

**Белоус Е. В.,**  
*к.э.н., доцент, доцент кафедры менеджмента и маркетинга  
на морском транспорте,  
Одесский национальный морской университет*

## **ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕС-СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

В транспортной отрасли Украины существует устойчивая тенденция недостаточности финансирования, которое необходимо для ее развития. При этом спрос на транспортные услуги постоянно опережает предложение. Проблему развития транспортной отрасли в Украине на современном этапе можно разделить на два существенных вопроса: 1. Где взять денежные средства для развития транспортной отрасли? 2. И как эффективно использовать полученные денежные средства?

Решение этих вопросов лежит в плоскости эффективного взаимодействия бизнес-структур с государством. Проанализировав опыт зарубежных стран, можно выделить следующие модели влияния государства на развитие транспортной отрасли:

1. Модель, основанная на использовании методов косвенного управления отраслью. Характеризуется минимальным вмешательством государства в деятельность транспортных компаний, используя меры налоговой и кредитной политики. Такая модель влияния государства на развитие транспортной отрасли наблюдается в США и Канаде.

2. Модель прямого государственного управления при финансировании отрасли в полном объеме. Такая модель используется Россией, Украиной, Китаем, Индией и т.д.

3. Модель, основанная на сочетании методов прямого и косвенного государственного управления отраслью. Характеризуется использованием методов кредитного и налогового стимулирования организаций транспортной отрасли. Примером использования данной модели являются страны Западной Европы.

Украинская модель развития транспортной отрасли на этапе ее становления и развития характеризуется доминированием роли государства. Масштабные социально-экономические реформы в стране, реализация национальных проектов в рамках Государственной программы активизации развития экономики на 2013—2014 гг. требует значительных капиталовложений. Возни-

кает необходимость реструктуризации отрасли при помощи разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления транспортной отраслью и создание объективных предпосылок для привлечения частного капитала в отрасль.

Примеры успешного взаимодействия государства с бизнес-структурами имеют место не только в отраслях инфраструктуры, но и в стратегически важных сферах, которые ранее находились исключительно в государственной монополии (космические, военные проекты). Одним из механизмов реализации такого взаимодействия является объединение активов государства и частных бизнес-структур в рамках государственно-частного партнерства. Использование государственно-частного партнерства позволяет повысить эффективность реализации национальных проектов и использовать находящийся в распоряжении общества потенциал. При этом государство остается собственником объектов, привлекая к решению проблем реструктуризации и обновления транспортной отрасли частный капитал.

Государственно-частное партнерство представляет собой альтернативу приватизации жизненно важных, имеющих стратегическое значение объектов государственной собственности, какими являются объекты транспортной отрасли. Развивая государственно-частное партнерство, как эффективный механизм взаимодействия государства с бизнесом в условиях транспортной отрасли, государство, с одной стороны, сохраняет контроль над теми предприятиями, которые имеют ключевое значение для обеспечения стабильного функционирования транспортной экономики, а с другой — привлекает в их развитие частный капитал, интересы которого должны быть учтены и защищены на законодательном уровне.

Мировые тенденции развития транспортной отрасли свидетельствуют о том, что государство оставляет за собой решение большинства вопросов, связанных с развитием транспортной отрасли и привлекает капитал бизнес-структур в различных формах: от заключения договоров на управление действующими объектами транспортной отрасли до передачи в эксплуатацию новых объектов транспортной инфраструктуры. Опыт зарубежных стран показывает экономию государственных средств на 10-20 % при передаче объектов транспортной инфраструктуры в концессию частным бизнес-структурам.

Эффективное взаимодействие государства и бизнес-структур в транспортной отрасли имеет следующие характеристики:

1) модель взаємодіяння держави та бізнес-структур передбачає об'єднання зусиль та ресурсів як держави, так і приватного капіталу;

2) в результаті взаємодіяння між її учасниками відбувається розподіл ризиків;

3) предметом взаємодіяння держави з бізнес-структурами є розвиток, використання та управління державною власністю.

4) взаємодіяння держави та бізнес-структур необхідно в першу чергу для реалізації найбільш важливих для галузі проектів;

5) взаємодіяння держави та бізнес-структур має здійснюватися на довготривалій основі.

Участь приватного капіталу в реалізації проектів розвитку транспортної галузі вимагає закріплення партнерства як особливого виду взаємодіяння держави та бізнесу. Це призводить до необхідності суттєвих змін всередині системи відносин «держава — бізнес». Такі зміни передбачають розширення участі приватного капіталу в виконанні економічних, управлінських, організаційних функцій в процесі розвитку транспортної галузі. При цьому важливо забезпечити роль держави не тільки як основного регулятора сфери функціонування бізнесу, але й як представника та захисника інтересів суспільства.

*Широков М. А.,*

*аспірант,*

*Одеський національний морський університет*

## **РОЗВИТОК СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ В СФЕРІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Портове виробництво в сучасних умовах буде конкурентоспроможним лише за умов оптимізації витрат, що може бути досягнуто за наявності ефективної системи стратегічного управління витратами підприємства портової діяльності. Процес оптимізації витрат портового виробництва має бути безперервним. Слід ретельно враховувати ефект операційного важеля. В сфері портової діяльності також працює правило, що зниження витрат на великий відсоток дає такий самий ефект, як і збільшення обсягу