населением услуги составляют 479 грн. на одного человека в год. По городам и районам Крыма эта выработка оплаченных населением услуг распределяется весьма неравномерно. Первенствует здесь Симферополь – 1452 грн., Ялта – 1164 грн., Саки – 1140 грн., Алушта – 792 грн., Судак – 735 грн. и Евпатория – 603 грн. Как ни странно, но в аутсайдерах оказались Феодосия – 259 грн., Керчь – 156 грн., Краснопереконск – 116 грн., Джанкой – 106 грн. и Армянск – 23 грн. (Рис. 1).

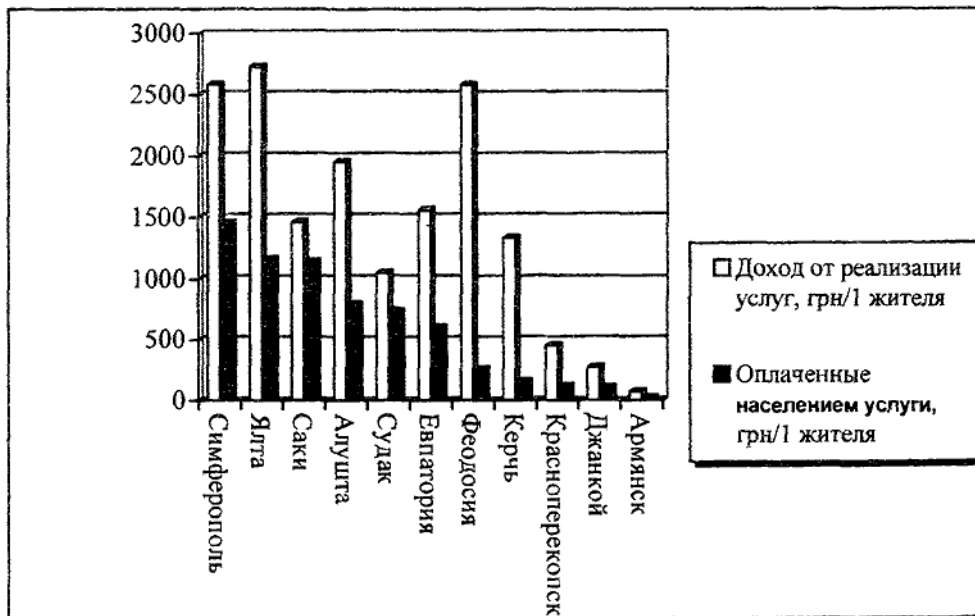


Рис. 1. Вклад населения городов Крыма в доход от реализации услуг, грн. на 1 жителя

В 14 районах Крыма удельный вес дохода от реализации услуг в общем их объеме по Крыму составляет всего лишь 4,2% (96,6 млн. грн. в сравнении с 2004,8

млн. грн. в 11 его городах). Аналогично и по объему услуг, оплаченных населением – 41,1 млн. грн. против 925 или 4,25%, при численности населения в этих районах 45,5% (918,1 тыс. человек). Поэтому, здесь лучший результат в Бахчисарайском районе 97 грн. – чуть хуже предпоследнего результата среди городов в Джанкое (106 грн. на 1 человека). На втором месте Симферопольский район (80 грн.), а на третьем с 60 грн. два района – Ленинский и Черноморский. Пятое место у Раздольненского района – 49 грн., а шестое место занимает Белогорский район – 45 грн. Не перечисляя остальные районы с их символическим вкладом в развитие сферы услуг, следует подчеркнуть, что в районах Крыма для этого имеется большое поле деятельности.

Ассортимент услуг по видам экономической деятельности достаточно широк и включает в себя 30 позиций. Однако, 66,3% от объема всех этих видов деятельности занимают лишь 3 позиции, включающие в себя: транспорт 35%, почта и связь – 13,2%, деятельность по охране здоровья 18,1%. Другая группа услуг, тяготеющая к отдыху и туризму, охватывает 17,4% всего объема и включает в себя гостиницы и другие места для кратковременного проживания – 7,3% (в т.ч. оплаченных населением 8,6%), туристические агентства и бюро путешествий – 4,4% (в т.ч. 3,3%), деятельность транспортных агентств – 2,7% (в т.ч. 2,6%), деятельность в сфере отдыха и развлечений, культуры и спорта – 3% (в т.ч. 4,9%). Остальные 16,3% услуг распределяются между оставшимися 23 их видами. Наибольший из них удельный вес имеют услуги по образованию – 4%, операции с недвижимостью – 3,3%, деятельность в сфере архитектуры и строительства – 2,3%, деятельность в сфере права – 1,2%, следственная деятельность и обеспечение безопасности – 1,4%, реклама – 0,8%. На остальные 17 позиций приходится оставшиеся 3% объема услуг. Сюда входят индивидуальные услуги – 0,6%, ассенизация, уборка улиц и переработка отходов – 0,6%, деятельность в сфере информатизации – 0,4%, техническое обслуживание и ремонт автомобилей – 0,4%, технический контроль и анализ – 0,3%, ремонт предметов личного пользования и домашнего потребления – 0,2%, техническое обслуживание и ремонт офисной и компьютерной техники – 0,2%, услуги юридическим лицам – 0,3%, секретарские и переводческие услуги, экспедиторская работа – 0,1%. Некоторые виды услуг так малы в объемах, что не проявляются в структуре видов деятельности. Сюда вошли деятельность по очистке и уборке, в сфере фотографии, социальная помощь, общественная деятельность, прокат вещей личного пользования и бытовых товаров, ветеринарная деятельность, сдача в наем без обслуживающего персонала, подбор и обеспечение персоналом.

Многие из перечисленных видов экономической деятельности представляют собой целые совокупности отраслей хозяйственной деятельности. При этом они обслуживают как работу других отраслей хозяйствования, выполняя функции инфраструктуры, так и потребности населения. Естественно, их развитие напрямую зависит от активности всех остальных отраслей хозяйствования. Замерла экономика в коренных отраслях деятельности – снизилась занятость населения, уменьшились доходы населения – уменьшилось транспортное обслуживание, снизились услуги связи.

НЕРЕШЕННЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ

Общей проблемой в развитии сферы услуг в Крыму является снижение результативности ее развития. Причины ее снижения весьма многоаспектны. В каждом виде услуг проявляются свои специфические особенности их осуществления. Выявить эти особенности и факторы, влияющие на их состояние, можно только на основе детального анализа процессов развития каждого вида услуг, а также их взаимодействия. На фоне имеющейся статистической отчетности по отдельным видам экономической деятельности в сфере услуг практически отсутствует специальная отчетность по их взаимодействию.

Поэтому важно исследовать не просто составляющие социально-экономического развития каждого вида экономической деятельности в сфере услуг, а также - важнейшие элементы их взаимодействия, как внутреннего, так и внешнего с другими сферами деятельности.

ЗАДАЧИ ПРИОРИТЕТА РАЗВИТИЯ УСЛУГ

В системе показателей, характеризующих экономическую деятельность государств мира, Всемирный банк использует величину добавленной стоимости в процентах от валового внутреннего продукта, формируемую сельским хозяйством, промышленностью и услугами [2, стр. 236]. В передовых развитых странах доля услуг обычно достаточно высока и превышает 70%. Например, в 2000 г. в Австралии – 72%, Бельгии – 73%, Великобритании – 74 %, Германии – 71%, Дании 76%, Гонконге (Китай) – 85%, Нидерландах – 74%, Франции – 74%. Сравнимые с Украиной страны бывшего СССР и СНГ, а также бывшего социалистического лагеря имеют несколько другой уровень вклада услуг в величину добавленной стоимости и долю его в ВВП. Так, в Азербайджане – 36%, в Армении – 39%, Белоруссии – 45%, Грузии – 52%, Казахстане – 60%, Киргизии – 36%, Латвии – 71%, Литве – 59%, Молдавии – 53%, России – 56%, Таджикистане – 57%, Туркменистане – 28%, Узбекистане – 43%, Украине – 47%, в Эстонии – 66%. В странах бывшего СЭВ и социалистического лагеря в Албании – 17%, в Болгарии – 62%, Венгрии – 61%, Вьетнаме – 40%, Китае – 34%, Корее – 51%, Монголии – 39%, Польше – 65%, Румынии, 55%, Словакии – 64%, Словении – 58%, Хорватии – 59%, Чехии – 53% [2].

В основном просматривается некоторая зависимость доли услуг в величине добавленной стоимости в % от ВВП от размера создаваемой ВВП или ВНД на душу населения. Безусловно, в каждой стране сказываются воздействие на эту величину культурных традиций ее населения, влияние наличия в стране сырьевых и топливно-энергетических ресурсов, сформировавшиеся пропорции в структуре экономики. Например, в Дании доля услуг составляет 76% при выработке ВВП на душу населения 32020 доллара, в Гонконге – 85% при 23323 долларах, а в Японии – 62% при 36828 долларах. В Польше 65% при 4073, Венгрии 61% при 4572, Болгарии 62% при 1506, Румынии 55 при 1668. Из стран бывшего СССР в Эстонии 66% при 4969, Латвии 71% при 3569, Литве 59% при 2808, в России 56% при 1720, в Белоруссии 45% при 3594 и в Украине 47% при 643 долларах ВВП на душу населения. Как правило, при выработке ВВП на душу населения ниже 1000

долларов доля услуг находится в интервале 34-50%. Конечно, есть исключения из этой закономерности, каждая из которых имеет свои объяснения.

Сравнительный анализ роли доли услуг в экономике стран различного уровня показал, что многие страны и регионы развивали свою экономику, отдавая в ней приоритет развитию услуг. Такой опыт представляет значительный интерес для решения проблемы оживления экономики всей Украины и специфического ее региона – Крыма.

Поскольку среди всех видов услуг в Крыму 48,2% от их объема занимают только два их вида -- транспорт и связь, на их примере следует выполнить анализ их развития для подготовки в последующем решений по повышению их результативности.

АНАЛИЗ И ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ

Транспорт

Анализ индексов продукции промышленности показал, что объем ее в 2002 г. в сравнении с 1995 г. составил всего лишь 89,7%. Естественно, что объем перевезенных грузов в целом по Крыму всеми видами транспорта составил в 2002 г. 60,5% от объема 1995 г., а автомобильным транспортом, обслуживающим все города и районы Крыма – 54,3%. По городам и районам картина была неодинакова. Например, из 11 городов Крыма в 4-х городах индексы продукции промышленности в 2000 г. в сравнении с 1995 г. имели рост, а в остальных городах его не было. Так, в Феодосии рост составил 185,7% в 2000 г., 239,4% в 2001 г. и 154,6% в 2002 г. Соответственно, объемы перевозок грузов автомобильным транспортом предприятий в Феодосии в 2000 г. составили 151,6%, в 2001 г. - 223,2% и в 2002 г. – 177,5% в сравнении с 1995 г. В Судаче, при индексе роста продукции промышленности в 2000 г. 180,3%, в 2001 г. – 193,% и в 2002 г. – 125% против 1995 г., объемы перевозок соответственно составляли 204,7%, 202,6% и 267,7% в сравнении с 1995 г.

В Ялте соответственно эти показатели были 117,2%, 122,9%, 90,5% и 69,5%, 58,8%, 62,1%.

В столице Крыма Симферополе – 86,2%, 76%, 81%, и 84,4%, 104,9%, 97,9%. В центре детского отдыха Евпатории – 85,9%, 87,5%, 105,4% и 45,6%, 60%, 56%. В приморском городе Алушта – 68%, 60,1%, 48,1% и 54,7%, 63,3%, 70,8%. В крупном индустриальном городе Керчи – 61,9%, 86,6%, 99,9%, и 11,1%, 37,3%, 32,5%.

Как видно из сравнения этих данных, тенденция зависимости изменения темпов объема перевозок автомобильным транспортом от изменения объемов продукции промышленности в основном проявляется по городам Крыма. Исключение составляют города, где кроме автомобильного транспорта развит железнодорожный (Симферополь, Евпатория, Керчь), перевозящий многие виды грузов. Сравнение тенденции темпов перевозки грузов в Крыму автомобильным и железнодорожным транспортом с 1997 по 2002 гг. в сравнении с 1995 г. подтверждает взаимозависимость и взаимозамещение перевозок этими двумя видами транспорта.

Вместе с тем, сравнение объемов грузоперевозок и пассажироперевозок и темпов их изменения только с объемами продукции промышленности не дает

полной картины. Достаточно весомый вклад в эту зависимость вносят также показатели развития строительной промышленности и сельского хозяйства. Наглядно эта зависимость видна на графике тенденций пассажиро и грузооборота на транспорте всех видов на фоне развития основных отраслей экономической деятельности – промышленности, сельского хозяйства и капитального строительства (Рис. 2). Здесь явно просматривается промежуточное место тенденций в темпах пассажиро и грузооборота между темпами развития отмеченных отраслей, их четкая подчиненность и в какой-то степени вторичность по отношению к развитию этих отраслей.

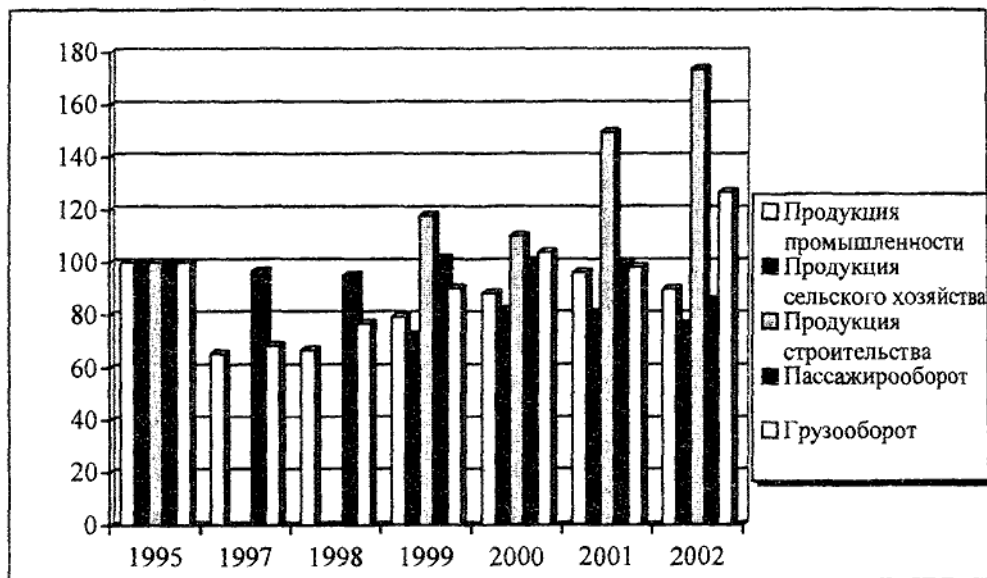


Рис. 2. Тенденции грузо и пассажирооборота на фоне развития промышленности, сельского хозяйства и строительства

Очевидно обеспеченность населения легковыми автомобилями в личном пользовании, существенно отличающаяся по городам и районам Крыма, также влияет на показатели.

Рассматривая автомобильный и железнодорожный транспорт в сравнении друг с другом, следует отметить, что их роль в грузо и пассажироперевозках совершенно неодинакова. Если в общем объеме грузооборота удельный вес автомобильного транспорта составляет всего лишь 8-20% в разные годы, то в пассажирообороте его удельный вес повышается до 27-35%. Соответственно доля железнодорожного транспорта по грузообороту в общем его объеме колеблется от 75,7 до 85,8%, а по пассажирообороту – от 55,2 до 70,3%. Преобладание железнодорожного транспорта над автомобильным в грузоперевозках (75,7 – 85,6% в сравнении с 8-20%) и в пассажироперевозках (55,2-70,3% в сравнении с 27-35%) свидетельствуют о преимуществах железнодорожного транспорта в массовых перевозках. В Крыму это преимущество проявилось в тенденциях изменения доли этих видов транспорта

Крыма в объеме перевозок пассажиров по всей Украине. Так, начиная с 1995 г. постепенно удельный вес железнодорожного транспорта повышался, а автомобильного – уменьшался, достигнув в 2002 г. 4% по первому и 4,9% по второму их виду в целом по Украине.

На фоне относительной стабильности доли этих массовых видов транспорта Крыма в Украинских объемах перевозки пассажиров (автомобильный транспорт – в 1995 г. – 4,8 %, в 2002 г. – 4 %, железнодорожный – в 1995 г. – 4,7 %, в 2002 г. – 4,9 %) совсем удручающе выглядит динамика доли авиационного транспорта этих перевозок Крыма в Украине (в 1995 г. – 12,5 %, в 2002 г. – 2,9 %). Пассажирооборот на авиационном транспорте для доли Крыма в Украине имеет еще более худшую динамику (9,3 % в 1995 г. и 1,4 % в 2002 г.). При этом удельный вес пассажиروоборота на авиационном транспорте в общем его объеме по всем видам транспорта в Крыму уменьшился с 5,8% в 1995 г. до 0,75% в 2002 г. Во многом этот спад объясним тем, что билеты на самолет стали дороже чем на поезд или автобус на одинаковые расстояния в 5-10 раз. В 2002 г. ни один пенсионер не мог воспользоваться услугами авиационного транспорта. Стоимость авиабилета от Симферополя до Киева составляла от 300 до 600 грн. При максимальной социальной месячной пенсии 150 грн., стоимость купейного билета в пассажирском поезде с оплатой постели составляла 50 грн. Даже среднемесячная заработная плата в 2002 г. в Крыму в размере 358 грн. не позволяла совершать экстренные полеты в Киев за 600 грн. в один конец. Конечно, при уровне заработной платы на одного штатного работника, сложившемся в 2002 г. в Киеве в размере 643 грн. в месяц, жители Киева могли себе позволить на одну среднюю зарплату слетать в Крым и назад, предварительно заказав авиабилеты.

Морской транспорт, специфичный для Крыма, в сравнении с 1995 г. имел долю перевозок в Украине по всем последующим годам значительно больше. Так, если в 1995 г. эта доля составляла 12%, то уже в 1997 г. – почти вдвое выше – 23,4%. Это был взлет Крыма. Но в последующие годы доля Крыма постоянно уменьшалась, чуть увеличившись до (17,5%) в 2002 г. Реально перевозка пассажиров уменьшилась с 1 млн. в 1995 г. до 0,9 млн. в 2002 г. В перевозке грузов доля морского транспорта невелика и колеблется от 1,5% в 1995 г. до 2,6% в 2002 г. в общем объеме перевезенных грузов в Крыму всеми видами транспорта. При этом абсолютная масса грузов по анализируемым годам изменялась качельно: вверх-вниз. Если в 1995 г. их объем составлял 657 тыс. т, то в 1997 г. – 505, в 1998 г. – 570,7, в 1999 г. – 501,1, в 2000 г. – 615,7, в 2001 г. – 471,5 и в 2002 г. – 685,1 тыс. т. Структура этих перевезенных грузов включает в свой состав грузы в зарубежном плавании (около 40%) и в каботажном (между портами своей страны) плавании (около 60%). К работе морского транспорта имеют прямое отношение морские порты. И если объемы перевозимых грузов в зарубежном и каботажном плавании с 1995 по 2002 гг. существенно не изменились (в зарубежном с 264 до 291,2 тыс. т, а в каботажном с 393 до 393,9 тыс. т, то переработка грузов в морских портах Украины за этот период возросла с 2372,7 в 1997 г. до 9758,3 тыс. т в 2002 г. При этом основной прирост в 7045,6 тыс. т произошел на увеличении объемов переработки транзитных

грузов. Также выросли объемы переработки экспортных грузов с 1207,6 тыс. т до 1993,5.

Связь

Доходы предприятий от оказания услуг связи организациям и населению, наверное, самые динамичные среди всех сфер экономической деятельности и в частности в сфере услуг. К примеру, темпы роста от года к году только последние 5 лет составляли по услугам организациям и предприятиям в 1999 г. – 121,4%, в 2000 г. – 122,3%, в 2001 г. – 116,9%, в 2002 г. – 140,9%, и по услугам населению в 1999 г. – 125,9%, в 2000 г. – 139,3%, в 2001 г. – 113,5%, в 2002 г. – 133,4%. При этом если объем этих услуг населению составлял в 1998 г. – 46,8% от объема их предприятиям и организациям, то в 2002 г. он возрос уже до 50,8%.

В структуре всех видов услуг связи наибольший удельный вес занимают услуги междугородней телефонной связи. Так, по предприятиям и организациям они составляли в 1998 г. – 52,1% и в 2002 г. – 45,1%, а по услугам населению – 57,6% в 1998 г. и 48,7% в 2002 г. Спад в услугах по классической междугородной связи в 2002 г. на 7 и 8, 9% был с избытком компенсирован для Украины XXI столетия мобильной связью. Ее объемы (удельный вес) в 2002 г. составили 20,4% для предприятий и организаций и 16% для населения от общих объемов услуг связи. В том же периоде времени интенсивно развивался другой новый для Украины вид связи – компьютерная. Пока в 2002 г. ее доля в общем объеме связи не очень велика: 1,19% по предприятиям и организациям и 0,62% - для населения. Однако, есть основания считать, что этот вид связи начинает успешно конкурировать с телеграфной и телефаксовой связью. Не случайно количество телеграмм в 2002 г. в Крыму составило 767 тыс. в сравнении с 1441 тыс. в 1997 г. и 1109 тыс. в 1999 г., то есть уменьшение их почти вдвое за пять лет. Можно условно посчитать, что это уменьшение на 674 тыс. телеграмм как-то компенсировалось в этот период некоторым ростом числа писем – с 11338 до 13058 тыс., то есть на 1720 тыс. Однако, в равной степени это можно отнести и к уменьшению количества пассажиров, перевезенных в Крыму всеми видами транспорта с 384600 тыс. в 1997 г. до 270000 тыс. в 2002 г. Поездки оказались слишком дорогими для отдельных слоев населения, а переписка еще возможна для основной массы населения.

Классический для связи вид услуг – почтовая связь в 2002 г. по объему возросла почти вдвое против 1998 г. (195%) для населения и на 33,4% для предприятий и организаций. Частично приведенный выше пример прироста числа отправленных писем подтверждает эту благоприятную внешне тенденцию. Однако за это же время число отправленных почтой газет и журналов сократилось с 65388 тыс. в 1997 г. и 59178 тыс. в 1998 г. до 36608 тыс. в 2002 г. Если условно принять одинаковыми стоимость писем, газет и журналов, посылок, денежных переводов и пенсионных выплат за 1 их единицу, то можно вычислить среднюю условную стоимость этой единицы в 1998 и 2002 гг. Суммируя стоимость доходов от почтовой связи для организаций в 1998 г. 21385,8 тыс. грн. и населения – 5639,9 тыс. грн. (27025,7 тыс. грн.) и объемы отправок газет и журналов 59178 тыс. с объемами отправления писем 11507 тыс., посылок 86 тыс., денежных переводов и

пенсионных выплат 7462 тыс. (78233 тыс.) вычислим среднюю условную стоимость единицы их отправления в 1998 году – 0,345 грн. Аналогичный расчет в 2002 г. – $(28519,8 + 11000) : (36608 + 13058 + 175 + 6345) = 39519,8 : 56186 = 0,703$ грн., показывает, что средняя условная стоимость единицы почтового отправления возросла более чем вдвое (203,8%). Именно в этом подорожании заключен весь секрет высокого прироста объемов почтовых услуг в 2002 г. против 1998 г. Прироста – нет, есть – подорожание этих услуг.

Именно из-за отмеченного подорожания сократилось количество выписываемых населением газет и журналов. Условно на 1 жителя Крыма в 1998 г. приходилось по 0,029 единицы газет и журналов, а в 2002 г. – только 0,018.

Уменьшение количества денежных переводов и пенсионных выплат с 9006 тыс. в 1997 г. до 6345 тыс. в 2002 г. свидетельствует с одной стороны о снижении возможностей населения отправлять денежные переводы своим родственникам из-за низкой покупательной способности их заработной платы, а с другой стороны – об интенсивном вымирании пенсионеров. Например, число умерших в Крыму в 2002 г. составило 29,9 тыс. в сравнении с 28,8 тыс. в 2001 г., что составляло на тысячу человек наличного населения соответственно 14,7 и 14 человек, при 8 и 7,3 человек новорожденных (в сравнении с 1989 г. – 9,7 чел. – смертность, 13,6 чел. – новорожденных). Вместе с тем количество пенсионеров в Крыму все еще традиционно высоко. Так, в 2001 г. количество мужчин пенсионного возраста составляло 147570 чел., из них 70 лет и старше – 53957 человек, а количество женщин, соответственно, - 307351 и 122051. Общее число пенсионеров 454921 человек – это 22,48% от всего населения Крыма и они все пока пользуются почтовыми услугами по пенсионным выплатам, а многие из них еще получают газеты и даже, некоторые из них, - журналы.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОТИВАЦИИ УЛУЧШЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ

Украина в 2000 г. по показателю доли услуг в добавленной стоимости в % от валового внутреннего продукта занимала среди стран бывшего СССР 9 место, а по выработке ВВП на душу населения – 8 место, что составляло от уровня России – 37,4%, Белоруссии – 17%, Эстонии 12,9%. Последний показатель характеризует общий уровень социально-экономического развития страны, а первый – прогрессивность структуры ее экономики. В странах с прогрессивной структурой экономики этот показатель составляет от 62% до 76%. В Украине он достигает уровня 47%, в России – 56%, в Эстонии – 66%, в Латвии – 71%, Польше – 65% (самый высокий уровень из стран бывшего социалистического содружества, не считая Эстонию и Латвию).

Прогрессивность структуры экономики страны определяет темпы роста общего уровня ее социально-экономического развития. Дистанция приближения к уровню, достигнутому сходной по природному потенциалу страной, к примеру, Францией, оценивается в сравнении годовой выработки ВВП на душу населения в 2000 г. в Украине 643 доллара и во Франции – 21801 доллар (в Швейцарии – 34332, США – 35046, Японии - 36828).

Рост в Крыму объемов услуг транспорта в грузоперевозках и грузообороте возможен, прежде всего, на основе соответствующего роста объемов производства в промышленности, строительстве и сельском хозяйстве, а также на базе эффективного использования инфраструктуры транспорта. Рост объемов пассажироперевозок зависит от уровня благосостояния населения, определяемого уровнем развития экономики.

Структура и содержание деятельности в Крыму предприятий связи имеют прогрессивные тенденции. Расширяются объемы деятельности в новых видах связи. Спад традиционных объемов в деятельности предприятий связи компенсирован их удорожанием. Это привело к резкому снижению объемов и количества читаемых населением газет и журналов.

Решение задачи повышения результативности деятельности предприятий транспорта и связи, было возможно даже в сложившейся ситуации в экономике Украины и Крыма. Реальным выходом из состояния топтания на месте и завершающегося спада в развитии предприятий транспорта и связи является усиление материальной и административной ответственности руководителей всех звеньев управления в них за результативность и прогрессивную целенаправленность развития вверенных им подразделений.

Список литературы

- 1 Автономна республіка Крим в 2002 році. Статистичний щорічник. ГУ статистики в АРК. Сімферополь, 2003 р. - 601 с.
- 2 Создание институциональных основ рыночной экономики. Доклад о мировом развитии 2002 г. Всемирный банк. Москва. Весь Мир. 2002. – 264 с.

Поступило в редакцию 15.09.2003