

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

- 1) стихійність функціонування, властива на сьогоднішній день розглянутому ринку;
- 2) низький платоспроможний попит з боку виробників продукції на результати наукових досліджень, науково-технічні, проектно-конструкторські й технологічні розробки;
- 3) низька привабливість науково-технічної сфери як об'єкта капіталовкладень;
- 4) низький зв'язок між наукою й виробництвом.

Низький платоспроможний попит з боку виробників продукції на результати досліджень і розробки обумовлюється істотними недоліками сучасної інноваційної політики України, що так чи інакше властиві різним її складовим. У цьому випадку мова, насамперед, іде про слабе податкове стимулювання новаторської діяльності, обмежені можливості для застосування прискореної амортизації, недоліки нинішнього механізму захисту прав на об'єкти інтелектуальної власності, а також про недостатній рівень інноваційної культури в країні. Це, у свою чергу, є важливим свідченням тісної кореляції між ефективністю реалізації елементів державної інноваційної політики України й усієї зазначеної національної політики в цілому й розвитком у республіці ринку наукових знань і технологій. Таким чином, на основі встановлення даної кореляції може бути зроблений висновок про те, що вдосконалення реалізації різних складових інноваційної політики України здатне виступити в якості первинної передумови для збільшення попиту на даному ринку.

Разом з тим, ще одним фактором, що визначає низький рівень платоспроможного попиту з боку виробників продукції на результати наукових досліджень і розробки науково-технічного, проектно-конструкторського й технологічного характеру, є несприятливий фінансовий стан більшості українських суб'єктів господарювання. Подолання негативного впливу цього фактору можливо, насамперед, за допомогою надання в рамках реалізації податкового стимулювання інноваційної діяльності пільг, що передбачають вивільнення окремих фінансових ресурсів підприємств від вилучення їх на адресу держави в ході процесу оподаткування з одночасним спрямуванням зазначених фінансових ресурсів на інноваційні цілі. У цьому випадку, стосовно ринку наукових знань і технологій, відзначені фінансові ресурси суб'єктів господарювання, вивільнені від оподаткування, можуть виступити в якості фактору значного росту платоспроможного попиту з боку підприємств на результати НДОКР. Виходячи із цього, логічним представляється зробити висновок про те, що податкове стимулювання інноваційної діяльності здатне зіграти провідну роль у процесі подолання негативного впливу розглянутого фактору на величину попиту на вітчизняному ринку наукових знань і технологій.

Висновки та пропозиції. У свою чергу, низька привабливість науково-технічної сфери як об'єкта капіталовкладень пояснюється, з одного боку, невизначеністю результатів наукових досліджень, а з іншого – високим податковим навантаженням на зазначену сферу. Таким чином, реалізація податкової складової національної інноваційної політики здатна виступати й у якості важливого фактору, що визначає розмір пропозиції на ринку наукових знань і технологій.

У найбільш загальному виді можуть бути виділені наступні напрямки державного впливу, орієнтованого на формування в країні сучасного ринку наукових знань і технологій:

- створення необхідної інфраструктури ринку інновацій;
- сприяння активізації попиту на об'єкти нових технічних і технологічних рішень з боку суб'єктів господарювання;
- сприяння активізації пропозиції на ринку наукових знань і технологій з боку науки.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Ковалёв Г. Д. Основы инновационного менеджмента / Ковалёв Г. Д. – М., 1999. – 208 с.
2. Морозов Ю. П. Инновационный менеджмент / Морозов Ю. П. – М., 2000. – 446с.
3. Шумпетер Й. А. Теория экономического развития / Шумпетер Й. А. - М.: Прогресс, 1982.
4. Кондратьев Н.Д. Большие циклы кон'юнктуры и теория предвидения / Кондратьев Н.Д. - М.: «Экономика», 2002. – 767 с.

РЕЗЮМЕ

В статті розглянуто основні принципи формування інноваційного ринку, обґрунтовано важливість становлення ринку наукових знань і технологій в Україні; визначено основні напрямки впливу держави на ринок, що розглядається

Ключові слова: новації, інновації, інноваційна діяльність, нововведення, науково-технічний потенціал, інноваційна стратегія.

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены основные принципы формирования инновационного рынка, обоснована важность становления рынка научных знаний и технологий в Украине, определены основные направления влияния государства на рассматриваемый рынок.

Ключевые слова: новации, инновации, инновационная деятельность, нововведения, научно-технический потенциал, инновационная стратегия.

SUMMARY

In the article main principles of the innovative market formation are considered. This article proved that formation of the scientific knowledge and technologies market in Ukraine is important. This article defined the basic directions of the state influence on this market.

Keywords: Innovations, innovative activity, scientific and technical potential, innovative strategy

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОТРАСЛЕЙ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)

Лисица Е.С., магистр, ассистент кафедры мировой экономики УО БГЭУ

Развитие отраслей экономической и социальной инфраструктуры Беларуси и Украины сопряжено с общими проблемами и направлениями реформирования, характерными для стран с транзитивной экономикой.

Европейские и мировые инфраструктурные отрасли также существенно изменились в условиях новой мировой экономики, что необходимо учитывать при реформировании их на постсоветском пространстве. При этом инфраструктурные отрасли естественных монополий остаются одними из мало затронутых рыночными реформами, что приводит к пересмотру основных подходов к созданию и организации рынка, формированию новых систем взаимодействия государства и частного секторов.

Наряду с реформированием в инфраструктурных отраслях Украины и Беларуси развивается взаимная интеграция в сочетании с интеграцией в европейское экономическое пространство. При этом первое направление интеграции должно способствовать, а не препятствовать развитию второго.

Проблемам формирования новой мировой экономики и развития процессов глобализации, которые составляют внешнюю среду, определяющую ход эволюции инфраструктурных отраслей посвящены многие работы. Среди них стоит выделить работы Белла Д., Гэлбрейта Дж.К., Авдокушина Е.Ф., Сизова В.С., Б.Баласса, Дж.Вайнера, Ю.Шишкова, Ю.Борко, Година Ю., Цапелик В., Авдашева С., Розанова Н., Лившиц В.Н. Геррард М., Ролл М., Вербек А., Я.Рекитар, Л.Демидова, Перегудова С., Персианов В., Федоров Л., Сосна С., Варнавский В. и др.

В целом, анализ исследований и разработок показывает отсутствие целостного подхода не только к оценке деятельности инфраструктурных отраслей, но и к самому понятию и роли их государственного регулирования и монополизации со стороны государства, особенно в современных условиях развития процессов глобализации, транснационализации и международной экономической интеграции.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

В литературе также отсутствует системное представление об особенностях их развития и регулирования в условиях новой мировой экономической системы и интеграции национальных хозяйств в данную систему (на примере железнодорожного транспорта).

В современных условиях, когда Украина и Республика Беларусь входят в мировую экономику, для успешного развития естественных монополий (в первую очередь железнодорожного транспорта), роста их конкурентоспособности и привлекательности для инвесторов, необходимо повышение эффективности их работы и рациональное снижение издержек.

Автором составлена матрица SWOT-анализа, которая позволяет выделить факторы, оказывающие влияние на достижение и удержание конкурентных преимуществ в глобальной транспортной системе (рисунок).

Согласно составленной матрице условия-влияния как во внутренней, так и внешней среде делятся на:

- инфраструктурные – элементы системы, необходимые для устойчивого функционирования железной дороги (пограничные пункты, разная колея);
- технические – состояние транспортных средств (моральный и физических износ основных фондов, не соответствие международным экологическим требованиям);
- трансграничные – условия, процедуры при пересечении границ (простои при пересечении границ, требования о получении необходимых разрешительных документов);
- административные – различия в разрешительных системах государств, нормативно-правовой базе.

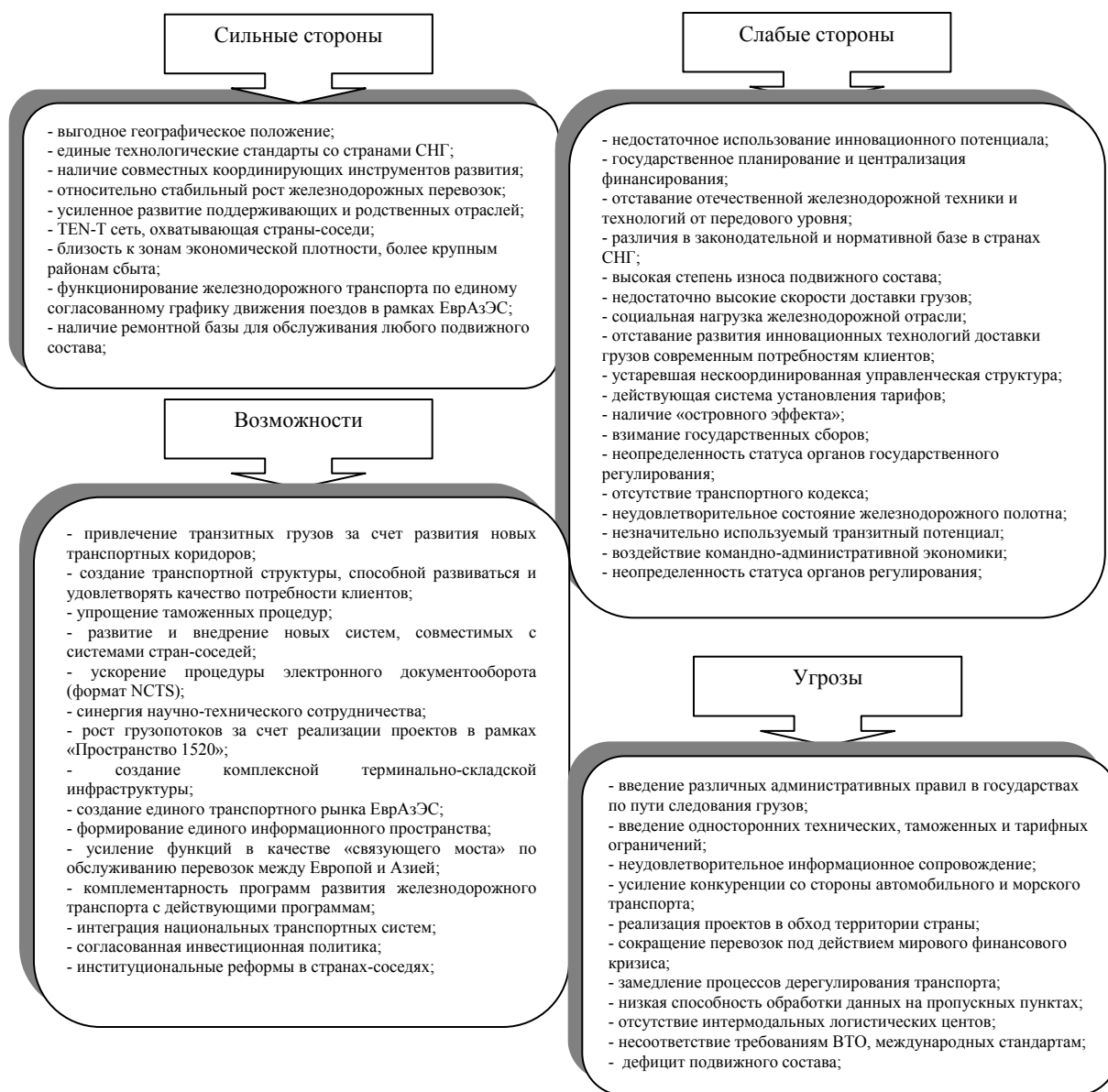


Рисунок - SWOT-анализ железнодорожной отрасли Республики Беларусь

Примечание – Источник: собственная разработка.

Темпы реформирования железнодорожной отрасли в Республике Беларусь одни из низких по сравнению со странами-соседями (1,0 балла, для сравнения Украина – 2,0). Наибольшего успеха среди них достигла Польша (4,0), что связано с присоединением к ЕС.

Функционирование и развитие железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с действующим законодательством и взаимосвязано с долгосрочными прогнозами социально-экономического развития, определяющими потребность в транспортных услугах и повышении их качества.

Среди основных предпосылок вмешательства государства в деятельность железнодорожного сектора следует выделить: социальная необходимость контроля, магистральный характер (транспортная отрасль одновременно обслуживает и производственные отрасли, и сферы, опосредованно связанные с производством), контроль над инфляционными процессами через транспортные тарифы, высокая капиталоемкость, длительные сроки окупаемости объектов транспортной инфраструктуры, необходимость установления единых технических и экологических норм и стандартов, обеспечивающих охрану окружающей среды [1, с.238].

Новые экономические условия глобальной торговли и более жесткие требования к контролю качества и стоимости требуют построения новой системы регулирования и управления железнодорожным комплексом.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Используя предложенную автором систему регулирования естественных монополий, регулирование железнодорожного транспорта строится на нескольких уровнях (национальном, интеграционном и международном).

Государственное регулирование на национальном уровне осуществляется разными методами – административными, экономическими, тарифными и нетарифными.

Административные методы реализуются посредством прямого вмешательства в деятельность ГО «БЖД» через принятие нормативных актов и через комплекс мер по управлению государственной собственностью. Основной формой реализации политики, направленной на противодействие монополизации и развитие конкуренции в Республике Беларусь, является использование нормативно-законодательных методов, включая программы и планы (Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2007-2010 гг., Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г., Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. и др.).

В наибольшей степени используются экономические методы, такие как предоставление налоговых льгот, долгосрочных низкопроцентных государственных займов, государственных гарантий правительства в погашении кредитов, контроль над ценообразованием на транспорте.

Нетарифные методы регулирования включают в себя реализацию национальных интересов в области железнодорожного транспорта, снижение рисков нанесения ущерба жизни и здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственной собственности, окружающей среде, сохранение единого транспортного пространства государств-участников СНГ, интеграцию железных дорог в европейскую и азиатские транспортные системы.

По мере возникновения сложностей в процессе интеграции и присоединения региона к мировой экономике, осуществляются меры адаптационной политики: строительство авто- и железных дорог, аэропорты, облегчающие перемещение товаров, услуг, людей [2, с. xiii]. В данном случае интеграционное сотрудничество обеспечит свободное предоставление транспортных услуг на территориях стран-участниц, решение координационных проблем в рамках региона, увеличит прибыль за счет роста масштабов рынка, и также разработку единых принципов функционирования по отношению к третьим странам.

ГО «БЖД» на перевозке грузов на интеграционном уровне применяет тарифы в соответствии с концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ и стран Балтии. В сообщении России и Республики Беларусь подписано соглашение о создании равных условий в области тарифной политики на железнодорожном транспорте. При перевозке грузов по железной дороге из Беларуси в Россию применяются тарифы, равные российским.

Страны-участницы СНГ проводят согласованную тарифную политику при осуществлении международных грузовых перевозок железнодорожным транспортом. В рамках соглашения страны-участницы приняли "Единый международный транзитный тариф" (ЕТТ) и дополнение к нему "Международный транзитный тариф" (МТТ), а также целый ряд инструкций и других документов.

Таким образом, на интеграционном уровне возникает скоординированное стимулирующее регулирование, то есть создание региональной инфраструктуры, стратегически связывающей регион с ведущими мировыми рынками, происходит согласованно за счет либо централизованных средств интеграционной группировки (СНГ, ЕврАзЭС), либо за счет средств международной организации с привлечением заинтересованных сторон (ЕБРР, программа «Восточное партнерство»).

Участие Украины и Республики Беларусь в международных соглашениях и организациях способствует совершенствованию механизма разработки и поддержки важных международных национальных и региональных программ, а также реализации конкретных мероприятий, которые изложены в государственных программах. Особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок устанавливаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. В данном случае основными субъектами являются международные организации (универсальные и специализированные), которые оказывают влияние на развитие мирового транспортного рынка в целом.

На каждом уровне регулирования используются специфические инструменты (транспортные конвенции, меморандумы или специальные фонды), которые позволяют при рациональном соотношении затрат достигать поставленных целей Республики Беларусь в условиях интеграции в мировую транспортную сеть (Партнерство в области транспорта и логистики «Северное измерение», осуществление совместного проекта ЭСКАТО ООН/ОСЖД в части организации демонстрационных пусков контейнерных маршрутных поездов по Северному коридору Транскавказской железной дороги транзитом через Беларусь в страны Западной Европы, Форум «Пространство 1520», Форум «Трейн Европ», Совет по транспортной политике при ЕврАзЭС, Евроазиатский транспортный форум (ASEM) и др.).

Транспортная инфраструктура создает основу для формирования единого экономического пространства, связывает в единое целое различные сферы деятельности национальной экономики. Поэтому для устойчивого развития страны развитие инфраструктуры должно стать главной компонентой государственной стратегии, и мировой опыт свидетельствует о необходимости участия государства в развитии железнодорожного транспорта.

Так, на железнодорожном транспорте Украины и Республики Беларусь необходимо выделить три сектора: инфраструктурный, инвестиционный и частный. Инфраструктурная составляющая представляет собой контролируемую государством и частным сектором крупную корпоративную систему, которая обеспечивает высокую концентрацию и интеграцию капитала. Необходимый капитал поступает от инвестиционного сектора и используется для преодоления кризисных явлений на основе сосредоточения ресурсного и научно-технического потенциалов. Предложенное построение функционирования железнодорожного транспорта позволяет выделить убыточные сегменты, снизить издержки, обеспечить устойчивое регулирование и функционирование железнодорожной отрасли, стабильные поступления в бюджет, равновесное распределение тарифно-ценовой нагрузки на потребителей. Для этого необходимы значительные инвестиции, поэтому образование интегрированной структуры холдингового типа в естественно-монопольных отраслях следует рассматривать как начальный этап корпоратизации. Выделение инвестиционного сегмента необходимо, так как финансирование со стороны государства в определенных случаях недостаточно в связи, с чем возникает необходимость привлечения дополнительных источников. С использованием механизма инвестиционного фонда у Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь появляется возможность государственной поддержки не только проектов строительства новых объектов, но и реконструкции существующих, находящихся в уставном капитале акционерных обществ. Для этого предусматривается форма государственной поддержки в виде инвестиций в уставной капитал.

Под интегрированной холдинговой структурой следует понимать предприятие, в состав активов которого входят контрольные пакеты акций других предприятий независимо от организационно-правовой формы (перекрестное владение акциями). При этом государство обязательно является держателем контрольного пакета акций только сетевого предприятия. Во всех остальных предприятиях достаточно владение миноритарным пакетом.

Представляется, что построение такой структуры целесообразно осуществить через дезинтеграцию. При этом основным принципом является разделение видов деятельности с последующим объединением в новых организационных формах при сохранении и совершенствовании государственного управления и регулирования отрасли. Выделяется так называемый сетевой компонент, который образует естественную монополию. Он остается под контролем государства, а все другие структурообразующие элементы формируют рыночную среду, где успешно сочетается деятельность государства и частного сектора.

Таким образом, преимуществом данной модели является сохранение системообразующей сетевой структуры, обеспечивая ее управляемость и единство при рыночной организации. С одной стороны, будет участвовать бизнес, ориентированный на прибыль. С другой

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

стороны, государство, ориентированное на создание благоприятных условий для социально-экономического развития регионов, свободных экономических зон, транспортно-логистических центров и страны в целом.

Таким образом, главная цель государства состоит в том, чтобы использовать преимущества системы государственно-частного партнерства.

Все страны стараются защитить интересы своих перевозчиков. В данных условиях «альянс интересов» будет являться механизмом взаимодействия операторов, даже если они являются конкурентами. Объединение компаний в пул также будет способствовать развитию контейнерных перевозок, разработке единого устава железных дорог, либерализации тарифов.

В мировой экономике создание «альянса интересов» носит временный характер и направлено на достижение совместной прибыли. При этом источником выступает функционирование всех участников объединения. Вагонный парк является общим и в долевом отношении строго расписан за участниками «альянса интересов». Квота на использование подвижного парка определяется долевым распределением, а ее превышение влечет начисление дополнительных платежей. Прибыль сначала поступает в общий фонд, а затем распределяется между членами пула в установленной заранее пропорции. Пополнение парка происходит также централизованно, а управляющая компания «альянса интересов» может централизованно брать в лизинг требуемое количество вагонов и контейнеров. Более того, в состав «альянса интересов» могут войти ремонтные мощности, стивидорские компании, компании, сопутствующих отраслей, научные организации.

Таким образом, создание «альянса интересов» стран на Северной оси ЕС позволит эффективно использовать их инфраструктуру на мировом транспортном рынке, и создаст равные условия, при которых наращивание подвижного состава как специализированными, так и другими новыми вагонами будет происходить сбалансировано и согласованно. Система «альянса интересов» позволит учесть фактические расходы на совместное пользование контейнерным или вагонным парком.

На первом этапе основной задачей «альянса интересов» является взаимозамещение подвижного парка и создания четкой системы эксплуатации подвижного состава, что решит задачу нехватки парка у администраций железных дорог. Далее, он может использоваться для экспорта транспортных услуг естественно-монопольного звена, решения каких-либо проблем интеграционного значения. Следовательно, «альянс интересов» является одним из первых этапов для создания транснациональной транспортной компании.

Основной задачей объединения является увеличение доли на рынке всех участников за счет обмена/кооперации транспортных потоков. Кроме того, объединение маркетинговых усилий позволяет участникам «альянса интересов» экономить на соответствующих расходах, проводя различные совместные рекламные и маркетинговые акции совместно.

Таким образом, «альянс интересов» будет способствовать созданию жестко увязанной экономическими инструментами технологии, что особенно актуально с учетом стремления стран-участников вступить в ВТО.

Развитие такого комплекса в Республике Беларусь позволит устранить «узкие» места в функционировании как естественно-монопольного сегмента, но и отрасли в целом. К ним относят:

- недостаточная пропускная способность железнодорожных участков, узлов;
- недостаточная мощность пассажирских станций и недостаточная длина пассажирских платформ;
- наличие значительных участков железнодорожных путей с действующими ограничениями скорости движения поезда;
- отсутствие многофункциональных кассовых терминалов продажи билетов;
- отсутствие пунктов продажи проездных документов интегрированными платежными терминалами для оплаты проездных и перевозочных документов с использованием пластиковых карт;
- повышение эффективности системы контроля оплаты проезда (функции контроля могут быть переданы аутсорсинговой компании);
- отсутствие единого документа для проезда на всех видах наземного городского транспорта включая метро и пригородные железнодорожные пассажирские перевозки. Такой документ может использоваться не только для организации платных услуг, но и для организации социальной поддержки, то есть реализации льготных перевозок;
- и другое.

Для реализации предлагаемой модели необходимо развитие нормативно-правовой базы; открытое и равноправное взаимодействие между участниками как государственной, так и частной формы собственности; обеспечение равноправного доступа всех перевозчиков к сети и ремонтному сервису.

Автором предлагается два направления системы регулирования между правительством и региональными властями в странах на Северной оси ЕС. В Республике Беларусь особенно важно административное регулирование является построение его по принципу «правительство-область», то есть областные органы только координируют деятельность по реализации национальных программ в рамках отведенной им роли, не обладая полномочиями вносить корректировки, обусловленные особенностями развития региона. Взаимодействие по принципу «область-правительство» будет предполагать, что местные органы самостоятельно определяют основные направления региональной транспортной политики и разрабатывают основные направления развития и инвестиционные проекты, а правительство рассматривает их с целью выделения субсидий или кредитования. Представляется, что регулирование железнодорожного транспорта в современных условиях выглядит как взаимодействие ТНК/компаний разного размера на разных уровнях интеграции и государства.

Один из механизмов повышения эффективности железнодорожной отрасли является также оптимизация вспомогательных видов деятельности, оптимизация тех ресурсов, которые затрачиваются на перевозочный процесс. Услуги, которые передаются на аутсорсинг, должны быть более качественными и более дешевыми, чем выполнение их собственными руками, либо более оптимальным должно стать соотношение цены и качества по известным всем критериям. Железные дороги передают на внешнее выполнение отдельные виды технологических процессов или операций, а также используют аутсорсинг для покрытия сезонных пиков в дополнительном персонале (аутстаффинг). Таким образом, на аутсорсинг не следует передавать виды деятельности или производственные циклы, связанные с выполнением законченных работ и услуг. Привлечение услуг извне позволяет получить почти немедленный доступ к новым рынкам и предложить индивидуальное обслуживание клиентов. Оно снижает риски и возможные убытки.

На современном этапе развития мировой экономики строится новая система регулирования инфраструктурных отраслей (трех уровневая с выделением взаимосвязанных сегментов), которая ориентирована на развитие не на национальном уровне, а на интеграционном и мировом. Так, странам-соседям приходится учитывать модели функционирования отраслей, и кооперироваться между собой для преодоления колебаний в мировой экономике, и удержания и завоевания новых позиций в мировой экономике.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Абызов, В.В. Государственное регулирование транспортного комплекса: зарубежный опыт и российская практика/ В.В. Абызов // Вестник тамбовского университета. – 2009. - №1(69). – С. 237-242.
2. Доклад о мировом развитии 2009: Новый взгляд на экономическую географию. – М.: Издательство «Весь мир», 2009. – 384 с.

РЕЗЮМЕ

В статті розглянуто заходи щодо підвищення конкурентоспроможності машинобудівної галузі Республіки Білорусь, що базуються на нових підходах в кадровій політиці, застосування ефективних маркетингових технологій і на інтеграції галузі до міжнародного розподілу виробничого процесу.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортний комплекс, світова економічна система, інтеграція

РЕЗЮМЕ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

В статье на основе анализа железнодорожного транспорта Республики Беларусь и выделения основных особенностей его функционирования на интеграционном и мировом уровнях, разработаны рекомендации по развитию и интеграции транспортного комплекса в новую мировую систему.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортный комплекс, мировая экономическая система, интеграция

SUMMARY

Analyzing railways in Republic of Belarus especially in integration and world levels, the author gives main recommendations on its development and integration to new world economy system.

Keywords: railway transportation, transport complex, world economic system, integration

ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ РЫНКОВ ТРУДА НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Маковская Н.В., кандидат экономических наук, доцент, Могилевский государственный университет им.А.Кулешова

Постановка проблемы.

Актуальность решения проблем, связанных с функционированием внутренних рынков труда (ВРТ), обусловлена рядом обстоятельств, главное из которых — повышение роли человеческого капитала в экономике. В связи с этим, целями развития внутренних рынков труда в национальной экономике являются: 1) создание условий для формирования и функционирования эффективных ВРТ, в рамках которых происходит развитие человеческого капитала, 2) гармонизация трудовых отношений на микроуровне на базе стимулирования роста оплаты труда, повышения производительности труда, обеспечения эффективной занятости. Это определяет объективную потребность в разработке концепции развития внутренних рынков труда, выступающей концептуальной основой для обоснования условий их эффективного функционирования и формирования рыночной трудовой системы на микроуровне.

Исследования и публикации по проблеме.

В научной литературе достаточно мало уделено внимание содержанию внутреннего рынка труда организации и процессам, имеющим место в его рамках. Однако следует выделить таких отечественных и зарубежных авторов, как А. Алавердов, Е. Ванкевич, М. Винокуров, Р. Гиббонс, В. Гимпельсон, С. Данлоп, П. Доринджер, Р. Капелюшников, Б. Корнейчук, А. Котляр, Р. Коуз, Б. Краихел, М. Лин, Т. Манваринг, К. Марфи, Ю. Одегов, В. Павленков, М. Пиоре, Г. Пфан, С. Рошин, Г. Руденко, Р. Эренберг и Р. Смит, О. Фаворо, Б. Холмстром, которые выделили данный рынок в научную категорию, и предприняли попытку его методологического анализа.

Проблема и цель статьи.

Представляется, что основу концепции развития внутренних рынков составят: обоснование целей, принципов, социально-экономических условий функционирования ВРТ организаций и характеристику инструментов и направлений ее реализации; разработка организационного обеспечения концепции; выработка практических рекомендаций по многоуровневому регулированию внутренних рынков труда организаций.

При разработке концепции развития ВРТ предприятий целесообразно учитывать:

- необходимость признания объективного существования внутренних рынков труда организаций, где происходит формирование спроса и предложения человеческого капитала, вырабатываются принципы трудовых отношений;
- встроенность ВРТ организаций в общую систему рынков труда, что обуславливает их объективное влияние на состояние регионального и национального рынков труда;
- отсутствие абсолютно идентичных механизмов функционирования ВРТ, что определяет индивидуальный выбор подходов при их регулировании;
- необходимость целенаправленного изменения структуры управления трудом на микроуровне на основе институциональных подходов и механизмов.

Основными задачами концепции развития ВРТ в национальной экономике являются:

1. Развитие и укрепление ядра ВРТ на основе создания системы управления трудовыми процессами на микроуровне, учитывающей закономерности и принципы функционирования внутреннего рынка труда;
2. Обеспечение сбалансированности спроса и предложения на ВРТ на основе закрепления работников в организации и выработки кадровых подходов к регулированию процессов, происходящих в ядре и периферии ВРТ.
3. Разработка механизма ликвидации кризисных явлений в функционировании ВРТ на основе развития человеческого капитала работников, активизации их внутренней мобильности и разработки методических подходов к формированию системы разрядов, учитывающих уровень профессионально-квалификационного развития работников.
4. Определение принципов и направлений взаимодействия элементов общей системы рынков труда с целью создания условий эффективного функционирования внутренних рынков труда как кадровой составляющей инновационного развития национальной экономики.
5. Разработка подходов к организационному обеспечению развития внутренних рынков труда.

Результаты исследования.

Методологическими принципами реализации задач концепции развития ВРТ в национальной экономике являются: а) научная обоснованность, б) комплексность реализуемых мероприятий, в) структурирование целей и подцелей системы регулирующего воздействия на сферу труда в экономике, г) реалистичность и специфичность состояния отрасли, в которой функционируют внутренние рынки труда организаций, д) учет взаимосвязей между внутренним рынком труда, отраслевым, региональным и совокупным рынком труда, е) эффективность институциональных воздействий, учитывающих реальные экономические эффекты и сопоставляя их с затратами.

Решение задачи развития и укрепления ядра на ВРТ предполагает формирование системы управления трудом, ориентированной на рыночную модель трудовых отношений в организации, которая определяет эффективность функционирования ВРТ. Систему функционирования ВРТ, ориентированную на рыночную модель трудовых отношений, правомерно строить с учетом специфики сегментации работников, которая имеет предпосылки формирования и укрепления ядра путем карьерного продвижения работников первичного сегмента периферии во вторичный сегмент ядра. Однако для того, чтобы такое движение состоялось, необходимо вводить рыночные принципы трудовых отношений «работник-работодатель» на первичном сегменте периферии с целью стимулирования карьерной мобильности работников. Такой процесс позволит формировать специфический человеческий капитал в рамках первичного сегмента периферии. Так, с целью развития и укрепления ядра на ВРТ следует предложить направления построения трудовых отношений на разных сегментах ВРТ, в основе которых находится принцип рыночных партнерских отношений «работник-работодатель» (таблица 1):