

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

3. Бланк И.А. Управление финансовыми рисками./ И.А. Бланк. – К.: Ника-Центр, 2005. – 600 с.
4. Долішній М.І. Регіональна політика: методологія, методи, практика / М.І. Долішній, П.Ю. Беленький, В.Я. Бідак, Є.І. Бойко, С.Й. Вовканич. – Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України, 2001. – 719 с.
5. Гець В.М., Барановський О.І. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / В.М. Гець, В.П. Александрова, Т.І. Артюмова, Ю.М. Бажал. – К.: Фенікс, 2003. – 1006 с.
6. Данилишин Б.М. Соціально-економічні проблеми розвитку регіонів: методологія і практика / Б.М. Данилишин, Л.Г. Чернюк, М.І. Фашевський. – Черкаси: ЧДТУ, 2006. – 315 с.
7. Пересада А.А. Основы инвестиционной деятельности./ А.А. Пересада. – К.: Либра, 1996. – 344 с.
8. Інвестиційний клімат в Україні: фактори регіональних ризиків / О.В. Кужель. – К.: Державний комітет України з питань розвитку підприємництва; Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, 1999. – 192 с.
9. Парцхаладзе Л. Інвестиційний клімат України: глобальне потепління./ Л. Парцхаладзе. // Зеркало тижня. – 2004. - №29(504) .

РЕЗЮМЕ

Аналізуються існуючі методи оцінки інвестиційних ризиків в регіонах України, виявлено їх вплив на формування сприятливого регіонального інвестиційного клімату.

Ключові слова: інвестиційні ризики, ризикоутворюючі фактори, ризиковизначальні фактори, прогнозна модель, імітаційна модель, корельовані змінні, макроризик.

РЕЗЮМЕ

Анализируются существующие методы оценки инвестиционных рисков в регионах Украины, определено их влияние на формирование благоприятного регионального инвестиционного климата.

Ключевые слова: инвестиционные риски, рискообразующие факторы, рискоопределяющие факторы, прогнозная модель, имитационная модель, коррелируемые переменные, макрориск.

SUMMARY

Existing methods of an estimation of investment risks in regions of Ukraine are analyzed, their influence on formation of a favorable regional investment climate is defined.

МОДЕЛІ І МЕТОДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЛЕГКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Клочкова О.В., асистент кафедри міжнародної економіки Донецького національного університету

В економічних перетвореннях, що відбуваються в Україні, особливе місце відводиться промислому комплексу і, зокрема, легкій промисловості. Адже від ефективного і ощадливого використання ресурсів залежить не тільки стабільне функціонування галузі і добробут населення, а й створення сприятливих умов для виходу підприємств легкої промисловості на міжнародні ринки з метою збільшення валютних надходжень, нагромадження ресурсів для оновлення парку обладнання, створення нових потужностей, зростання платежів до бюджету та ін.

За останні роки в Україні практично не відбулось суттєвих зрушень у формуванні і реалізації пріоритетів в розвитку легкої промисловості, а лише спостерігається зменшення обсягів виробництва, моральне і фізичне старіння технологічного обладнання, відбувається відтік фінансових ресурсів та висококваліфікованих кадрів з цієї галузі. Внаслідок цього значна кількість підприємств легкої промисловості збиткові, інші просто не працюють, що веде до погіршення діяльності всієї галузі. Виходячи із ситуації, що склалася в галузі, необхідно сформувати певні групи стратегій формування конкурентних переваг і зростання промислового потенціалу для підприємств легкої промисловості.

Тому важливим є ряд питань, пов'язаних з новими підходами до вирішення організаційно-управлінських проблем державного регулювання легкої промисловості. Особливо актуальною є розробка нових підходів до формування і реалізації концепції розвитку легкої промисловості; обґрунтування методичних засад формування інноваційних підходів до стратегії її розвитку; удосконалення державної стратегії розвитку легкої промисловості, метою якої повинно стати зростання промислового потенціалу легкої промисловості шляхом підвищення її конкурентоспроможності, забезпечення потреб внутрішнього ринку, а також входження країни в коло країн-експортерів високоякісної продукції за рахунок створення сучасного, інтегрованого в світове виробництво і здатного до інноваційного розвитку промислового комплексу країни.

Дослідженню складних проблем державного регулювання промислового комплексу в контексті загальної розбудови й реформування національної економіки в період ринкової трансформації присвячені досить численні роботи провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, спеціалістів-практиків. Разом з тим, опрацювання опублікованих теоретичних концепцій, методичних та практичних рекомендацій, нормативних положень показує, що більшість з них спрямовано лише на розгляд окремих засобів державного управління та регулювання. В той же час не достає теоретичного обґрунтування та розробки на цій основі пропозицій щодо комплексного застосування інструментів державного регулювання легкої промисловості. Це обумовило вибір теми та теоретичну значущість дисертаційної роботи.

Метою роботи є розробка практичних рекомендацій щодо удосконалення державного механізму регулювання легкої промисловості, спрямованого на її розвиток.

Методологічною основою є фундаментальні положення теорії державного управління та економічної теорії, діалектичний метод, загальнонаукові принципи проведення наукових досліджень. Теоретичною основою дослідження стали наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених у галузі державного управління економічними процесами. Інформаційну базу дослідження становили законодавчі акти, що регулюють легку промисловість, нормативні акти Міністерства промислової політики України, офіційні статистичні й інформаційно-аналітичні матеріали, дані фінансової та статистичної звітності суб'єктів легкої промисловості України.

Аналіз діяльності підприємств легкої промисловості свідчить, що ситуація, яка склалася в галузі на сучасному етапі, ідентифікується як кризова: проблеми забезпеченості сировиною, необхідність реструктуризації виробництва та оновлення застарілих основних фондів, низький рівень завантаженості виробничих потужностей, втрата ринків збуту. Саме це обумовлює необхідність підвищення конкурентоспроможності галузі. Конкурентоспроможність легкої промисловості являє собою здатність підприємств галузі ефективно використовувати свій конкурентний потенціал, або вести пошук і раціонально використовувати резерви конкурентного потенціалу з метою збереження або посилення власних позицій на ринку.

При цьому під конкурентним потенціалом слід розуміти комплекс взаємоузгоджених можливостей і ресурсів внутрішнього середовища підприємства галузі легкої промисловості, що забезпечує отримання конкурентних переваг в умовах нестабільного зовнішнього середовища та обмеженості ресурсів та при ефективному використанні забезпечуватиме підприємству певні конкурентні позиції.

Як свідчать результати аналізу ситуації в легкій промисловості, вітчизняні підприємства мають певний конкурентний потенціал. Це дозволяє сформувати механізм підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі (рис. 1), з якого слідує, що конкурентоспроможність підприємств легкої промисловості залежить від дії цілого ряду інструментів.

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

Але слід зазначити, що даний механізм може бути ефективно реалізований лише за умови взаємодії всіх рівнів управління: державного регулювання, галузевого управління та управління окремими підприємствами. При цьому підвищення конкурентоспроможності легкої промисловості можливе лише за умов комплексного використання всіх інструментів державного регулювання й ринкових інструментів, з врахуванням факторів зовнішнього середовища функціонування галузі.

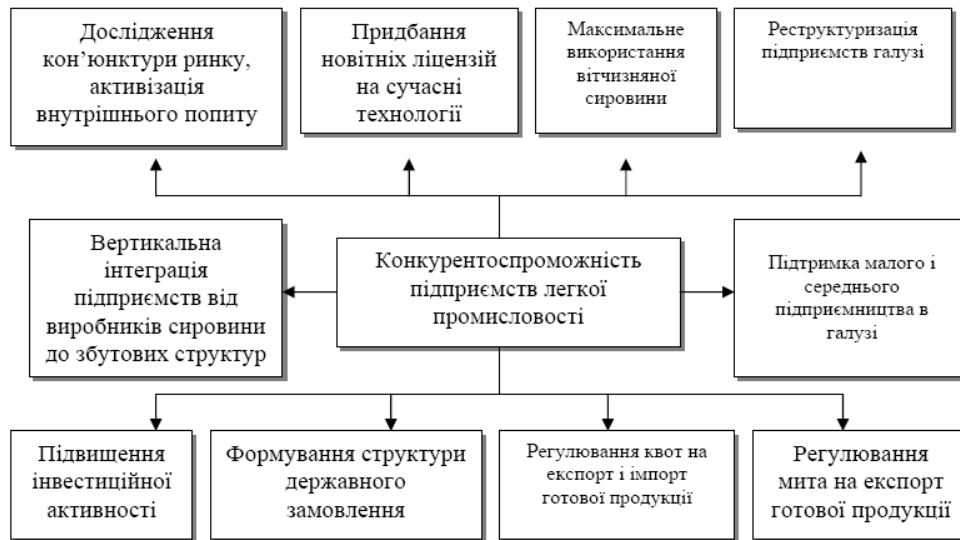


Рис.1. Механізм підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі легкої промисловості

Процес державного регулювання являє собою свідому й цілеспрямовану діяльність, пов'язану з реалізацією державно-владних повноважень суб'єктами публічної влади й регламентовану юридичними нормами, внаслідок чого відбувається безпосередня зміна суспільних станів, подій, явищ.

У розрізі галузі регулюючий вплив являє собою дії або їхній комплекс, що включає сукупність заходів економічного, науково-технічного, організаційного й соціального характеру, реалізація яких приводить до впливу на роботу галузі або окремих структурних підрозділів, забезпечує підтримку системи в заданому стані й переведення її в новий стан і сприяє досягненню поставлених цілей.

Слід зазначити, що рівень державного регулювання є одним з найважливіших зовнішніх факторів, що впливає на роботу галузі легкої промисловості. Вплив держави на економічні процеси - характерна його риса. Це пояснюється тим, що неконтрольовані ринкові процеси руйнівні як для економіки, так і для суспільства в цілому. А ринкова економіка, незважаючи на всі позитивні якості, нездатна до саморегулювання. Роль регулюючої ланки в змозі виконати тільки держава.

Державне регулювання національної економіки спрямоване на досягнення, як мінімум таких цілей:

1. Мінімізація неминучих негативних наслідків ринкових процесів.
2. Створення правових, фінансових і соціальних передумов ефективного функціонування ринкової економіки.
3. Забезпечення соціального захисту тих груп ринкового суспільства, положення яких у конкретній економічній ситуації стає найбільш уразливим.

Завдання державного регулювання полягає в тому, щоб знайти оптимальну міру й найбільш ефективні форми, які забезпечували б ринковій економіці максимальну соціальну ефективність.

Державне регулювання легкої промисловості, як і будь-якої іншої галузі, може здійснюватися за допомогою прямих (адміністративних) і непрямих (економічних) методів. Безумовно таке розмежування є умовним, оскільки будь-який економічний метод несе в собі елементи адміністрування, тому що контролюється тією або іншою державною службою. Так, грошова система відчуває вплив такого економічного фактору, як ставка міжбанківського кредиту, не раніше, ніж приймається адміністративне рішення про її підвищення. У свою чергу, допускаючи прямий контроль над цінами, держава створює для виробників особливий економічний режим, змушує їх переглядати виробничі програми, шукати нові джерела фінансування капітальних вкладень. Доводиться пристосовуватися й споживачам - змінювати структуру поточного попиту, а також співвідношення між його обсягом і сумою заощаджень.

Слід звернути увагу, що регулювання діяльності легкої промисловості не повинне позбавляти підприємства самостійності. Якщо раніше держава через систему планових показників установлювала підприємству програму виробництва, забезпечувала матеріальне постачання й збут, диктувала цінову політику, що позбавляло підприємства самостійності й ініціативи, то сьогодні така система не просто неефективна, а згубна для економіки.

Сучасний стан економіки України потребує раціонального й ефективного поєднання державного і ринкового механізмів при розробці механізму стратегічного управління.

Ринок, наданий самому собі, породжує безліч непередбачених проблем, які здатні підірвати основи існуючого соціального порядку й тим самим поставити під сумнів існування як держави, так і економічної системи. Ринок сам по собі нездатний створити й підтримувати стійку інфраструктуру економічної системи. У цьому плані у всіх індустріально розвинених країнах держава грала й продовжує відігравати провідну роль.

Варто звернути увагу на те, що серйозним моментом в управлінні національною економікою є співіснування державного регулювання й самостійності підприємств різних форм власності.

Поєднання державного регулювання галузі легкої промисловості з господарською самостійністю підприємств вимагає узгодження взаємодії всіх ланок державного апарату з підприємствами й адресним розмежуванням конкретних функцій і відповідальності між окремими рівнями в ієрархії самої державної підсистеми керування.

Насамперед державне керування як економікою в цілому, так і галуззю зокрема, спирається на певні закони і принципи:

1. Закон узгодження інтересів. Він заснований на тому, що оскільки потреби являють собою стійку тенденцію до росту, то й інтерес людини є джерелом удосконалювання й розвитку виробництва. Інтереси людей різноманітні. Але чим ближче перебувають особисті й колективні інтереси, тим сильніше регулюючий вплив на поведінку конкретної особистості. І завдання управління полягає в тім, щоб за допомогою економічних, адміністративних і виховних методів додати особистим, груповим, національним, загальнонародним інтересам один бажаний напрямок.

2. Принцип поєднання державного регулювання із самостійністю підприємств. Даний принцип передбачає розумне поєднання інструментів державного регулювання і керуючих заходів окремих суб'єктів господарювання.

3. Закон організації управління. Він виражає необхідність чіткого розмежування функцій, прав і відповідальності між кожною ланкою, починаючи від урядових органів і закінчуючи підприємством. Тобто повинне бути забезпечене поділ і кооперація управлінської

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

праці. Кожний орган управління у відповідності зі своєю компетенцією наділяється певними правами й відповідає за ефективність кінцевих результатів.

4. Принцип конкурсного відбору господарських керівників. У відповідності до цього принципу керівники мають обиратися на конкурсній основі, що дозволяє призначити на цю посаду більш здатну особу.

5. Закон співучасті трудового колективу в управлінні підприємством. Адже від ступеня зацікавленості кожного члена трудового колективу й розуміння своєї ролі в одержанні високих кінцевих результатів багато в чому залежать і підсумки виробничої діяльності в цілому.

Відповідно форми й методи державного регулювання повинні здійснюватися таким чином, щоб не тільки не виключати ринкові регулятори (конкуренцію, механізми ціноутворення тощо), але й взаємодіяти з ними.

Зупинимося на основних формах сполучення ринкового й державного регулювання. Не ставлячи завдання вичерпного аналізу всієї їхньої сукупності, представляється доцільним зробити акцент на характеристиці найбільш значних з них у контексті галузі легкої промисловості:

1. Система контракування. Вона відіграє серйозну роль в умовах перехідної економіки, тому що є формою взаємодії держави й підприємництва, в основу якої покладена реалізація державного замовлення на виробництво продукції легкої промисловості в підприємницькому секторі економіки.

Державне замовлення являє собою кошти прямого державного регулювання господарських зв'язків між державою-замовником і підприємством-виконавцем, спосіб реалізації суспільних і державних потреб, концентрації й ефективного використання державних ресурсів, форма співробітництва держави й підприємства під час рішення стратегічних завдань особливої важливості. Державне замовлення полягає у формуванні на контрактній основі складу й обсягу продукції, необхідної для державних потреб; розміщенні державних контрактів на її поставку серед підприємств, організацій і інших суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності.

2. Матеріальна й фінансова державна підтримка підприємств галузі. Може здійснюватися у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, податкових пільг, пільгового кредитування з метою підтримки вітчизняних підприємств легкої промисловості.

3. Змішане приватно-державне підприємництво. Воно представлено акціонерними товариствами, що виникли в процесі приватизації, і частина акцій яких зберігається в руках держави. (У цей час частка підприємств колективної форми власності в легкій промисловості становить 70,5%, у тому числі акціонерних товариств - 13,9 %). Основною метою змішаного приватно-державного підприємництва є з одного боку - максимізація прибутку на вкладений капітал, з іншого боку - забезпечення макроекономічної стабільності національної економіки в цілому й галузі легкої промисловості зокрема. Варто підкреслити, що дана форма взаємодії держави й підприємництва має немало важке значення для галузі, оскільки є джерелом залучення додаткових державних субсидій і дотацій, гарантованих поставок сировини, забезпечення збуту продукції. Однією з форм злиття державного й недержавного капіталу є створення фінансово-промислових груп.

4. Інвестиційна діяльність. Будучи коштами державної промислової політики, інвестиції разом з тим виступають коштами підвищення ефективності роботи галузі. Отже, у наявності сприятливого інвестиційного клімату зацікавлена як держава, так і ринкові структури. Оздоровлення інвестиційного клімату передбачає взаємодію державних структур і підприємств галузі в ряді напрямків. З боку держави заходи, що спрямовані на активізацію інвестиційного процесу включають: створення сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних і іноземних інвесторів; формування податкової системи, сприятливої для інвестиційної діяльності господарюючих суб'єктів; залучення іноземного капіталу на тендерній основі. На галузевому рівні шляхи залучення інвестицій включають: підвищення рентабельності підприємств; утворення галузевих і міжгалузевих фондів амортизації на основі економічно обґрунтованих нормативів амортизаційних відрахувань.

5. Податкове регулювання.

6. Цінове регулювання.

7. Оренда державного майна.

8. Стимулювання експортної діяльності.

У сучасних умовах господарювання серйозну роль грає орієнтація як виробничої, так і підприємницької діяльності на ринок, на споживача. А це вимагає використання наукових підходів або концепцій до управління галуззю, включаючи й державну підтримку.

У своєму розвитку управлінська концепція пройшла через наступні стадії: виробнича концепція; продуктова концепція; концепція збуту; концепція маркетингу; концепція соціально-етичного маркетингу. Ці концепції й сформували підходи до управління галуззю легкої промисловості.

В основу кожного з підходів покладений певний об'єкт, на якому особливо акцентується увага в рамках управління галуззю. Зараз можливе використання кожного з перерахованих підходів. Однак, на наш погляд, для керування сучасною легкою промисловістю використання лише даних підходів недостатньо.

Сьогодні довели свою ефективність логістичні підходи до управління як рядом галузей, так і окремими підприємствами.

За роки розвитку галузі легкої промисловості сформувалася система управління, в основі якої лежить функціональний поділ операцій, пов'язаних з рухом продукції в сферах постачання, виробництва, збуту й транспортування.

Практиці роздільного керування цими операціями концепція логістики протиставляє методику управління, відповідно до якої у виробничо-збутовій системі всі операції плануються, реалізуються й контролюються в рамках єдиної організаційно-управлінської системи - логістичної системи організації виробництва й збуту.

З огляду на той факт, що легка промисловість є цілісною динамічною системою, де мають місце матеріальні й інформаційні потоки, представляється доцільним формування логістичного підходу до управління галуззю.

Даний підхід заснований на тому, що на кожному підприємстві, як структурній одиниці галузі, матеріально-технічне постачання, виробництво, збут, складування, транспорт є єдиним безперервним процесом. Розмежування цього процесу на окремі стадії й операції є недоцільним.

Логістичний підхід до керування галуззю легкої промисловості формується з логістичних підсистем, що включають комплекс традиційно сформованих функціональних підходів. Серед яких: ресурсний, маркетинговий, збутовий, виробничий та продуктової. У цілому ж даний підхід формується на основі стратегічних цілей, які здатні змінюватися під впливом зміни кон'юнктури ринку.

Як зазначає Р.Р. Ларіна, актуальність впровадження логістичного підходу сьогодні визначається, як мінімум, наступними факторами: економічний. У теперішній час зростає значущість пошуку можливостей зниження витрат виробництва і витрат обігу з метою отримання власного прибутку;

організаційно-економічний. При змішаній формі власності заслуговують на увагу інтеграційні форми управління та потреби в координуванні, які в більшому ступені притаманні для логістичних процесів взаємодії між підприємствами-виробниками, споживачами, посередниками, транспортом;

технічний. Логістика, як система управління, її суб'єкти та об'єкти розвиваються на основі сучасних технічних досягнень не лише в транспортно-складському господарстві, але й в сфері управління (автоматизація, комп'ютеризація процесів управління). В свою чергу комерційна ініціатива і товарно-грошові відносини стимулюють впровадження нової техніки в процеси товароруку, які за умов технічної модернізації потребують ефективного управління на логістичній основі;

специфічний. Характерний для конкретних умов, які пов'язані з регулюванням господарських процесів в окремих країнах. Велике значення для підвищення актуальності логістичного підходу відіграє необхідність в державній підтримці процесів товароруку. Різні методи державного управління можуть бути використані як на рівні підприємств - учасників товароруку, так і в діяльності регіональних і державних органів управління.

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

У свою чергу Л.С. Федоров звертає увагу на той факт, що впровадження логістичних підходів в управління має значну актуальність на сучасному етапі розвитку економіки. Це пов'язано з інтенсифікацією і розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним зростанням господарських горизонтальних зв'язків між підприємствами різних, пов'язаних між собою сфер діяльності, в тому разі виробничої інфраструктури. З'явилась можливість для покращення їх взаємодії на основі розширення господарської самостійності та ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств, удосконалення їх договірних відносин і взаємного економічного стимулювання.

Слід звернути увагу на те, що передумови формування логістичної системи управління легкою промисловістю мають місце як на макро-, так і мікрорівні. При цьому, певні з них вже дійсно сформувались, а деякі знаходяться в процесі формування початкової підтримки з боку держави. За умов відсутності такої підтримки можуть гальмувати процеси логістизації галузі і знизити ефективність від впровадження логістичного підходу.

Основним завданням даного підходу є оптимізація внутрішніх і зовнішніх матеріальних потоків, а також супутніх їм інформаційних і фінансових потоків з метою мінімізації загальних витрат.

Головною перевагою логістичного підходу до керування підприємствами легкої промисловості є його спрямованість на забезпечення ефективного функціонування підприємств на ринках сировини, матеріалів і готової продукції. Використовуючи логістичний підхід і розвиваючи господарські горизонтальні зв'язки, підприємства галузі конкурують одне з одним за підвищення якості продукції та обслуговування замовників з мінімальними витратами. Отже, методи логістики виступають важелем підвищення конкурентоспроможності на товарних ринках.

Управління логістичними потоками на підприємствах легкої промисловості повинне включати процеси планування, керування й контролю ефективного (з погляду зниження витрат) потоку запасів сировини, матеріалів, незавершеного виробництва, готової продукції, послуг і супутньої інформації від місця виникнення цього потоку до місця його споживання (включення імпорту, експорту, внутрішні й зовнішні переміщення) з метою повного задоволення попиту споживачів.

Якщо класифікувати складові загального логістичного підходу до управління галуззю за функціональною ознакою, і врахувати, що на етапах матеріально-технічного постачання, виробництва й збуту відбувається безліч логістичних операцій, утворюються наступні логістичні підсистеми: загальна, внутрішньовиробнича й розподільна логістика. Через них повинні проходити матеріальні й інформаційні потоки від ринку сировини й матеріалів через сукупність виробничих процесів до споживачів.

Отже, для поліпшення ситуації в галузі легкої промисловості доцільним є перехід від існуючої системи управління до системи, яка базується на застосуванні логістичної концепції.

Це можливо внаслідок підвищення ефективності системного використання інструментів логістики з метою отримання синергійного ефекту, який спрямований на підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств та їх адаптацію до ринкових умов господарювання, що сприятиме досягненню конкурентних переваг галузі легкої промисловості.

В системі ринкових відносин економічні структури постійно стикаються з проблемою як обрати окремому підприємству вірний напрям розвитку. Коли немає централізованої установи, яка займається загальним плануванням, всі проблеми постачання, виробництва та збуту доводиться вирішувати самостійно. При цьому оцінка обраних напрямків розвитку та методологія досягнення цілей страждають суб'єктивізмом, а система контролю може бути занадто ліберальною або упередженою.

В умовах ринку ні один товаровиробник не може заздалегідь бути повністю впевненим в тому, що окупить всі свої витрати. Динамічність ситуації і невизначеність перспективи потребують від підприємств легкої промисловості високого ступеня готовності до поставок та швидкої реакції на зміни попиту.

При відсутності дефіциту на товарному ринку і наявності широких можливостей вибору товару відповідної якості на перший план в рейтингу мотивацій виступає термін постачання. Споживач повинен одержати потрібну йому продукцію в точно визначений їм час, інакше він може звернутися до постачальника-конкурента, який може виконати дану вимогу.

Негативні наслідки матиме і затримка в удосконаленні продукції. Виробництво повинно бути організовано таким чином, щоб можна було в останній момент внести потрібні зміни у виріб, реалізувати наявні в теперішній час досягнення в моді, технології, дизайні. Ринкові відносини заохочують здатність продуцента розвивати одночасне виробництво великого асортименту виробів товарів легкої промисловості. Недолік в пропозиції товарів при наявності платоспроможності споживачів приводить до зменшення попиту на продукцію товаровиробника.

Отже, задача виробника продукції легкої промисловості зводиться до наступного:

- без врахування планових централізованих органів знати, що потрібно покупцеві;
- організувати відповідне виробництво і таким чином регулювати його, щоб воно було максимально ефективним не тільки з точки зору рентабельності, але й сполучення потенційних можливостей кон'юнктури ринку;
- створити систему забезпечення і реалізації, синхронізовану за всіма параметрами виробничо-господарської діяльності;
- забезпечити доставку продукції потрібної якості в потрібне місце і в потрібний час при мінімальних сукупних витратах.

Незалежність товаровиробників коштує дорого, якщо врахувати, що продуценту необхідно самостійно виконати багато функцій не тільки в сфері виробництва, але й в сфері обігу, особливо при збуті продукції легкої промисловості. Основними з таких функцій є такі: формування і стимулювання попиту; пошук і одержання замовлень; планування, організація і контроль товарообігу; здійснення транспортно-переміщуваних робіт; виконання складських робіт і операцій по підготовці продукції до виробничого споживання; формування і розвиток системи сервісу тощо.

Дослідження стану легкої промисловості Донецької області дозволило дійти висновку, що в галузі намітились позитивні тенденції, отже, є перспективи її розвитку в регіоні. Однак, незважаючи на це, ситуація в галузі залишається складною через негативний вплив ряду факторів, відсутність сучасних моделей і методів управління і недостатню підтримку з боку держави

Сучасний стан економіки України потребує раціонального й ефективного поєднання державного і ринкового механізмів при розробці механізму стратегічного управління. Серйозним моментом в управлінні національною економікою є співіснування державного регулювання й самостійності підприємств різних форм власності.

Поєднання державного регулювання галузі легкої промисловості з господарською самостійністю підприємств вимагає узгодження взаємодії всіх ланок державного апарату з підприємствами й адресним розмежуванням конкретних функцій і відповідальності між окремими рівнями в ієрархії самої державної підсистеми керування.

Основні форми сполучення ринкового й державного регулювання: система контракування; матеріальна й фінансова державна підтримка легкої промисловості; змішане приватно-державне підприємство; інвестиційна діяльність; податкове регулювання; цінове регулювання; оренда державного майна; стимулювання експортної діяльності.

Перед підприємствами легкої промисловості постає задача вибору оптимальних моделей і методів управління. Безумовно, використання лише одного з методів може не привести до очікуваного результату. Тому доцільно створення системи, яка дозволяє використовувати будь-який з них або декілька у комплексі, що надає можливість сформувати сучасну ефективну систему управління галуззю на засадах логістики.

Логістичний підхід до керування галуззю легкої промисловості формується з логістичних підсистем, що включають комплекс традиційно сформованих функціональних підходів. Серед яких: ресурсний, маркетинговий, збутовий, виробничий та продуктовий. У цілому ж даний підхід формується на основі стратегічних цілей, які здатні змінюватися під впливом зміни кон'юнктури ринку.

Головною перевагою логістичного підходу до управління легкою промисловістю є його спрямованість на забезпечення ефективного функціонування підприємств на ринках сировини, матеріалів і готової продукції. Використовуючи логістичний підхід і розвиваючи господарські горизонтальні зв'язки, підприємства галузі конкурують одне з одним за підвищення якості продукції та обслуговування

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

замовників з мінімальними витратами. Отже, методи логістики виступають важелем підвищення конкурентоспроможності на товарних ринках.

Впровадження концепції і методології логістики в діяльність підприємств, формування логістичної системи управління легкою промисловістю, що має певні передумови, сприятиме оптимізації потокових процесів, підвищенню конкурентоспроможності продукції та зростанню ефективності роботи галузі.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Амітан В.Н. Логістизація процесів в організаційно-економічних системах / Амітан В.Н., Ларіна Р.Р., Пілюшенко В.Л. – Донецьк: ТОВ “Юго-Восток” Лтд, 2003. – 73 с.
2. Козак І.М. Управління виробничо-комерційною діяльністю підприємств на засаді логістики / І.М. Козак // Проблеми науки. – 2006. - №5. – С.27-34.
3. Лабурцева О.І. Маркетинг і розвиток підприємництва в легкій промисловості: [монографія] / О.І. Лабурцева. – К.: КНУТД, 2008. – 364 с.
4. Пономаренко В.С. Стратегічне управління підприємством / Пономаренко В.С. – Харків: Основа, 1999. – 620 с.

РЕЗЮМЕ

Робота присвячена вирішенню одного із важливих завдань щодо удосконалення державного механізму регулювання легкої промисловості, спрямованого на її розвиток.

Ключові слова: державний механізм регулювання, легка промисловість, логістизація, державна стратегія розвитку.

РЕЗЮМЕ

Дисертація посвячена решению одной из важных задач по усовершенствованию государственного механизма регулирования легкой промышленности, направленной на ее развитие.

Ключевые слова: государственный механизм регулирования, легкая промышленность, логистизация, государственная стратегия развития.

SUMMARY

The main idea is to improve the state mechanism of adjustments directed to its development. It is studied in work that a light industry is one of the key industries of National economy of Ukraine.

Key words: state mechanism of regulation, light industry, logistics, state strategy of development.

ИССЛЕДОВАНИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ И РЕГИОНА АСЕАН

Махарик А., Донецкий национальный университет (Донецк, Украина)

Актуальность темы исследования данного исследования определяется чрезвычайно важным местом, значением и ролью Юго-Восточного региона Азии в современных процессах формирования нового экономического и политического порядка на азиатском континенте и в АТР в целом. Напомним, что Юго-Восточная Азия (Вьетнам, Сингапур, Индонезия, Малайзия, Филиппины, Таиланд, Лаос, Камбоджа, Мьянма (Бирма), Бруней-Даруссалам) - это один из крупнейших регионов Азии с населением, приближающимся к 0,5 млрд. человек, и от того, какими темпами будет развиваться этот участок нашей планеты, какие направления примет зародившийся там процесс экономической интеграции, в огромной степени зависит и судьба всего континента.

Степень изученности проблемы. Теоретическая и научно-методическая база работы сформировалась в ходе изучения трудов известных теоретиков, экономистов и политологов - Дж.М. Кейнса, М.Гилберта, А. Аганбегяна, О.Т. Богомолова, А.Д.Некипелова, Л.И.Абалкина, С.С.Шаталина, Б.З. Мильнера, С. Глазьева, Д. Львова, а также Чан Нгуен Туена.

Проблемы экономического сотрудничества стран ЮВА рассматривались в работах Г.Чуфрина, К.А.Брутенца, Л.Аносовой, Г.Г.Кадымова, М.Тригубенко, С.Ианесян, В.В.Бойцова.

Целью исследования является совокупность основных проявившихся на сегодняшний день направлений региональной экономической интеграции в последней четверти XX века в ЮВА, ее динамизм и реальные последствия в различных масштабах – от отдельных стран региона и мира. В конкретное содержание предмета исследования входит комплекс исторических, политических и экономических предпосылок интегрирования Юго-Восточных азиатских экономик, разного рода концепций интеграции, а также влияние интегрируемого хозяйственного поля на внешнеэкономическую политику стран других азиатских регионов, включая в первую очередь Китай, Россию, Японию по отношению к государствам Юго-Восточной Азии.

Первые шаги к межгосударственному сотрудничеству в Юго-Восточной Азии можно найти еще в годы «холодной войны», однако тогда оно носило ярко выраженный военно-политический характер и сводилось к участию в глобальном противостоянии двух систем, например в составе такого одиозного блока как СЕАТО (Организация договора стран Юго-Восточной Азии). Попытки межгосударственных объединений на экономической основе носили подчиненный характер и не могли претендовать на самостоятельную роль в международных отношениях.

Ассоциация стран Юго-Восточной Азии - АСЕАН (Association of South East Asian Nations - ASEAN) создана в 1967 г. в составе пяти государств - Сингапура, Таиланда, Филиппин, Индонезии и Малайзии. В 1984г. присоединился Бруней, в 1995 г. - Вьетнам, в 1997 г. - Лаос и Союз Мьянма, в 1999 г. - Камбоджа. Страны АСЕАН занимают стратегическое положение на пути из Индийского океана в Тихий, находясь на перекрестке, соединяющем Тихоокеанский бассейн с Ближним Востоком, Африкой и Европой.

Группировка обладает крупными запасами природных ресурсов. На долю государств-участниц приходится 81% мирового производства натурального каучука, 38% пальмового масла, 53% кокосового масла, 98% абаки-пеньки, 62% олова, 60% медной руды, 12% хромовой руды, а также значительные запасы нефти и природного газа.

Таблица 1

Макроэкономические показатели стран АСЕАН, 2009г.

Страна	Площадь, тыс. кв. км	Население, млн. чел.	ВВП, млрд.долл. США
Бруней	5,77	0,4	14,15
Вьетнам	329,56	87	96,32
Индонезия	1919,44	231	546,53
Камбоджа	181,04	14,9	10,37
Лаос	236,8	5,9	5,74
Малайзия	329,75	28,3	191,62
Мьянма	678,5	59,5	24,02
Сингапур	0,632	4,98	177,57
Таиланд	514,0	66,9	264,23
Филиппины	300,0	92,2	161,15
АСЕАН-10	4495,493	591,5684	1 491,69