

УДК 656.615-(477.75)

Потеева М.А.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

Экономика Украины, претерпев рыночную трансформацию, готовится к новым существенным изменениям, предшествующим вступлению во Всемирную торговую организацию, Европейское сообщество и преобразованиям, продиктованным глобализационными процессами мирового хозяйства. Насколько экономическая структура страны окажется адекватной новым требованиям времени – зависит от способности общества к экономическим и социальным преобразованиям. Характер и глубина предстоящих преобразований национального хозяйства страны определяет **актуальность** рассматриваемой проблемы

Цель научной статьи - обосновать объективную закономерность гибкой изменчивости экономической структуры в новых условиях рыночной экономики Украины.

Характерной и одновременно закономерной особенностью рыночной экономики является ее чрезмерно быстрая изменчивость не только по объемам и номенклатуре производимой продукции, но и всех связанных с этим структурных элементов экономики. Структура экономики многообразна и подразделяется на несколько видов: межотраслевая и внутриотраслевая, функциональная, организационно-правовая (структура по собственности), территориально-размещенческая. Соотношение составляющих элементов в каждом из видов структур национальной экономики само по себе становится предметом пристального внимания ученых-экономистов. Оптимизация экономической структуры есть один из важнейших способов повышения эффективности и динамичности развития национального хозяйства.

Научная новизна статьи заключается в авторском подходе к динамичности экономической структуры и инфраструктуры общества в условиях меняющейся конъюнктуры рынка. Введено понятие эластичности экономической структуры, отличающееся от ранее обсуждаемых в научной литературе понятий и процессов «реструктуризации» экономики. Выявлены факторы, воздействующие на эластичность экономической структуры в целом и ее отдельных видов.

ЗАКОНОМЕРНОСТИ ДИНАМИКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ ОБЩЕСТВА

Проблеме реструктуризации экономики в связи с переходом к рыночной модели хозяйствования уделялось огромное внимание в отечественной и зарубежной литературе. Наибольший вклад внесли Чухно А., Гош А., Семиноженко В., Завгородняя Е., Геец В., Тарасевич В., Лукинов И., Саблук П. Однако структура экономики представлена как некое статическое соотношение

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

отраслей, а реструктуризация – как изменение сложившегося соотношения на другое, столь же постоянное. Данная статья посвящена эластичной динамике экономической структуры, которая, по мнению автора, должна адекватно отражать постоянно меняющуюся конъюнктуру внутренней и внешней рыночной среды.

Структура экономики страны состоит из множества элементов, представляющих различные организационные, размещенческие, функциональные, организационно-правовые и другие составляющие экономической системы. Каждый из элементов имеет самостоятельный и одновременно взаимообусловленный с другими элементами механизм развития, динамику преобразований. Ускорение или замедление развития одного из элементов экономической системы ведет к изменениям всей структуры экономики и ее общего результирующего эффекта. Асинхронность развития элементов экономической системы побуждает к постоянной необходимости поиска наиболее оптимальной структуры экономики в условиях высокой динамичности рыночных факторов, воздействующих на состояние экономики. Одновременно следует отметить, что при ограниченности производственных ресурсов оптимизация экономической структуры – один из важнейших способов повышения эффективности и динамичности развития национального хозяйства.

Характерной особенностью динамичной рыночной экономики следует, по нашему мнению, считать то, что оптимум экономической структуры имеет временной интервал и не может сохраниться в относительно долгом периоде. Отсюда для построения динамической модели нужно выявить элементы различных видов экономической структуры и факторы, воздействующие на изменчивость соотношений элементов в каждой структуре. При определенных внутренних и внешних условиях в национальной экономике и ее структурных элементах меняются приоритетные позиции отдельных отраслей, предприятий внутри отрасли и даже видов деятельности внутри предприятий. Это также входит в круг оптимизационных задач. Например, при определенном состоянии внешнего и внутреннего рынка приоритетное значение в Украине имели отрасли промышленности – металлургическая, машиностроение, угледобывающая. Во второй половине 90-х годов и в начале 2000-х годов первенствующие позиции заняли энергетическая, нефтеперерабатывающая отрасли. «Сдают» свои позиции сельское хозяйство, отрасли, перерабатывающие агропродукцию.

Возрастающее значение приобретает транспорт, особенно в международных транзитных перевозках. Сказанное относится к отраслевой структуре экономики. Даже за столь короткий отрезок времени (2001-2003 годы) произошли существенные изменения отраслевой структуры.

В приведенной ниже таблице 1 наблюдаем снижение доли сельского хозяйства, добывающей промышленности при одновременном росте долей в ВВП страны таких отраслей, как обрабатывающая промышленность, торговля. Относительно устойчивые позиции занимают транспорт и связь, строительство.

Таблица 1
Динамика отраслевой структуры экономики Украины 1995-2003гг.

	2001	2002	2003
Валовой внутренний продукт (в рыночных ценах), млн. грн.	204190	225810	264165
- доля сельского хозяйства в ВВП, %	14,4	13,0	10,8
- добывающей промышленности	4,1	4,4	4,4
- обрабатывающей промышленности	17,4	17,9	19,2
- строительства	3,5	3,3	3,7
- оптовой и розничной торговли	10,9	10,9	11,6
- транспорта и связи	12,0	12,2	12,1

* рассчитано автором на основе статистических данных

Национальная экономика имеет функциональную структуру как соотношение элементов экономики, выполняющих определенные фиксированные функции. К примеру, одни предприятия выполняют производственную функцию, другие – реализационную, третьи – обслуживающую и так далее. Даже беглый взгляд на современную экономику Украины отражает значительные изменения функциональной структуры. Производственная функция национальной экономики значительно ослаблена, в то время как торгово-реализационная, обслуживающая гипертрофированно возросли. Об этом свидетельствуют многие показатели: рост числа занятых, объемы продаж и т.д.

Проведенный автором анализ разнообразных видов экономической структуры Украины, их изменения за последние годы свидетельствуют, что в национальном хозяйстве страны все больший удельный вес стали приобретать непродовольственные отрасли: торговля, транспорт, связь, сфера услуг.

Претерпела изменения организационно-правовая или частная (собственническая) структура экономики. Большой удельный вес приобретают корпоративные предприятия, в то время как доля государственных неуклонно уменьшается. Сопоставление динамики форм собственности по количеству зарегистрированных предприятий в Украине приведено в таблице 2.

Таблица 2
Динамика организационно-правовой структуры экономики Украины

	1997	2004	% измен.
Всего объектов хозяйствования	615686	981054	159,3
в т.ч. частные предприятия	111644	229335	205,4
Коллективные	37666	34153	90,6
Государственные	14158	8020	56,6
Коммунальные	12373	16066	129,8
Фермерские	26980	46937	173,9

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

В организационно-правовой структуре экономики динамично развиваются частные и корпоративные предприятия. Предприятия государственной формы собственности значительно сократили свою долю в валовом внутреннем продукте страны.

В региональной структуре экономики Украины отмечается усиление экономической активности и концентрация производства в таких регионах, как г.Киев (доля валовой добавленной стоимости за период с 1996 по 2002 годы возросла с 7,37% до 17,23%), Донецкая область (соответственно, 12,27% и 12,37%), Днепропетровская (соответственно, 9,43% и 8,84%). Сократилась доля в ВВП Украины областей: Харьковской (с 6,25 до 5,78%), Запорожской (с 5,54 до 4,22%), Луганской (с 5,0 до 4,19%), АПК (с 3,12 до 2,95%) [1, с.47]. Крайне малой оказалась доля Черновицкой, Закарпатской, Волынской и многих других областей. Региональная структура экономики Украины приобрела контрастный характер.

Следует подчеркнуть глубокую противоречивость развития экономической структуры. С одной стороны, структура экономики – чрезвычайно инертная и консервативная система. Развитие каждой из отраслей производства нуждается в определенных капиталовложениях. Сроки окупаемости инвестиций, их масштабы в отраслях разительно отличаются. Это связано с различием в продолжительности производственных циклов, неравномерностью научно-технического прогресса в различных отраслях экономики, скоростью возможного «перелива» капитала из одной отрасли в другую. На изменения отраслевой структуры влияют масштабы отраслевой концентрации капитала, степень инертности развития совокупной рабочей силы, активность и значимость социальных институтов общества и многие другие факторы. Результирующее воздействие этих факторов определяет динамику экономической структуры общества.

С другой стороны, рыночная конкуренция, усиливающееся воздействие внешних факторов на национальную экономику, изменение конъюнктуры на внешнем рынке требует адекватного изменения структуры национальной экономики.

Развитие национальной экономики во многом зависит как от конкурентоспособности отраслей на современном этапе, так и от перспектив их технологического совершенствования. Участие Украины в интеграционных процессах Европы определяется взаимными социально-экономическими выгодами для обеих сторон. Предстоит изучить и обеспечить преимущества интеграционного торгово-экономического сотрудничества. Проблема адаптации структуры украинской экономики к новым международным экономическим отношениям остается недостаточно изученной. Особого внимания заслуживает переоценка роли и значения инфраструктурных отраслей экономики в контексте предстоящего вступления Украины в европейское экономическое сообщество и объективности глобализационных процессов.

ИНФРАСТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ

Термин «инфраструктура» впервые был использован в начале XX века военной наукой и обозначал систему объектов и сооружений, обеспечивающих нормальную деятельность вооруженных сил. Он произошел от двух латинских слов: «infra» – ниже, под; «structura» – строение, расположение. В дальнейшем во всех

сферах деятельности система обслуживающих учреждений, организаций стала называться инфраструктурой. Несмотря на широкое использование данного термина, существуют различные трактовки этого понятия.

Одна группа ученых определяет инфраструктуру как систему обслуживания в виде комплекса учреждений, фирм, отраслей, занятых предоставлением услуг производству и населению. Например, в «Новом экономическом словаре» приводится определение: «Инфраструктура – комплекс производственных и непромышленных отраслей, обеспечивающих условия воспроизводства: дороги, связь, транспорт, образование, здравоохранение. Основная производственная инфраструктура – сеть энергообеспечения, транспорта и связи» [2, с.289].

Другая группа авторов понимает под инфраструктурой только систему производственного обслуживания в виде общих условий производства, в которых осуществляется основное производство. Так, Румянцев Е.Е. в «Новой экономической энциклопедии» отмечает, что «инфраструктура (infrastructura) – совокупность материальных и организационно-правовых условий, обеспечивающих устойчивое экономическое развитие. К материальным условиям относятся наличие развитой сети путей сообщения, средств связи, сетей электро- и водоснабжения и т.д., а к организационно-правовым – наличие государственных и частных институтов, а также устойчивой законодательной базы» [3, с.168].

Известна и такая точка зрения, согласно которой инфраструктура составляет накопленное материальное богатство как совокупность объектов и сооружений, обеспечивающих необходимые материально-технические условия для успешного функционирования предприятий промышленности, как часть национального богатства, которое призвано обеспечить беспрепятственное поле деятельности [4, с.83-84].

В отечественной экономической науке эта проблема получила основное развитие в 70-е годы, т.е. в период наметившегося спада эффективности общественного производства и диспропорциональности структуры национальной экономики. Роль и значимость инфраструктуры в общественном воспроизводственном процессе нуждалась в критической оценке и переосмыслении. С того периода инфраструктура приобрела статус «обязательного компонента любой целостной экономической системы и подсистемы. Она представляет собой составную часть общего устройства экономической или политэкономической жизни, носящую подчиненный вспомогательный характер и обеспечивающую нормальную хозяйственную деятельность экономики и политической системы в целом» [4, с.84].

Несмотря на отмеченное разнообразие представленной сущности инфраструктуры, на наш взгляд, им свойственны две общие ошибочные характеристики. Во-первых, к инфраструктуре подходят с однофункциональных позиций – с позиции обслуживающего элемента экономической целостной системы. Такой подход продиктован устоявшимся представлением о примате производственной сферы над остальными сферами общественного воспроизводства. Однако инфраструктура выполняет ряд других, а не только обслуживающую,

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

функций. Более того, следует отметить, что многие предприятия, относимые к инфраструктуре, заняты производством, участвуют в производстве материальных и нематериальных благ.

Во-вторых, в приведенных выше определениях отсутствует исторический подход к инфраструктуре. Она рассматривается вне развития общественного воспроизводства, с некогда заранее заданной вторичной позиции обслуживания материального производства. По нашему мнению, объективный закономерный процесс углубления общественного разделения труда, глобализация, переход к постиндустриальным технологиям выдвинули многие инфраструктурные отрасли в ранг ведущих структурных элементов экономической системы. Инфраструктура не в меньшей степени влияет на социально-экономическую эффективность общественного производства, чем сфера непосредственно материального производства. Такое понимание инфраструктуры в большей степени отражено украинским экономистом Мочерным С.В. Он отмечает: «капіталістичну інфраструктуру можна визначити як сукупність базових галузей (або матеріальну основу економічної системи) та сукупність економічних відносин (передусім, відносин економічної власності), що виникають і розвиваються у процесі діяльності людей щодо використання об'єктів інфраструктури та привласнення умов і результатів такої діяльності, а також державного регулювання цих галузей» [5, с.153].

Инфраструктура обеспечивает цикл товарно-денежного обращения, способствует ускорению оборота материальных, финансовых, информационных, трудовых ресурсов. Эти функции инфраструктуры уже невозможно упрощенно сводить только к обслуживанию материального производства. Она стала самостоятельной составной частью каждой из сфер общественного воспроизводства: производства, распределения, обмена и потребления.

Изначально сам товаропроизводитель выполнял все операции по доставке материальных ресурсов, готовой продукции, ее сбыту, учету и использованию денежно-финансовых средств. По мере расширения масштабов товарного производства, усложнения экономических связей и технологии, увеличения объемов материального производства происходило обособление этих операций в самостоятельный вид деятельности. Их системный устойчивый характер, повторяемость и необходимость знаменовали образование новой сферы деятельности – инфраструктуры. Таким образом, инфраструктура – это совокупность отраслей, обособившаяся в результате углубления общественного разделения труда и составляющая неотъемлемую часть каждой из сфер общественного воспроизводства. Инфраструктура сформировалась в производстве, обмене и потреблении.

Сегодня выделяют: а) производственную инфраструктуру, обслуживающую производство; б) рыночную инфраструктуру, опосредующую движение готовых товаров и услуг; в) социальную инфраструктуру, обслуживающую потребление населением материальных и нематериальных благ.

В современном энциклопедическом словаре выделяют следующие виды инфраструктуры:

- «Инфраструктура информационная – совокупность информационных каналов и хранилищ, информационных технологий, правовой и финансово-экономической базы деятельности информационного сообщества, а также других методов и средств, обеспечивающих информационную деятельность» [1, с.289];

- «Инфраструктура рынка – учреждения, фирмы, компании всех видов собственности, обеспечивающие взаимодействие между субъектами рыночных отношений. Инфраструктура товарного рынка включает предприятия оптовой и розничной торговли, аукционы, ярмарки, товарные биржи, торговые дома, посреднические фирмы, системы связи, специальные государственные органы регулирования рынка (антимонопольный комитет, инспекция по контролю за ценами и др.). Инфраструктура финансового рынка включает всю банковскую систему, фондовые биржи, валютные биржи, брокерские и страховые компании, аудиторские фирмы. Инфраструктура рынка труда включает биржи труда, государственные системы учета спроса на рабочую силу, переподготовки кадров, регулирование миграций, дотаций населению и др.» [1, с.289];

- «Инфраструктура сферы услуг – комплекс видов деятельности, обслуживающих производство и реализацию услуг, включающих торговую, транспортную, маркетинговые, информационные службы. Развитая инфраструктура сферы услуг должна обладать многообразием каналов оказания услуг, широким спектром сервисного обслуживания» [6, с.348].

В каждый из этих видов инфраструктуры входят общие инфраструктурные отрасли и специализированные учреждения и виды деятельности. Так, к общей инфраструктуре можно отнести железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный транспорт, связь, информационную и банковскую систему. Специализированной инфраструктурой являются учреждения социального обеспечения, здравоохранения, образования и различные рыночные учреждения (биржи, ярмарки, аукционы, рекламные агентства и т.п.).

Применяемая классификация видов инфраструктуры носит условный характер и нуждается в более научно обоснованной систематизации по определенным видовым признакам. К таким признакам можно отнести: 1) вид оказываемых услуг; 2) сферу функционирования инфраструктуры предприятий и учреждений; 3) территориальность расположения и опосредования социально-экономических связей; 4) господствующую форму собственности; 5) финансово-экономическое целеполагание функционирования инфраструктурного учреждения (например, получение прибыли является главной целью предприятия инфраструктуры) и т.д. Используя данные признаки, можно составить более обоснованную классификацию видов инфраструктуры.

Инфраструктурные элементы экономики являются лишь следствием своеобразных функций, возложенных экономикой и обществом на инфраструктуру. Эти функции по мере социально-экономического прогресса, расширения международных связей и глобализационных процессов изменяются и все более обособляются в самостоятельный вид деятельности. Мочерный С.В. выделяет четыре основных функции инфраструктуры. «Сутність інфраструктури повніше

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

розкривається у виконуваних нею функціях. Такими функціями є: 1) постачання різних видів ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних) між функціонуючими підприємствами та організаціями, виробниками і споживачами; 2) купівля-продаж різноманітних товарів; 3) забезпечення інформацією учасників ринку; 4) підвищення ефективності роботи суб'єктів ринкових відносин внаслідок їх спеціалізації та ін.» [5, с.153].

Дополним сказанное: в зависимости от состояния экономики страны или региона инфраструктура может осуществлять и ряд других функций. Среди них – стимулирующая функция, значение которой сводится к побуждению ускорения развития многих других отраслей или экономики и социальной сферы целых регионов страны. Пример тому: прокладка транспортных коммуникаций «оживляет» промышленное и гражданское строительство в новых, малоосвоенных районах.

Расширение провозной способности транспорта дает возможность не только увеличить потоки грузов и пассажиров, но и активизировать промышленную, аграрную и многие другие виды хозяйственной и социальной жизни.

Экономика Крыма, где приоритетным направлением считается развитие рекреационной сферы, особенно остро ощущает слабое состояние региональной инфраструктуры во всем ее отраслевом разнообразии. Смеем утверждать, что только при достижении передового уровня инфраструктурного обеспечения полуострова его рекреационная сфера, промышленность и сельское хозяйство смогут получить условия устойчивого и прогрессивного развития.

Особого внимания заслуживает продуктивная функция инфраструктуры. Многие ее отрасли не только обслуживают производство, рынок или социальную сферу, но и производят продукцию, существенно дополняя валовой продукт страны. Рассмотрим на примере наиболее знакомого всем транспорта. Транзитные перевозки грузов по железным дорогам, трубопроводным системам, через морские порты Украины могут и должны стать важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики государства. Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры способны ежегодно перевозить железными дорогами свыше 1 млрд. тонн грузов [7, с.7].

Транзитный потенциал страны – это, согласно Закону Украины «О транзите грузов» от 20 октября 1999 г., «перевозка транспортными средствами транзитных грузов под таможенным контролем через территорию Украины между двумя пунктами или в пределах одного пункта пропуска через государственную границу Украины» [8, с. 446].

Транспортная инфраструктура не только многоотраслевая система, состоящая из нескольких традиционных и нетрадиционных видов транспорта, но и система более сложного порядка. Она тесно взаимосвязана с институциональной, информационной и другими видами как инфраструктуры, так и основными элементами структуры национальной экономики. Следовательно, транзитный потенциал Украины – это потенциальные возможности государства, его транспортной системы и объектов и средств производственной, институциональной, информационной инфраструктур обеспечивать бесперебойную и качественную

транспортировку под таможенным контролем через территорию страны транспортными средствами транзита всех видов транспорта произведенных за пределами страны грузов для потребления в других странах.

Географическое расположение Украины благоприятствует формированию и использованию основных транзитных товаропотоков между Европой и Азией, Севером и Югом. В поле внешнего тяготения Украины находятся более 30 стран. Наличие незамерзающих портов на Черном и Азовском морях, а также речных водных путей Дуная, Днепра, развитой сети железнодорожных и автомобильных дорог, трубопроводов, электроэнергетических сетей создает колоссальные возможности для активного участия государства в международных торгово-экономических связях и становления Украины в качестве мощного партнера-транзитника на евразийском пространстве. Расширение ЕС, произошедшее в 2004 году, и меры по формированию ЕЭП создают дополнительные возможности для укрепления Украиной своего мощного транзитного потенциала.

При этом следует отметить, что транспортный продукт вообще и транзитный особенно создаются в конкурентной рыночной среде. Благоприятное географическое положение не означает безальтернативной монопольной ситуации на данном рынке. Пространственные (территориальные) преимущества могут быть утрачены во временном измерении, если государственная политика не будет ориентирована на укрепление благоприятных позиций страны на данном виде рынка транспортных услуг. Поэтому с целью обеспечения организационных, финансовых и других условий для развития транзитного потенциала Украины Верховной Радой принят Закон Украины «О Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства в 2002-2010 годах» от 7 февраля 2000 г. № 3022-III, где отмечается, что увеличение объемов международного транзита через территорию страны должно быть важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики Украины [9, с.166]. Предстоит большая работа по обеспечению конкурентоспособности и повышению эффективности транзитной системы Украины. Она включает оптимизацию тарифно-ценовой, налоговой и таможенной политик, совершенствование транспортной инфраструктуры, использование прогрессивных технологий перевозок и переработки грузов, современных систем организации транспортного документооборота, расчетов, информационного обеспечения и государственного регулирования межтранспортных взаимоотношений.

Транспортная инфраструктура, являясь одним из средств коммуникаций, выполняет задачу опосредования регионов, населенных пунктов, способствует распространению передовой научно-технической информации, передового опыта, знаний и тем самым выполняет научно-технологическую функцию. Ряд достижений современной науки находит самое широкое применение на транспорте, с целью повышения его экономичности, надежности и скорости доставки грузов и пассажиров.

Действенным инструментом в проведении единой научно-технической политики в области создания новых видов транспорта в составе НПТК (ноосферный

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

производственно-транспортный комплекс) должны стать научно-производственные объединения. Таким образом, уже созданы предпосылки для создания новой транспортной техники в системе НПТК. Что представляют собой научно-производственные объединения (НПО НПТК)? Главной задачей объединения является организация эффективной интеграции научного, технического и производственных процессов, то есть создание условий для того, чтобы идеи ученых незамедлительно воплощались в проектах конструкторов, научно-технические новшества в новых видах транспорта успешно осваивались в производстве и широко применялись на практике.

Создание научно-производственных объединений в составе НПТК является одной из наиболее прогрессивных форм по обеспечению интеграции науки и производство. В рамках этого объединения продолжительность цикла «исследование-производство», по расчетам ученых, сократится в 2-3 раза.

РЕЗЕРВЫ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ АР КРЫМ

Автономная республика Крым имеет географическое расположение, благоприятное для развития морского транспорта. Полуостров Крым омывается Черным и Азовским морями. Республика имеет достаточно протяженное морское побережье, удобные для морских судов бухты. С давних времён сформировались морские торговые и рыболовецкие порты Крыма, такие как Керченский, Феодосийский, Ялтинский, Евпаторийский, Севастопольский. Предприятия морского транспорта АРК являются владельцами причальных сооружений протяженностью 12979 пог.м., на их балансе находится 97 причалов, из которых 55% – грузовые, 32% – пассажирские и 13% – грузопассажирские. Более трети указанных причалов имеют стационарную механизацию. В общей транспортной системе Крыма доминирующие позиции занимает железнодорожный транспорт. На долю морского транспорта приходится (2003 год) только 3,2% грузоперевозок и 0,4% – пассажироперевозок. Однако в обслуживании отдельных грузопотоков и пассажирских перевозок морской транспорт имеет исключительное значение, и за последние годы наметилась устойчивая ежегодная тенденция роста грузоперевозок (2003г. – 30,7%) и пассажироперевозок (соответственно – 18,5%).

Предприятия морского транспорта Крыма, наращивая объёмы грузовых и пассажирских перевозок, повышают свои позиции в общих объёмах морской транспортной продукции Украины, о чём красноречиво свидетельствуют статистические данные, приведенные в таблице 3 [10,с.46,54,65,72], [11,с.6].

Таблица 3

Перевозки грузов и пассажиров морским транспортом АПК

		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Перевозка грузов, Тыс. т	Украина	6478	6316	8232	8786	8851	8756	8585
	АРК	501	616	472	685	895	796,8	952,9
	%	7,7	9,7	5,7	7,8	10,1	9,1	11,1
Грузооборот, млн. т-км	Украина	1406	8601	10062	8849	9905	9300	9600
	АРК	6	156	176	262	418	268,2	146,8
	%	61 0,4	1,8	1,8	3,0	4,2	2,9	1,5
Перевозки пассажиров млн. чел.	Украина	3,1	3,7	5,3	4,3	6,9	9,7	11,4
	АРК	0,6	0,7	0,7	0,9	1,1	1,2	1,2
	%	21	19,6	14	16,3	15,9	12,3	10,5
Пассажирооборот, млн. пас-км	Украина	50,9	57,8	64,5	38,3	47,8	59,1	71,3
	АРК	10,2	13,0	9,8	16,9	18,3	24,1	32,6
	%	20,0	22,5	15,2	44,1	38,3	40,8	45,7

Составляя расчётную пропускную способность порта с выполненным объёмом переработки грузов (или отправлением пассажиров) за год, можно выявить резервы пропускной способности порта, или его «узкие места», требующие дополнительных капиталовложений и развития.

Оценка степени использования пропускной способности морских портов может быть выполнена только относительно потоков тех или иных конкретных грузов или видов грузов (насыпные, тарно-штучные, наливные, лесные и т.д.). Если же принять позицию некоторых авторов, использующих общий подход, то можно прийти к ошибочному выводу о необходимости или, наоборот, нецелесообразности развития производственных мощностей отдельных морских портов. Например, Пашенко Ю. указывает: «Морские порты Украины могут перерабатывать 120 млн. т грузов в год. Резервы перерабатывающей способности морских портов в целом составляют около 40% – потенциал Украины на сегодня используется только на 50-60%» [12, с.39]. Фактические объёмы переработки грузов морскими портами Украины в 2000 году составили 91,9 млн. т, а в 2003 году – 126,9 млн. т. Следовательно, речь может идти не о значительных резервах пропускной способности морских портов, а о необходимости развития портов в целях увеличения их пропускной способности. Такой же вывод напрашивается при обстоятельном анализе состояния материальной базы морских портов и потребностей рынка транспортных услуг морского флота и портов.

Предприятия морского транспорта Крыма представлены морскими портами городов Феодосия, Керчь, Евпатория, Ялта и Севастополь. Преимущественно это морские торговые порты, но в г. Севастополь и Керчь есть и морские рыбные порты.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

Порт Евпатория ежегодно обрабатывает от 400 до 500 судов, уступая только Керченскому из всех крымских морских портов.

Наиболее активно с Евпаторийским портом работает турецкая фирма «Дженк-Дениз», осуществляющая отправку автотраков двумя морскими судами из порта Зонгулдак на Евпаторию. Рост числа иностранных судовых заходов в порт вызвал приток пассажиров заграничного плавания – представителей фирм, водителей автотранспорта, членов семей моряков. Порт стал рентабельным. Возрос объём грузооборота и переработки грузов, в том числе экспортно-импортных операций и транзитных грузов [11, с.17-20].

Второй вид деятельности Евпаторийского порта связан с добычей строительного песка в озере Донузлав, его складированием и погрузкой на суда и автотранспорт через грузовой район на Северной косе. Причал длиной 150 м и глубиной 6 м позволяет загружать суда типа «река-море» строительным песком. Складская площадь 9000 м² даёт возможность складировать до 100 тыс. т песка.

На Южной косе озера Донузлав имеется грузовой причал длиной 400 м и глубиной 10 м. Кроме Евпаторийского порта добычей песка в озере занимаются различные коммерческие предприятия Киева, Севастополя, которые реализуют песок строительным организациям через Севастопольский и Ялтинский порты. Евпаторийский морской порт не имеет достаточных плавсредств. Учитывая возрастающие объёмы строительных работ в Крыму, спрос на песок остаётся постоянным. Представляется целесообразным централизовать перевозки песка единым портофлотом, что обеспечит прибыльность погрузочно-разгрузочной работы всем портам Крыма. Более того, при наличии морских транспортных судов появится возможность использовать прямой вариант погрузки, без промежуточного складирования, а значит, и лишних расходов по погрузочно-разгрузочным работам, лишних потерь песка во время сильных ветров. Увеличение добычи и отгрузки песка со дна озера Донузлав означает одновременное углубление подходов к причалу. Расчеты экспертов показали, что для реконструкции причала на Северной Косе озера до глубины 15 м необходима выемка по входному каналу к акватории причала около 1,6 млн. м³ грунта, который состоит из песка. Дноуглубление даст возможность заходить в озеро крупнотоннажным судам. Появится возможность привлечь транзитные грузы из России, перегружая их с речных судов. Евпаторийский морской порт имеет перспективные возможности увеличения грузопереработки, не ограничиваясь обработкой паромов из Зонгулдака, теплоходов, обслуживающих бизнес-туры в Стамбул, добычи и отгрузки песка пока что в незначительных объёмах. Государственное объединение «Укрморпорт» создано для оказания помощи (в том числе финансово-кредитной) портам страны. Пять крымских из девятнадцати морских торговых портов Украины заслуживают большего внимания со стороны данного Государственного объединения.

Евпаторийский порт нуждается в значительном обновлении основных фондов, особенно погрузочно-разгрузочной техники, портового флота. Средний износ по всем видам основных фондов составляет 52,7%. Однако погрузочно-разгрузочная техника устарела в большей степени. Грузопассажирский комплекс Евпаторийского порта оборудован: порталными кранами «Ганц»,

ПОТЕЕВА М.А.

грузоподъемностью 5/6 тонны – 2 единицы, пневмоколёсным краном «Като» г/п 20 т, гусеничным краном РДК-160 г/п 5-16 тонн – 2 единицы, РДК 25-2 г/п 25 т – 1 единица, автокраном и автопогрузчиками г/п 5 тонн – 4 единицы [13,с.173]. Площадь открытых складов 23,5 тыс. м² вместимостью свыше 10 тыс. т и крытый склад полезной площадью 200 м². Грузовой район портопункта Донузлав оборудован тремя порталными кранами «Ганц», «Сокол» г/п 16/20/32 тонны, «Альбатрос» г/п 10/20 тонн, двумя гусеничными кранами РДК 160-3 г/п 20 тонн и двумя бульдозерами. Имеются открытые склады площадью 12 тыс. м², вместимостью 50 тыс. т. Железнодорожной ветки к Евпаторийскому порту нет, хотя ближайшая железнодорожная станция находится в 4 км от порта.

Общая пропускная способность составила: грузопассажирского комплекса 1 млн. т в год и грузового района портопункта Донузлав – 500 тыс. т в год. Фактический объём переработки грузов в 2004 году составил 1277,6 тыс. т (в т.ч. песка 322,2 тыс. т).

Таким образом, расчётная пропускная способность морского Евпаторийского порта используется на 85,1%, при этом имеются значительные возможности её расширения и более полного использования.

Керченский морской торговый порт оснащён современными погрузочно-разгрузочными машинами, позволяющими перерабатывать генеральные грузы (металлопродукция, оборудование и др.), навалочные грузы (ферросплавы, чугун, кокс, уголь, металлолом, окатыши), контейнеры, колесную автотехнику, зерно насыпью. Общие объёмы переработки грузов в Керченском порту ежегодно возрастают (таблица 4) [11,с.17], [13,с.232].

Таблица 4

Переработка грузов в Керченском регионе

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всего по региону Керчь, тыс. т	1354,0	1509,4	1608,3	2818,1	3649,5	4858,3	7789,1
в т.ч. в Керч. морском порту	1160,0	1183,1	1270,7	1708,9			

В Керченском морском порту один производственный перегрузочный комплекс, располагающий семью причалами общей длиной 1354 м. Подъездные железнодорожные пути позволяют обрабатывать грузы по причальному фронту и в тылу. В 2003 году началось строительство элеватора (первая очередь с единовременным хранением 20 тыс. т зерна). Общая площадь открытых складов 139,6 тыс. кв. м. В порту 8 крытых складов для хранения генеральных грузов (общая площадь 10627 м²). Для выполнения погрузочно-разгрузочных операций порт оснащён 30 порталными кранами, двумя автокранами, значительным количеством автопогрузчиков и другой механизацией. Расчётная мощность порта по переработке грузов определена в размере 2,5 млн. т грузов в год. Фактическое использование пропускной способности в 2004 году составило 80%.

**ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ
В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ**

Феодосийский морской торговый порт – универсальный порт с широкой номенклатурой перерабатываемых грузов.

Порт принимает и обслуживает лихтеровозы, суда типа «ро-ро», сухогрузные суда грузоподъемностью 10-25 тыс. т. Объёмы переработки грузов в Феодосийском морском торговом порту за последние годы имеют устойчивую тенденцию спада грузопереработки (таблица 5) [13,с.411].

Таблица 5

Переработка грузов в Феодосийском морском торговом порту

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Грузы навалочные и насыпные, тыс. т	219,9	188,0	210,5	244,7	521,7			
строительные	152,5	137,4	204,9	244,7	441,8			
минеральные удобрения	67,4	26,4	-	-	-			
зерно	-	24,2	5,6	-	79,9			
Тарно-штучные	286,5	222,0	217,6	169,7	193,1			
металлы	262,3	207,4	213,5	167,3	175,3			
Минеральные удобрения	18,9	14,0	-	-	12,5			
Нефтеналивные	2250	4010,5	4245,8	3583,6	6022,9			
ВСЕГО	2756,4	4420,5	4673,9	3998	6737,7	11067,2	5334,7	1360,5

Через Феодосийский морской порт ежегодно отправляется до 1 млн. т экспортных грузов. В порту два грузовых района. Один предназначен для перевозки сухих грузов, другой – для нефти и нефтепродуктов.

Нефтеналивной Северный причал с глубинами до 13,5 м может принимать танкеры дедвейтом 80 тыс. т.

Южный нефтеналивной причал принимает танкеры дедвейтом до 80 тыс. т при осадке 11,5 м. Техническая производительность погрузки/выгрузки нефтепродуктов составляет 2500 т/час.

Для перевалки сыпучих грузов имеются два специальных цельносварных металлических приёмных бункера ёмкостью 90 и 120 м³.

При существующей технической и складской оснащённости Феодосийский морской торговый порт способен перерабатывать до 11,25 млн. т грузов в год, в том числе 1,25 млн. т – сухогрузов. Таким образом, пропускная способность порта по нефтеналивным грузам используется на 60%, а по сухогрузам – на 53%.

Ялтинский морской торговый порт – преимущественно пассажирский порт, обслуживающий отечественные и иностранные круизные суда, осуществляет собственным портовым флотом перевозки пассажиров между населёнными пунктами Южного берега Крыма.

В 1986 году в порту введён в эксплуатацию современный перегрузочный комплекс в Массандре, способный перерабатывать до 2 млн. т грузов в год. Грузопассажирский комплекс Массандры включает грузовой причал, оснащённый тремя кранами «Ганц» порталный (грузоподъёмностью 5-6 т) и «Альбатрос» (грузоподъёмностью 10-20 т). В распоряжении порта плавучий кран ПК-87 (грузоподъёмностью 100 т), автопогрузчики. В порту отдельный причал для судов типа «ро-ро» и паромов. Площадь открытых складов – 15 тыс. кв. м. На грузопассажирском комплексе имеется таможенно-лицензионный склад площадью 1150 кв. м. Порт остро нуждается в развитии складской инфраструктуры с целью увеличения объёма грузопотоков.

Однако наиболее перспективным является развитие мощностей по обслуживанию пассажирских перевозок.

Ялтинский порт, являющийся и судоходной компанией, ведёт работу по обновлению грузового и пассажирского флота заграничного плавания. Планируется реконструкция флота заграничного плавания, пассажирского комплекса с целью обеспечения приёма в порту крупных пассажирских судов длиной более 300 м, осадкой более 10 м. Суда поргофлота в доперестроечные годы перевозили до 6 млн. пассажиров в год. В настоящее время флот порта перевозит до 1,5 млн. пассажиров в год. Порт имеет многочисленные оборудованные портопункты и причалы – Форос, Симеиз, Алушка, Мисхор, Ласточкино гнездо, Золотой пляж, Ливадия, Интурист, Никитский ботанический сад, Донбасс, Морис Торез, Гурзуф, Фрунзенское, Рабочий уголок, Алушта, Малореченское, Рыбачье, Морское, Судак.

Севастопольский морской рыбный порт создан в 1964 году и первоначально специализировался на переработке рыбной продукции. В настоящее время порт перерабатывает, кроме рыбной продукции, металлы, нефтеналивные и другие грузы. С 1992 года порт открыт для захода иностранных судов. Компания «Югторсан» перерабатывает нефть и нефтепродукты на нефтеналивном причале порта. В 2002 году грузооборот порта составил 2647 тыс. т, в том числе наливные грузы – 1550 тыс. тонн, черные металлы – 981 тыс. т. Рыбной продукции переработано менее 30 тыс. т.

В порту имеются грузовой район, расположенный на восточном берегу Камышовой бухты, и нефтеналивной район (нефтебаза) – на западном берегу.

Причалы морского рыбного порта №210, 211 оборудованы тремя железнодорожными ветками, причалы №216, 217 – двумя, а тыловые площади причалов №218-220 – одной железнодорожной веткой.

Общая площадь закрытых неотапливаемых складов – 6180 кв. м, закрытых отапливаемых – 20000 кв. м, складов-навесов – 1355 кв. м и открытых складов – 27211 кв. м. В порту имеется холодильник на 5010 т грузов. Нефтебаза оснащена тремя ёмкостями для жидкого топлива объёмом 360 куб. м.

На кордоне и в тылу причалов установлено 23 порталных крана типа «Ганц», «Форель», «КПП», «Альбатрос» и козловой кран грузоподъёмностью 50 т.

Планируется построить причальную линию длиной 400 м с проектными глубинами 11,5 м, что позволит обрабатывать суда грузоподъёмностью до 50 тыс. т.

**ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ
В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ**

Кроме того, планируется строительство комплекса для переработки металлопродукции, угля и кокса предприятий Донецкого региона.

Севастопольский морской торговый порт имеет незначительный объём грузопереработки (в 2002 году – 307,4 тыс. т). Порт перерабатывает около 100 тыс. т тарно-штучных грузов, 150 тыс. т нефтеналивных, 60 тыс. строительных материалов (песок) и 65 тыс. т металлолома.

В целях выявления резервов пропускной способности и анализа степени её использования проанализируем динамику объёмов переработки грузов в морских портах по регионам АРК.

Статистические отчётные данные за 1999-2003 годы показывают существенный рост грузопереработки (таблица 6) [10, с.47].

Таблица 6

Переработка грузов по регионам

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ВСЕГО, тыс. т	6753,8	7173,9	6359,3	10695,5	16017,1	11742	11261,2
Феодосия	4420,5	4673,9	3998,0	6737,7	11067,2	5334,7	1360,5
Керчь	1354,0	1509,4	1608,3	2818,1	3649,5	4858,3	7789
Евпатория	853,2	875,5	597,5	947,0	1082,8	1277,6	1830,1
Ялта	102,7	115,1	155,5	190,7	217,6	271,4	281,5

За период с 1999 по 2005 гг. объём грузопереработки вырос в 1,67 раза. Наиболее значительно возросли объёмы переработки грузов в Керченском морском порту (в 5,75 раза), в Феодосийском сократились (в 3,25 раза). Их удельный вес в общем объёме грузопереработки составил, соответственно, 69,2% и 12,1%.

Однако каждый из морских портов Крыма имеет свою доминирующую специализацию в переработке грузов, характеристика которой приведена выше.

Анализ существующих мощностей морских портов и их сопоставление с объёмами реальных грузопотоков показали, что порты Крыма далеко не в полной мере используют погрузочно-разгрузочное, складское оборудование, транспортный флот (таблица 7).

Таблица 7

Анализ резервов пропускной способности портов АРК

	Всего грузов, тыс тонн	в том числе	
		сухогрузы	наливные
Предъявлено для переработки грузов в 2003г.	16017,1	4938,9	11078,2
Сумм.пропускная способн. портов по грузопереработке	20300	8300	12000
Резервы пропускной способн. портов по грузопереработке	4283	3361	922

Источник: расчёты автора на основе отчетных данных

Как видно из таблицы 7, морские порты Крыма имеют немалые резервы пропускной способности по переработке грузов. Такой вывод приобретает особое значение в условиях формирования единой транспортной системы стран Черноморского экономического сотрудничества. Учитывая резервы пропускной способности морских портов Крыма, тенденции последних лет увеличения сложившихся грузопотоков и перспективы возникновения дополнительных потоков через морские порты полуострова, считаем необходимым: 1) усовершенствовать коммерческо-маркетинговую деятельность портов по привлечению дополнительных грузопотоков; 2) продолжить политику руководства морских портов, Министерства транспорта Украины по формированию портово-производственных комплексов в Крыму; 3) включить в программу развития транспортного комплекса Крыма приобретение Украиной дополнительных единиц морского флота, в т.ч. судов типа «ро-ро» для осуществления морских перевозок на паритетных началах со странами Черноморского бассейна.

Экономическая структура – это долевое или процентное соотношение взаимосвязанных элементов экономической системы общества, определенных по отраслям, видам функциональной деятельности, организационно-правовым формам, хозяйствующим территориям, масштабам концентрации производства и капитала внутри предприятий. Соответствие экономической структуры меняющимся внутренним и внешним рыночным условиям обеспечивает наиболее эффективное и устойчивое развитие национальной экономики.

Степень реакции экономической структуры на изменение рыночных условий, скорость достижения адекватности определяем как эластичность экономической структуры. На основании проведенного анализа выявлены следующие факторы, воздействующие на эластичность экономической структуры:

изменение конъюнктуры внешнего и внутреннего рынков, соотношение рыночного спроса и предложения на общенациональном и единичных рынках, характера конкуренции на рынках;

наличие и мера использования производственных, материальных, финансовых и природных ресурсов у хозяйствующих субъектов;

неравномерность научно-технического прогресса в различных отраслях и видах производственной деятельности;

скорость межотраслевого и внутрипроизводственного перелива капитала, состояние инвестиционной привлекательности хозяйствующих субъектов;

характер и уровень активности государственной экономической политики;

состояние совокупной рабочей силы, ее качественных и количественных параметров;

уровень зрелости и степень активности менеджмента предприятий, отраслей и регионов.

Каждый из названных факторов, влияющих на эластичность экономической структуры общества имеет свой механизм воздействия на все виды структуры национального хозяйства. Автор видит перспективными с научной точки зрения и важными для хозяйственной практики изучение указанных механизмов.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

Список литературы

1. Статистичний щорічник України 2003 рік. – К.: «Консультант», 2004. – 631с.
2. Новый экономический словарь/ Под ред. А.Н.Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 2006. – С.289.
3. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия. – М.: ИНФРА-М, 2005. – VI. С.168.
4. Экономическая теория: Учебник / Под общ. ред. Акад. В.И.Видапина, А.И.Добрынина, Г.П.Журавлевой, Л.С.Тарасевича. – М.: ИНФРА – М., 2002. – С.83-84.
5. Мочерний С.В. Політекономія: Підручник. – К.: Вікар (Віща освіта ХХІ століття), 2003. –С.153.
6. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н.Азрилияна. – 6-е изд., доп. – М.: Институт новой экономики, 2004. – С.348.
7. Пирожков С., Прейгер П., Мьярчук И. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП // «Экономика Украины». – 2005.– №3. – С.7,18.
8. Відомості Верховної Ради №51, 1999. – С. 446.
9. Відомості Верховної Ради №24, 2002. – С.166.
10. Транспорт і зв'язок Автономної республіки Крим. Статистичний збірник. Держкомстат України. Головне управління статистики в АРК. Сімферополь, 2004. – 169 с.
11. Діяльність морського транспорту АР Крим. Статистичний збірник. Головне управління статистики в Автономній республіці Крим. Сімферополь, 2004. – 42 с.
12. Пашенко Ю. Транспортная политика Украины // Экономика Украины. – 2001. – №12. – С.39.
4. Скворцов Г. Пути стабилизации морского и речного транспорта в Украине. // Порты Украины, 2003.
13. Все о портах Украины. Справочник. Издательство «Порты Украины» // Под ред. Ильницького К., Одесса, 2003. – 664 с.
14. Чухно А. Новая экономическая политика // Экономика Украины. – 2005. – №7. – С.16.
15. Семиноженко В. Технологические парки Украины: первый опыт формирования инновационной экономики // Экономика Украины. – 2004. – №1.
16. Завгородняя Е. Структурная динамика как фактор инновационного развития национальной экономики // Экономика Украины. – 2004. – №11. – С.34.
17. Тарасевич В. Очерки теории переходной экономики. К., «Наукова думка». – 2001. – С.77.

Поступило в редакцию 04.12.2006 г.