

САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

III «ИНСТИТУТ АНАЛИЗА ЭКОНОМИКИ ГОРОДА И РЕГИОНА»

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ
ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ
И ИНСТИТУТОВ - 2**

*II Международная научная конференция
Самара, 6-8 апреля 2011 года*

Материалы и доклады сектора
профессорско-преподавательского состава,
аспирантов и специалистов

Том 1

Под общей редакцией А.Н. Сорочайкина

Самара
Издательство «Глагол»
2011

УДК 33
БЕК 63
А 43

Под общей редакцией А.Н. Сорочайкина

В сборнике опубликованы материалы и доклады II Международной научной конференции «Актуальные проблемы развития финансово-экономических систем и институтов». Представлены результаты научных исследований представителей различных вузов России и стран СНГ по современному развитию общества и экономики.

Сборник рекомендован студентам, магистрантам, соискателям, аспирантам, преподавателям, научным сотрудникам в процессе изучения проблем современного общества и экономики.

УДК 33
ББК 63

А 43 **Актуальные проблемы развития финансово-экономических систем и институтов - 2:** Материалы и доклады II Международной научной конференции (Самара, 6-8 апреля 2011 г.). Т. 1. / Под общ. ред. А.Н. Сорочайкина. – Самара: Самарский государственный университет : НП «Институт анализа экономики города и региона»: Издательство «Глагол», 2011. - 284с. - ISBN 978-5-902885-37-5. - ISBN 978-5-902885-38-2 (Т. 1).

ISBN 978-5-902885-37-5
ISBN 978-5-902885-38-2 (Т. 1)

© Самарский государственный университет, 2011
© НП «Институт анализа экономики города и региона», 2011
© Авторы, 2011
© Издательство «Глагол», оформление, 2011

Общественные пространства Гонконга.

Особенности структуры и социально-экономического развития

*А.Л. Ан **

Национальный Исследовательский Университет –
Высшая Школа Экономики,
г. Москва, РФ

Согласно исследованию вашингтонского центра Heritage Foundation в 2010 году Гонконг в 17-ый раз подряд занял первое место в рейтинге Индекса экономической свободы. Гонконг получил 89,7 баллов из 100 при среднем уровне по миру в 59,7 баллов. В исследовании приняли участие 183 страны. Гонконг лидирует в четырех категориях экономической свободы: свобода бизнеса (98,7), фискальная свобода (93,3), инвестиционная свобода (90) и свобода имущественных прав (90) [1]. Такой уровень экономической свободы во многом определяется структурой власти и общественных пространств этой территории.

По данным на 2010 год население Гонконга составляет 7,097 миллионов человек, ВВП на душу населения, рассчитанный по паритету покупательной способности составляет 31 709 долларов США. Плотность населения является одной из самых высоких в мире и составляет 6 426 человек на квадратный километр [2] – данный показатель имеет особое влияние на формирование общественных пространств Гонконга.

Экономические факторы

Продолжая британскую политику невмешательства государства в экономику, являясь международным финансовым центром Гонконг представляет собой идеальное место для бизнеса, территорию с низким налогообложением, исполнением законов и высоким уровнем доверия к правительству. Благоприятная среда для бизнеса позволяет воплощать в жизнь проекты правительства по созданию и улучшению общественно важных объектов и общественных пространств.

* © Ан А.Л., 2011

Ан Александра Леонтьевна, аспирант, кафедра местного самоуправления.
История формирования социального пространства Гонконга

Содержание

1. Ан Александра Леонтьевна, «Общественные пространства Гонконга. Особенности структуры и социально-экономического развития».....	3
2. Ан Евгений Алексеевич, «Формирование и развитие интеграционных процессов в сфере науки, образования и производства (бизнеса)».....	9
3. Астафьева Нона Сергеевна, «Содержание и форма идеологического воздействия на массовое сознание».....	19
4. Афанасьева Людмила Александровна, «Устойчивое развитие сельских территорий – процесс, обозначающий новый тип функционирования регионов».....	27
5. Беззубко Лариса Владимировна, «Характеристика основных функций территориальной общины в Украине».....	33
6. Безлепкина Наталья Валерьевна, «Молодежная безработица: теоретико-методологические и практические аспекты».....	43
7. Борисов Сергей Александрович, Зайцев Дмитрий Александрович, Юрлов Феликс Федорович, «Современные методы социально-экономического прогнозирования».....	51
8. Борисова Татьяна Вадимовна, Степанова Ольга Сергеевна, «Время предпринимателя: опыт феноменологического анализа».....	60
9. Бессчастнова Валентина Дмитриевна, «Варианты модификации накопительной части трудовой пенсии».....	68
10. Вареник Виктория Николаевна, «Посткризисное развитие экономики машиностроительных предприятий Украины: аналитический аспект».....	76
11. Василевская Олеся Михайловна, «Повышение эффективности управления предприятиями в посткризисной экономике на основе проведения структурных преобразований».....	85
12. Волков Владислав Эдуардович, «Экономические закономерности и электоральное поведение: информационная асимметрия как основа современного избирательного процесса».....	94
13. Воробьева Екатерина Александровна, Летинская И.А., «Определение понятия «макроэкономические валютные риски» и причины их возникновения».....	100

14. Гурий Петр Степанович, «Ускоренное формирование креативной экономики: стартовые шаги и первоочередные мероприятия».....	107
15. Гурий Сергей Петрович, «Особенности подготовки креативных менеджеров».....	116
16. Давыдова Наталья Леонтьевна, «Формирование ресурсной базы инвестиционного кредитования в Республике Беларусь»...122	
17. Деньгина Юлия Николаевна, Сорочайкин Андрей Николаевич, «Философско-экономическое мировоззрение: поиск диалектического принципа».....	129
18. Дмитриева Елена Николаевна, «Коэффициент устойчивости развития как показатель оценки конкурентоспособности банка».....	139
19. Докторова Надежда Петровна, «Государственное управление занятостью молодежи в условиях преодоления финансового кризиса».....	146
20. Дорофиев Вячеслав Владимирович, «Инвестиционная составляющая тарифа - путь к модернизации муниципальных коммунальных систем».....	152
21. Евстафьева Алсу Хусаиновна, «Особенности развития инвестиционно-строительного комплекса региона (на примере Республики Татарстан)».....	159
22. Ермоленко Лариса Игоревна, Ашмарина Светлана Игоревна, «Системный анализ готовности предприятия к изменениям».....	167
23. Ефремов Олег Юрьевич, «Определение основ анализа управления конфликтами».....	175
24. Задоя Анатолий Александрович, «Использование ценностных ориентиров в разработке стратегии развития города».....	184
25. Зимин Вячеслав Александрович, «Инновационная деятельность торговых организаций».....	191
26. Исупов Андрей Михайлович, Мартышкин Сергей Алексеевич, «Анализ государственной поддержки автомобилестроения (на примере Самарской области)».....	197
27. Карпунин Игорь Валентинович, «Государственная поддержка инновационной деятельности на региональном уровне».....	206
28. Касенова Асем Ержановна, «Факторы и показатели, оказывающие влияние на инновационную деятельность вуза».....	212

29. Климентьева Светлана Владимировна, «Оценка финансово-экономической деятельности промышленной организации».....	221
30. Князев Антон Александрович, «Социальные инновации: ограниченность экономического определения».....	225
31. Кобелева Инна Викторовна, «Вопросы модернизации Уральского региона».....	230
32. Козушкин Павел Валерьевич, «Конкурентоспособность депозитной политики коммерческого банка».....	236
33. Коллегова Анна Андреевна, «Особенности структуры управления социальным жильем на муниципальном уровне».....	241
34. Колос Елена Анатольевна, «Проблемы и перспективы модернизации системы подготовки и переподготовки государственных служащих в конкретном регионе РК».....	247
35. Кондратова Ольга Михайловна, «Деформация базовой структуры потребностей как фактор разрушения национально-культурной идентичности».....	254
36. Кононова Елена Николаевна, «Оптимизация государственного и рыночного регулирования экономики».....	261

Научное издание

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ИНСТИТУТОВ - 2

Том 1

*Материалы и доклады сектора
профессорско-преподавательского состава,
аспирантов и специалистов*

Авторы

*Под общей редакцией доктора философских наук,
кандидата экономических наук, профессора
Сорочайкина Андрея Никоновича*

Публикуется в авторской редакции

Издательство «Глагол»
Отпечатано в ООО «Глагол»
Подп. В печать 10.05.11.
Формат 60 x 84 ¹/₁₆. Бумага офсетная.
Печать офсетная.
Усл. печ.л. 17,75
Тираж 300 экз. С – 284.

Посткризисное развитие экономики машиностроительных предприятий Украины: аналитический аспект

В.Н. Вареник

Днепропетровский университет
экономики и права имени Альфреда Нобеля
г. Днепропетровск, Украина

Постановка проблемы

Машиностроение – это базовая отрасль экономики Украины, определяющая развитие таких комплексов, как топливно-энергетический, транспортный, строительный, химический, нефте-химический и ряд других. От уровня развития машиностроения зависят важнейшие показатели валового внутреннего продукта Украины и, как следствие, конкурентоспособность выпускаемой продукции. Современный уровень машиностроения, его научно-техническая и производственная базы не отвечают на сегодняшний день возрастающим требованиям экономического и социального развития страны.

Финансовый кризис 2008 года отрицательно повлиял на развитие машиностроительных предприятий, в которых наблюдалось падение объемов производства и экспорта продукции. Поэтому актуальным является необходимость аналитической оценки направлений развития указанной отрасли и выявления негативных факторов дальнейшего ее развития.

Анализ последних исследований и публикаций

Отдельными вопросами анализа машиностроительной отрасли Украины и проблем ее развития занимается много ученых. Так, Елец О. П. [1] проводила исследования касательно современного состояния промышленности Украины и отмечала, что в отрасли машиностроения существуют проблемы, которые решаются очень медленно. Среди факторов, которые сдерживают процесс стабилизации производства, наиболее существенным остается нестабильное финансовое состояние промышленных предприятий. Доля убыточных предприятий остается довольно высокой (34,7 % в 2006

году и 34% в 2007 году; в машиностроении 33,3 % в 2006 и 29,4 % в 2007 году), хотя и имеет тенденцию к снижению.

Решетняк Е. А. [2] изучала вопросы возмещения морального износа технологического оборудования предприятий машиностроения. Автором были выделены необходимые экстренные меры, которые включают: согласование пакета законов в аспекте обеспечения процессов восстановления и создание механизма их реализации, контроля хода выполнения и внесение корректив; согласование подзаконных актов, стандартов, рекомендаций, управленческих влияний Министерства финансов Украины, Кабинета Министров Украины в едином комплексе действующего законодательства и создания механизма, который будет координировать такие влияния в дальнейшем; разработку системы оценочных показателей, нормативов, которые рекомендуются, типовых положений, которые регулируют процессы возмещения износа основных средств, и улучшение механизма их доведения к пользователю. Развитие отрасли машиностроения требует дальнейшего изучения и исследования проблем ее развития для выявления причин, замедляющих рост данной отрасли.

Цель исследования – проанализировать развитие машиностроительной отрасли Украины за 10 лет обобщить негативные факторы развития отрасли.

Основные задачи исследования

Машиностроение является одной из базовых отраслей украинской экономики. На сегодняшний день в ВВП Украины машиностроение занимает 14 %. Выделяют 5 основных направлений работы этой отрасли: энергетическое и химическое, тяжелое и транспортное машиностроение, производство электротехнического оборудования, станкостроительная промышленность. На их долю приходится 8 % ВВП. В 2008 году все эти 5 направлений давали общий объем производства до 60 млрд. гривен. Из них около 30 – продукция автомобилестроения. [3]

В структуре украинского машиностроения в настоящее время насчитывается свыше 2800 промышленных предприятий и 230 организаций, которые выполняют научные и научно-технические работы. Общее количество работающих – более 1 млн. человек. [4]

Для украинского машиностроения период с 1990 по 2000 год считался неблагоприятными. Большинство предприятий, которые активно работали в советское время, в дальнейшем не имели дос-

* © Вареник В.Н., 2011

Вареник Виктория Николаевна – ст. преподаватель, кафедра финансов и банковского дела.

таточного финансирования для ведения своей деятельности. В последние годы машиностроительный комплекс смог частично вернуть свои утраченные позиции благодаря высоким темпам развития экономики.

Проанализируем динамику изменения в машиностроении за период с 2001 по 2010 года.

Таблица 1

Индексы объемов продукции машиностроения по основным видам деятельности (в процентах к предыдущему году)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Машиностроение:	118,8	111,3	135,8	128	107,1	111,8	128,6	100,3	55,1	116,8
производство машин и оборудования	118,6	100,4	121,4	118,9	112,2	102,9	115,3	98,2	62,4	121,1
производство электрического, электронного и оптического оборудования	115,2	108,1	119,2	149,3	90,8	110,7	122,6	93,2	71,8	124,1
производство транспортных средств и оборудования	122	129,6	162,1	124,6	112,4	119,1	142,3	105,7	42,1	161,8

Анализ таблицы 1 показывает, что в целом за 10 лет наблюдается рост индекса объемов продукции машиностроения, за исключением 2009 года.

Кризис 2008 г. существенно отразился на промышленности Украины. По итогам 2008 г. в промышленности наблюдался убыток производства продукции против 2007 года (на 3,1%). Такая ситуация вызвана резким сокращением объемов производства в IV квартале 2008 г. (на 24,9%). Самое большое падение сравнительно с 2007 г. наблюдалось на предприятиях горно-металлургического комплекса (на 39-45%), химической промышленности (на 32,5%), машиностроения (29,2%). [6]

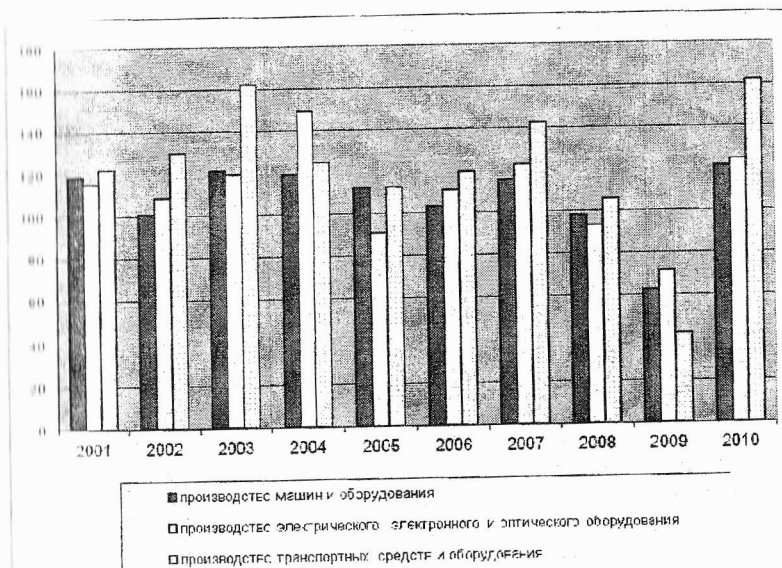


Рис. 1. Индексы объемов продукции машиностроения по основным видам деятельности (в процентах к предыдущему году)

До кризисного 2008-го темпы роста украинского машиностроения опережали общий рост промышленного производства. Несмотря на стабильный спрос на продукцию металлургов, именно машиностроение имело шансы стать главным приоритетом развития промышленности в стране. Такая точка зрения базируется на том, что на внешних и внутренних рынках спрос на продукцию предприятий Украины постоянно увеличивался. Кризис внес свои коррективы. В отличие от химиков и металлургов, к которым государство благоволило, машиностроители остались практически без льгот. [5]

В 2009 году по сравнению с 2008 годом осталось существенным падение объемов продукции (46,1%). Кроме того, уменьшились объемы экспорта продукции машиностроения (машин и оборудования на 36,8%). [6]

В результате кризиса сильнее всех пострадал автопром – падение в отрасли составило более 80%. В 2009 году автобусов,

легковых и грузовых автомобилей предприятиями сферы деятельности Минпромполитики было выпущено на сумму чуть больше 9 млрд. грн. В 2008 г. эта цифра была в 3,5 раза больше — 32 млрд. грн. [7]

Основной составляющей, которое предопределяло улучшение динамики в отрасли было производство транспортных средств и оборудования — 17% к ноябрю 2009 года). Значительно увеличилось производство автобусов (основные компании производители заявляют также о получении новых контрактов и на 2010 год) и тяжелой техники. Предоставленная аграрной области помощь со стороны Правительства обусловила рост спроса на сельскохозяйственную технику. [5]

С серьезными проблемами в 2008 году столкнулось и вагоностроение. Украина имела стабильные долгосрочные контракты на свою продукцию, около 80% которой поставлялись в Россию. Однако в конце 2008 года спрос упал, российские производители начали вытеснять украинские компании с одного из самых стабильных рынков. [5]

Меньше всего кризис отразился на предприятиях энергетического машиностроения. По данным Министерства промышленной политики, в среднем в год в Украине производится продукции энергетического машиностроения на \$1,8 млрд. В частности, только нефтегазового — на \$900 млн, из которых около 85% экспортируется. Основными направлениями экспорта являются Россия, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Азербайджан и ОАЭ. [5]

Благодаря поддержке правительства улучшилась ситуация и на государственных авиастроительных предприятиях. Весной 2009 года Кабинет Министров решил выделить на поддержку Харьковского государственного авиационного производственного предприятия, Киевского авиационного завода "Авиант" и "410-го завода гражданской авиации" 3,46 млрд грн. За эти деньги ХГАПП уже смог достроить один самолет для Ливии. [5]

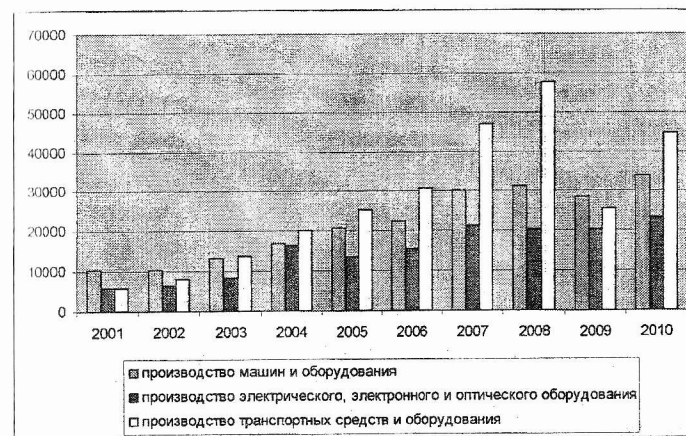


Рис. 2. Объемы реализованной продукции машиностроения за 2001-2010 года (в млн.грн.) [6]

Если сравнить структуру промышленности Украины в 1990 году и 2010 году наблюдается существенное изменения в структуре (рис. 3). Анализ данных показывает существенное уменьшение доли отраслей в промышленности.

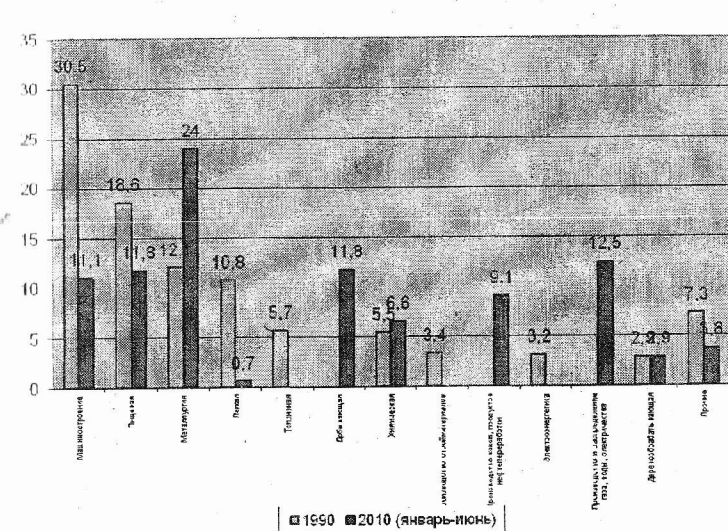


Рис. 3. Структура промышленности Украины за 1990 и 2010 года, % [6]

В 2010 году по сравнению с 2008 годом и 2009 годом наблюдается рост в машиностроении. Высокий внешний спрос в течение 2010 года в значительной мере ускорял производство экспортноориентированных отраслей: машиностроение, металлургии и химической промышленности. Производство химической и нефтехимической промышленности в 2010 году увеличилось на 21,5%, металлургии – на 12,3%, а наивысшие темпы роста были зафиксированы в машиностроении – 34,5%. Высокий инвестиционный спрос со стороны России содействовал росту производства машиностроения, особенно производства транспортных средств и оборудования (60,7%). [8] Так, в 2010 году:

- рост перевозок нефти и продуктов нефтепереработки в России обуславливал повышенный спрос на продукцию украинского вагоностроения, производство которого в 2010 году возросло в 1,5 раза к 39,5 тыс. шт.;

- производство автобусов и троллейбусов корпорацией «Фогдан» в рамках реализации совместного проекта с Чехией в 2010 году увеличилось на 47,3%. [8]

Дополнительным фактором роста производства машиностроения выступал повышенный внутренний спрос в рамках подготовки к проведению чемпионата Евро-2012, что стимулировало производство автобусов, троллейбусов, подвижного состава метрополитена и железные дороги. [8]

Проведенный анализ состояния машиностроительной отрасли Украины показывает положительную динамику в развитии отрасли. Данные характеризуют улучшение состояния отрасли и постепенный выход из кризиса. Однако, в развитии отрасли остаются и негативные факторы развития.

Выделим негативные факторы развития отрасли машиностроения Украины:

- присутствие на внутреннем рынке иностранных производителей. На сегодня объем импорта продукции машиностроения более чем в 1,5 раза превышает объем ее экспорта. Темпы увеличения объема импорта продукции машиностроения также значительно превышают темпы увеличения ее экспорта – соответственно 23 и 12 процентов. Только значительное повышение уровня конкурентоспособности продукции отечественного машиностроения даст возможность обеспечить потребность в ней, ведь для внутрен-

него рынка она составляет около 4,7-5,1 млрд. гривен, а для внешнего – 12-14 млрд. гривен;

- устаревшие производственные мощности: морально и физически. 70 процентов оборудования является изношенным и не способным обеспечить необходимый объем производства. Большое количество предприятий нуждается в масштабной реконструкции и техническом перевооружении с целью создания условий для изготовления продукции с конкурентоспособными технико-экономическими показателями;

- конкурентоспособность большинства видов продукции невысокая и в основном достигается за счет низкой цены. Инновационная активность в отрасли недостаточна. Лишь около 14 процентов предприятий осуществляют инновационную деятельность, хотя работает значительное количество научных и конструкторских организаций. Одной из основных причин низкой инновационной активности отрасли машиностроения является незначительные объемы финансирования;

- квалификация и возраст работников. Средний возраст работников на многих машиностроительных предприятиях превышает 55 лет. Эта проблема нуждается в особом внимании. Необходимо улучшить ситуацию относительно ряда новых профессий, связанных с созданием и применением компьютеризированных производств, внедрением высоких технологий,

- потребность в инвестициях, которые смогут изменить структуру товарного производства и повлиять на развитие наукоемкого машиностроения.

Выводы

Таким образом, проведенный анализ развития отрасли машиностроения показал существенное влияние кризиса на отрасль. Свидетельством этому стало уменьшение производства продукции машиностроения в IV квартале 2008 года и в 2009 году.

Негативными факторами развития отрасли машиностроения Украины являются: присутствие на внутреннем рынке иностранных производителей; устаревшие производственные мощности: морально и физически; конкурентоспособность продукции; квалификация и возраст работников; потребность в инвестициях.

В дальнейших исследованиях целесообразным будет разработка модели кругооборота денежных средств на предприятиях машиностроительной отрасли.

Библиографический список

1. Єлець О. П. Антикризова складова управління машинобудівним підприємством: автореферат дис. канд. ек. наук. 08.00.04, Харків, 2009. – 20 с.
2. Решетняк О. О. Відшкодування морального збитку при технологічному обладнанні підприємств машинобудування: автореферат дис. канд. ек. наук. 08.06.01, Луганськ, 2005. – 19 с.
3. Козырев В. Машиностроение Украины: проблемы и решения. <http://www.informdom.com/equipment/metall/article/1774/>
4. Акименко А. За 9 месяцев 2010 года машиностроение Украины выросло почти на треть. http://sumyinfo.com/1015_za_9_mesyatsev_2010_goda_mashinostroeniya_ukraini_viroslo_pochti_na_tret.html
5. Официальный сайт <http://ukranews.com/ru/article/2010/06/11/161>
6. Официальный сайт Государственного комитета статистики Украины. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Официальный сайт Фондовый рынок Украины <http://fundmarket.ua/news/4c695d5c4ee3c/>
8. Аналіз економічного стану України за 2008-2010 роки www.bank.gov.ua/publication
9. Емцева Л. Н., Козлюк В. О., Шипилло Е. И. Анализ тенденций развития машиностроения Украины за 2008-2009 гг. http://www.rusnauka.com/13_NPN_2010/Economics/65555.doc.htm

Повышение эффективности управления предприятиями в посткризисной экономике на основе проведения структурных преобразований

*О.М. Василевская **

ГОУ ВПО

Саратовский государственный социально-экономический университет»,
г. Саратов, РФ

Происходящие перемены в Российской Федерации в последние годы коснулись человека и многих сфер его деятельности. В сфере экономики от предприятий всех сфер деятельности требуется не только слаженная работа с учетом существующих знаний, но и овладение новыми знаниями в различных областях науки и техники. Для осуществления рыночных преобразований большое значение приобретают знания в области науки и искусства управления.

В современных условиях одним из важнейших факторов развития и функционирования промышленных предприятий, организаций и фирм является рациональная управленческая деятельность.

В условиях рыночной экономики предприятия получили право на полную самостоятельность и распоряжение результатами своего труда, в частности, в определении материальных, трудовых и финансовых ресурсов, распределение прибыли, выхода на внешние рынки.

Такая ситуация предъявляет повышенные требования к управленческим решениям, а также к менеджерам, принимающим эти решения.

Важнейшей функцией управленцев предприятий – разработка, внедрение и функционирование эффективной управленческой стратегии, ориентированной на получение максимальной прибыли при минимальных затратах.

Постоянно протекающие сложные и подчас противоречивые процессы в государстве, регионе, на самих предприятиях, измене-

© Василевская О.М., 2011

Василевская Олеся Михайловна – аспирант, кафедра экономики труда и управления персоналом.