

НООСФЕРНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРЫМА: ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ

В условиях экономического роста Украины в начале XXI в. всё явственнее дают о себе знать проблемы социальной и экологической направленности экономического прогресса. Их решение возможно только при комплексном подходе и научно обоснованной хозяйственной политике как на макроуровне, так и одновременном гармоничном взаимодействии на региональном и внутрипроизводственном уровнях национальной экономики. Поэтому для всех субъектов экономической системы страны являются актуальными вопросы векторности хозяйственных, социальных, экологических и политических усилий.

В научных трудах по регионалистике рассматриваются вопросы состояния и развития промышленных, аграрных, транспортных систем на макроуровне или в отдельных регионах без достаточно обоснованной и органичной взаимосвязи отмеченных систем в едином целом. В связи с этим возникает необходимость в детальном изучении состояния и перспектив развития отраслевых комплексов в региональном единстве и целенаправленной социально-экономической динамике с учётом новых рыночных реалий.

В настоящей статье исследуются перспективные проблемы формирования регионального хозяйственного комплекса в направлении обеспечения его устойчивого развития с учётом экономических, социальных, природоохранных факторов при многоотраслевом подходе.

На данный момент накопилось достаточно большое количество признаков и фактов, свидетельствующих о том, что в XXI в. значительная часть населения Земли вступит в новую постиндустриальную эпоху. Речь идёт о качественном скачке в жизнедеятельности и культуре народов, включающем многократное увеличение экономической, социальной и экологической эффективности производства. Радикальное повышение полезной отдачи от всей совокупности используемых ресурсов при изменении их структурного соотношения - исходная предпосылка и необходимое условие такого скачка. Человечество должно отказаться от преимущественно экстенсивного и перейти к интенсивному использованию имеющихся ресурсов при одновременном включении в хозяйственный оборот нетрадиционных средств производства. Другого пути спасти жизнь на планете у человечества нет.

Общество сможет процветать лишь в условиях ноосферного развития, свободы человека, господства здравого смысла, справедливости и согласия с природой. Настало время принять идеи великого учёного В.И. Вернадского на вооружение хозяйственной практики регионов, стран и мира в целом.

Для этого требуется:

- глубокая информированность населения по всем системам ноосферного развития;
- широкое общественное движение за спасение человечества от грозящей ему катастрофы;
- признание неразрывности процессов развития общества, экономики и охраны окружающей среды;
- обеспечение социальной справедливости, как главного принципа организации общественного устройства, хозяйственной и политической жизни, учитывающего интересы не только нынешнего, но и будущих поколений;
- создание эффективной системы исполнительных механизмов для обеспечения ноосферного пути развития общества.

Среда обитания человечества, которая управляется разумом, получила название ноосфера. Пришло время, когда именно человек должен стать основным и решающим фактором эволюции биосферы. Ноосферный путь развития не должен восприниматься как нечто отдалённое в будущем или только как глобальный, общечеловеческий путь. Следует понять, что создание единого экономического, социального, экологического пространства и мышления должно происходить на всех ступенях общественной иерархии - на предприятиях, в регионах, странах и в мире.

Для отдельных регионов нужна своя продуманная и научно обоснованная программа формирования ноосферного производственно-транспортного комплекса региона (НПТКР). В нашем понимании НПТКР региона это совокупность технологически и экономически взаимосвязанных производств региона, использующих его ресурсы и инфраструктуру, управляемых по законам ноосферы, обеспечивающих социальную справедливость и соблюдение интересов нынешнего и будущих поколений.

НПТК региона включает промышленность, сельское хозяйство, сферу услуг, транспортную систему, домохозяйства и региональные управленческие структуры, объединённые общими экономическими, социальными и природоохранными задачами.

Крымский ноосферный производственно-транспортный комплекс может успешно развиваться при наличии долгосрочной программы, нацеленной на обеспечение устойчивой поступательной экономической динамики, на значительное улучшение качества жизни крымчан, на сохранение и улучшение экологического равновесия. Цель определяет структуру и приоритеты развития отраслей экономики в крымском регионе.

Проанализируем современное состояние наиболее важных элементов НПТКР Крым и обозначим пути их ноосферного развития.

Промышленный сектор экономики Крыма остаётся одним из ведущих, несмотря на рекреационный характер региона.

Обобщая понимание ведущими учёными Украины сущности промышленной политики, Бабенко Г.А. определяет её как «формирование конкурентоспособной промышленности... в создании высокотехнологичного, адаптированного к рыночным условиям хозяйствования, а также способного не только удовлетворять региональные потребности, но и принимать активное участие в хозяйственных связях с иными регионами промышленного комплекса» [1, с. 5].

Переориентация крымской экономики с общесоюзного разделения труда на внутриукраинское, активизация рыночных межрегиональных связей в значительной мере изменили хозяйство региона. На смену развитого аграрно-промышленного производства в Крым пришла торгово-сервисная экономика. На деньги, вырученные от курортно-туристического обслуживания, от продажи ресурсов приобретаются сельскохозяйственные товары из других областей Украины, промышленные изделия из ближнего и дальнего зарубежья.

Из 23 видов промышленной продукции, приведенных статистикой Крыма за период с 1985 по 2003 г., рост объёмов производства отмечен только по электросварочному оборудованию, кальцинированной соде, нефте-газовому конденсату, то есть по трём видам [2, с. 123]. По группе продовольственных товаров увеличилось производство в 2003 г. по сравнению с 1985 г. только напитков и минеральной воды [2, с. 134]. Аналогичная отрицательная тенденция в производстве сельскохозяйственной продукции в Крыму. Её объём начиная с 1990 г. по 2003 г. сократился в 2,5 раза.

Увеличение объёмов было отмечено только в сфере торговли и услуг, в том числе транспортных. Экономика услуг, особенно туристских, очень уязвимая экономика: она зависит от множества неуправляемых факторов и нуждается в защите и стабилизационных мерах. Преобладание в регионе сферы услуг над производственными отраслями грозит утратой экономической самостоятельности, ведёт к потере квалифицированной рабочей силы, опасному формированию нового менталитета, особенно у молодого поколения. Коренным образом меняется отношение молодёжи к образованию. Молодёжь, не видя перспектив стабильного и хорошо оплачиваемого труда на производственных предприятиях, теряет интерес к техническим профессиям, к высшему образованию.

Стабильность развития и устойчивый экономический рост скорее всего может быть обеспечен в многоотраслевой экономике, где весомо представлено промышленное и аграрное производство продукции, востребованной внутренним и внешним рынком. Чем более высокого уровня производительности труда достигает национальная экономика, чем она более развита, тем явственнее происходит сокращение производственной сферы и рост сферы обслуживания. Однако в изменении этого соотношения есть экономический и социально-политический предел, за которым начнутся необратимые негативные последствия. Поэтому отмеченная выше тенденция утраты производственных отраслей в Крыму должна быть приостановлена и иметь управляемый характер.

Развитые страны мировой экономики всегда стремились к опережаемому созданию и освоению производства принципиально новых видов продукции, широкому использованию новейших достижений научно-технического прогресса. Ускоренное формирование технологического преимущества означает устойчивое обеспечение конкурентоспособности национальной экономики, отечественной продукции на мировом рынке. Кроме того, это широкие перспективы развития промышленного производства, гарантированный высокий уровень занятости, стабильный рост качества жизни населения, активное привлечение отечественных и иностранных инвестиций.

В.П. Соловьев и А.Т. Богорощ в своих исследованиях обрабатывающей промышленности Украины выделяют три технологических сектора: высокой, средней и низкой технологии [3, с. 560; 4 с.77-86]. При отнесении отраслей производства к числу наукоёмких и высокотехнологичных в литературе чаще всего пользуются показателями превышения в соотношении затрат ресурсов на НИОКР к объёму

произведённой продукции, добавленной стоимости или величины основных факторов производства, или показателя затрат на НИОКР в расчёте на одного работающего или на единицу объёма основных производственных фондов отрасли.

В Украине, согласно официальной информации, начиная с 2000 г. наблюдается значительный рост ВВП. Одновременно с этим высокие темпы роста ВВП не обеспечиваются его инновационным ростом. Так, доля инновационной продукции в общем объёме реализации промышленной продукции в 2001 г. и 2002 г. составила всего 6,8% и 1,7% соответственно, и снизилась в сравнении с 2000 г., когда этот показатель был на уровне 9,4%. Сумма расходов на научную и научно-техническую работу в объёме ВВП по всем источникам финансирования, включающим госбюджет, составила в 2000 г. -1,2%, в 2001 г. -1,19%, в 2002 г. -1,18%, что значительно ниже среднего уровня в европейских странах - 1,93%.

Отсутствие значительных сырьевых баз на территории Крыма предопределяет направление развития промышленного производства на преимущественно наукоёмкие виды производства, на более полное использование интеллектуальных и информационных ресурсов. В Крыму за многие десятилетия накоплен значительный научно-технический потенциал, позволяющий эффективно использовать имеющиеся научные достижения. Научно-технический потенциал Крыма входит в первую десятку среди регионов Украины. В регионе имеется 14 высших учебных заведений III-IV уровней аккредитации и около 100 научно-исследовательских, проектных и конструкторско-технологических институтов и бюро, их подразделений. Научные кадры представлены сотрудниками в количестве свыше 4 тыс. учёных и специалистов, среди которых свыше 280 докторов и более 1500 кандидатов наук. Только за 2003 г. силами научных учреждений Крыма выполнено научных и научно-технических работ на сумму 55136 тыс. грн., в том числе по фундаментальным исследованиям на сумму более 11 млн. грн., прикладным — 937 млн. грн. и научно-техническим разработкам — на сумму 24,1 млн. грн. [2, с. 333]. Существенную научно-техническую деятельность в промышленности осуществляют: НПО «Йодобром», Черноморский НИИ технологии судостроения, ЦКБ «Черноморец», ЦКБ «Таврия», КБ «Судокрмлозит», госпредприятие «Ай-Петри», НИИ аэроупругих систем: научно-исследовательский центр «Вертолёт», НИИ «Оргтехавтоматизация», КТБ «Такт», НПО «Селекционная техника» и др.

Активизация инновационной деятельности, освоение новых технологий позволит довести до промышленного производства многие научно-технические разработки. Для этого необходимы, прежде всего, инвестиции и создание организационных условий для привлечения в значительной мере невостребованного научного потенциала Крымского региона.

Перспективы промышленного развития Крыма в значительной мере определяются возможностями энергетического ресурса. Поэтому наибольшего внимания в структурной перестройке заслуживает топливная и топливно-энергетическая промышленность. Основными направлениями должны быть более эффективное использование нефтяных месторождений с труднодобываемыми и истощёнными запасами, развитие нетрадиционных источников энергии, внедрение энергосберегающих технологий.

Итак, промышленный сектор ноосферного производственно-транспортного комплекса Крыма предполагает, во-первых, ориентацию на ускоренное и достаточное развитие энергетической отрасли, преимущественно за счёт нетрадиционных видов энергетики и более эффективного использования нефтегазовых месторождений. Во-вторых, масштабное использование энергосберегающих технологий в производстве промышленной продукции, востребованной на внутреннем и внешнем рынках. В-третьих, производство промышленной продукции, преимущественно наукоёмкой, с наименьшими затратами материально-сырьевых и экологических ресурсов при перемещении структуры издержек на новые виды ресурсов: информационный, интеллектуальный, предпринимательский, инновационный. В-четвёртых, опережающее развитие научных и научно-технических разработок за счёт более полного использования научного потенциала Крыма. Дальнейшее укрепление и умножение научного потенциала региона за счёт государственной и частной форм поддержки всех видов научной деятельности в регионе. В-пятых, сохранение существующего и качественное воспроизводство будущего квалифицированного кадрового потенциала промышленности, адекватно соответствующего требованиям экономической жизни страны и мировой хозяйственной практике.

Столь же масштабным и ещё более трудным, но неизбежно необходимым для ноосферного устойчивого развития экономики региона, является реформирование аграрно-промышленного сектора региональной экономики.

Преобразование агропромышленного комплекса в Крыму проходит в условиях экономической нестабильности в целом, острейшего дефицита финансовых и материально-технических ресурсов. Объём производства валовой продукции сельского хозяйства Крыма в период с 1990 по 2003 гг. сократился на 60,7%, производство продукции растениеводства всеми категориями хозяйств упало на 65,4%,

животноводства - на 55%. К сожалению, тенденция сокращения производства сельхозпродукции в регионе не преодолена и после 2000 г.

Основными причинами сложившейся в сельском хозяйстве ситуации являются: отсталая материально-техническая база аграрных предприятий, отсутствие гарантированного рынка и низкая конкурентоспособность крымской аграрной продукции даже в сравнении с продукцией других областей Украины, длительные задержки по выплате выручки за реализованную государству продукцию, сохраняющийся и возрастающий диспаритет цен. В 2003 г. из всех видов продукции положительный уровень рентабельности был отмечен только в производстве зерна (33,7%), подсолнечника (19,8%), фруктов (12,9%) и винограда (67,3%). Вся животноводческая продукция оказалась убыточной для аграрных предприятий [2, с. 153].

Многоотраслевое сельскохозяйственное производство в Крыму, как представляется, не выдерживает рыночных испытаний. Требуется планомерная и продуманная его реструктуризация, основанная на специализации наиболее результативных видов производства. Анализ финансовых показателей и урожайности свидетельствует о преимуществах крымского региона в производстве пшеницы, фруктов, винограда, и значительного отставания по урожайности подсолнечника, картофеля, овощей. Последние данные красноречиво указывают на перспективы реструктуризации и специализации дальнейшего развития сельского хозяйства Крыма. Регион остаётся вне конкуренции с другими регионами Украины по производству многих лекарственных и эфиромасличных культур (шалфея, лаванды, Melissa), сырьё и продукция которых высоко ценится на мировом рынке. Преимущества производственной и сбытовой специализации могут быть значительно увеличены за счёт совершенствования транспортных средств доставки. Это касается, прежде всего, перевозок сельскохозяйственной продукции и продукции её промышленной переработки. Например, производство многих видов овощной продукции, картофеля, мяса крупного рогатого скота гораздо выгоднее производить в Житомирской, Сумской, Полтавской областях и доставлять транспортом в Крым, освободив тем самым ресурсы региона для конкурентоспособной крымской сельхозпродукции.

Итак, транспортная система становится структурообразующим фактором в едином производственно-транспортном комплексе региона. Научных публикаций по проблеме использования транспортного ресурса вообще и отдельных видов транспорта, в частности, в целях обеспечения устойчивого и эффективного развития региональной экономики чрезвычайно мало. При этом в них преобладает внутривидовой, отраслевой подход. Требуется комплексный подход, увязывающий проблемы эффективности транспортного звена с социально-экономической эффективностью отдельного региона в целом.

При выборе путей гармонизации социально-экономического развития человечества в целом, а также стран и их отдельных регионов наиболее воспринятой оказалась концепция «устойчивого развития» с приставкой «по ноосферному пути».

Транспортный ресурс региона - это определённый уровень развития и организации всех видов транспорта, характеризующийся провозной способностью, необходимой для долговременного динамичного и устойчивого функционирования хозяйственных и социальных структур обслуживаемой территории.

Потенциал транспортного ресурса непременно должен опережать в своём развитии все остальные отрасли региональной экономики. Эта динамическая закономерность следует из всех специфических функций транспорта. Нарушение этой закономерности приводит к значительным потерям в других отраслях и, соответственно, сдерживанию темпов их экономического развития.

Определение оптимума транспортного ресурса региона или экономически целесообразной степени опережения развития транспортной системы в сравнении с общими экономическими темпами (назовём это транспортным лагом) является актуальной теоретической и практической задачей. Поиск алгоритма решения поставленной задачи может быть наиболее успешным в масштабе региональной экономики. Рассматривая конкретные потребности предприятий и населения региона в транспортном ресурсе, в оптимальном сочетании всех видов регионального транспорта в данный момент и на определённую перспективу можно с достаточно высокой степенью точности определить необходимый потенциал транспортного ресурса и величину опережающего транспортного лага с целью обеспечения устойчивого развития экономики региона.

Говоря о динамике региональной экономической структуры, о пропорции в ней транспортной сети, по существу речь идёт об оптимизации всего ноосферного производственно-транспортного комплекса региона. Структура НПТКР предполагает рациональное сочетание отраслевого, территориального и программно-целевого подходов.

Подводя итоги, можно сделать следующие выводы:

1. Формирование производственно-транспортного комплекса крымского региона по ноосферному пути является единственной разумной, эффективной моделью развития, способствующей в перспективе социальному, экономическому и экологическому прогрессу.

2. Промышленная составляющая НППК Крыма будет ориентирована на производство наукоёмкой, энерго- и материалосберегающей продукции. Более значительная доля ресурсных затрат в производстве промышленной продукции должна приходиться на нетрадиционные виды ресурсов - информационный, интеллектуальный, предпринимательский и др.

3. Аграрное хозяйство в НТГЖ Крыма нуждается в коренной реструктуризации и ориентировано на производство конкурентоспособной продукции с учётом нынешних реалий и перспектив конъюнктуры мирового, всеукраинского и регионального рынков. Требуется обоснованная специализация сельскохозяйственного сектора НППК.

4. Рекреационный комплекс Крымского НППК в настоящее время не в состоянии выполнять роль приоритетного сектора региональной экономики в силу значительного отставания его материальной базы, потребности в инвестиционных ресурсах и негарантированной отдачи. Роль рекреационной сферы НППК должна возрастать по мере совершенствования всей инфраструктуры и при значительных капиталовложениях в материально-техническую и кадровую базу индустрии отдыха и лечения граждан. Необходим комплекс организационно-правовых, финансовых, экономических мер, побуждающих частных предпринимателей легально развивать данный сектор экономики. Лишь при такой государственной и региональной политике рекреационный комплекс НППК станет развиваться интенсивнее и позволит существенно пополнить бюджет.

5. Транспортная система Крыма может и должна выполнять комплексобразующую роль в создании НППК крымского региона.

6. Изменение структуры собственности (приватной структуры) транспортной системы не исключает необходимости централизованного управления транспортом. Централизованное управление единой транспортной системой региона обеспечит наиболее рациональное её развитие, повысит социально-экономическую и экологическую эффективность как системы в целом, так и отдельных видов транспорта.

7. Все виды транспорта Крыма нуждаются в значительном обновлении, как подвижного состава, так и обслуживающего его хозяйства. Значительных финансовых и материальных затрат требуют автомобильные дороги. Источником инвестиционных средств для развития транспортной системы являются и останутся на дальнейшую перспективу, прежде всего финансовые ресурсы транспортных предприятий, иностранных инвесторов и в незначительной доле государственного и местных бюджетов.

8. Транспортная система Крыма должна быть реструктурирована при одновременном развитии всех видов транспорта. Более ускоренного развития заслуживает городской и междугородний электротранспорт как наиболее экологически ресурсосберегающий вид транспорта.

9. Более высокими темпами должен развиваться морской транспорт и морские порты Крыма, способствующие в большей мере внешнеэкономическим связям Украины и крымского региона.

10. Особого внимания заслуживает проблема развития нетрадиционных (новых) видов транспорта, обеспечивающих значительную экономию экологических, финансовых, материальных ресурсов Крыма.

Выводы, изложенные во всех предшествующих пунктах, могут быть положены в основу общей программы формирования ноосферного производственно-транспортного комплекса региона Крыма. Разработка такой программы стала настоятельным требованием настоящего времени. Программа станет руководящим документом в хозяйственной, научной, инвестиционной и социальной политике не только всех субъектов региона, но и моделью региональной политики для всей Украины в совершенствовании которой так нуждается страна.

Литература:

1. Бабенко Г.А. О концепции промышленной политики Крыма. - Симферополь: Таврия, 2000. - С. 5, 18.
2. Статистичний щорічник Автономної Республіки Крим за 2003 р., м. Сімферополь, 2004. – 510 с.
3. Соловьев В.П. Инновационная деятельность как системный процесс в инновационной экономике. (Синергетические эффекты инновации). — Киев: Феникс, 2004. — 560 с.
4. Богорош А.Т., Денисюк В.А. К моделированию государственной инновационной политики // Бизнес-информ. - 1999. - №17 - С. 77-86.