

венно; экспорт и импорт в 2003 году - 3,3 млн. тонн и 0,7 млн. тонн соответственно; экспорт и импорт планируемые в 2007 г. - 1,67 млн. тонн и 0,67 млн. тонн соответственно.

В связи с этим важнейшей задачей в области развития морского транспортного комплекса Калининградского региона является обеспечение перевалки российских внешнеторговых (в основном экспортных) грузов, переключение российских грузопотоков из портов стран Балтии на морской транспортный комплекс Калининградского региона. Результатом решения этой задачи будет являться следующее:

- надежная транспортная связь с Калининградской областью, не требующая пересечения территорий иностранных государств;
- возможность использования выгодного географического положения для развития транспортных перевозок;
- валютные поступления в федеральный и местный бюджеты;
- высокое качество предоставляемых грузовладельцу транспортных услуг;
- дополнительная производственная загрузка морских портов и создание новых рабочих мест.

Для успешной реализации намеченных целей морскому транспортному комплексу региона необходима государственная поддержка. С учетом сложившегося экономического положения в стране и ограниченных возможностей федерального бюджета предполагается максимальное использование прямых бюджетных инвестиций. В основном они направлены на объекты, находящиеся в Федеральной собственности, а также объекты системы обеспечения безопасности судоходства, экологии. В сложившихся условиях одним из вариантов поступления инвестиций может являться поощрение грузовладельцев через предоставление им различных льгот (снижение таможенных пошлин, повышение экспортных квот и др.) на условиях внесения ими средств на развитие инфраструктуры морского транспортного комплекса региона. Необходимо экономически стимулировать грузовладельцев и внешнеторговые организации, направляющие грузы в порты Калининградского региона.

Проведение взвешенной экономической политики в отношении морского транспортного комплекса региона заключается в проведении следующих мероприятий:

- снижение таможенных пошлин;
- прямое бюджетное финансирование объектов федеральной собственности;
- отмена таможенных пошлин при закупки за рубежом портового подъемно-транспортного оборудования;
- закрепление части акций портов в государственной собственности;
- создание межведомственного органа для отбора перспективных проектов по развитию морского транспортного комплекса региона при привлечении кредиторов отечественных и иностранных банков;
- развитие лизинговой деятельности с государственной поддержкой;
- привлечение к долевному участию в строительстве перегрузочных

комплексов компаний различного рода деятельности;

- государственные страховые инвестиции на строительство перегрузочных комплексов;
- проведение конкурсов по выбору инвесторов для финансирования проектирования, строительства, эксплуатации технологических перегрузочных комплексов.

Эффективность инвестиций в развитие морского транспортного комплекса региона выражается, во-первых, в том, что переключение грузопотоков на Калининградские порты избавит грузовладельцев от затрат времени и средств. Во-вторых, в ряде случаев сократится расстояние от пункта отправления до пункта назначения грузов и, соответственно, сократятся транспортные издержки. В-третьих, перевалка на современных специализированных комплексах сокращает процент потери грузов, реализация которых дает прямой доход грузовладельцу.

На основе исследований, экономических обоснований и экспериментальной проверки сформулированы основные направления совершенствования использования потенциала морского транспортного комплекса региона. Результаты проведенных исследований позволяют определить расчетные оптимальные показатели в реальных условиях эксплуатации морского транспортного комплекса региона. Для принятия решений необходимо оценить морской транспортный комплекс региона с экономической точки зрения по интегральному коэффициенту.

Экономическая целесообразность потребовала проведение исследований в части поиска методов работы морского транспортного комплекса региона в новых условиях функционирования рынка. Актуальное значение имеет экономическая оценка работы морского транспортного комплекса региона в условиях неблагоприятной конъюнктуры. Управленческие решения должны приниматься оперативно и обоснованно с учетом наиболее значимых факторов и динамики объекта управления.

#### **ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Николаева Н.К., Давыдова А.Л.  
*Балтийская Государственная Академия,  
Калининград*

Результаты исследования влияния эксплуатационно-экономических факторов на эффективность использования потенциала морского транспортного комплекса региона послужили основой для разработки методических основ оптимального управления. Задача оптимального управления морским транспортным комплексом региона представлена как процесс оптимального управления ресурсами морского транспортного комплекса. Морскому транспортному комплексу региона необходимо осуществлять мероприятия по реализации всех видов резервов повышения уровня комплексного развития, придерживаться следующей последовательности:

- реализация резервов повышения уровня комплексного развития в подразделениях, где этот показатель значительно ниже их средних значений в целом по морскому транспортному комплексу региона;
- повышение уровня комплексного развития до максимально возможных значений.

Комплексное развитие необходимо определять как возможный способ обеспечить устойчивую, надежную и эффективную работу морского транспортного комплекса региона в условиях рынка. При этом на рентабельность производства наибольшее воздействие оказывает адаптация морского транспортного комплекса региона к нововведениям и условиям внешней среды. Отдача от капитальных вложений может быть значительно большей при условии оптимального их распределения.

Для снижения темпов спада производства и предотвращения дальнейшей деградации технической базы морского транспортного комплекса региона необходимо при выборе варианта многофакторного развития морского транспортного комплекса отдавать приоритеты выбора продукции отечественного машиностроения. Это позволит избежать кризисных ситуаций в производстве средств производства, что обеспечит рост фондовооруженности труда и, в конечном итоге, положительно скажется на результатах производственно-хозяйственной деятельности экономики региона в целом.

В составе технической или другой службы морского транспортного комплекса региона необходимо иметь подразделения, ориентированные на проведение маркетинговых исследований и разработку текущих и стратегических планов удовлетворения рыночных потребностей. В настоящее время отделы реконструкции и модернизации производства подчинены инженерной службе. Целесообразно подчинить их службе маркетинга. В условиях рынка все управленческие решения должны быть подчинены приближению производства к потребителю.

Конечным итогом всех преобразований, краткосрочных и долгосрочных программ должно быть совершенствование механизма адаптации к внешней среде и преимущественно на этой основе повышение устойчивости, надежности и эффективности работы морского транспортного комплекса региона. Необходимо проведение серьезной маркетинговой работы по привлечению средств и разъяснению выгоды их вложения в техническое развитие морского транспортного комплекса региона.

При городской, областной администрациях следует иметь комитеты (департаменты), основными задачами которых были бы:

- координация деятельности многофакторного развития морского транспортного комплекса региона;
- повышение уровня адаптации морского транспортного комплекса региона к нововведениям и условиям внешней среды;
- мобилизация финансов.

Эти комитеты должны обладать данными о передовых технологиях, гибких автоматизированных системах, с помощью которых возможно вхождение в мировую систему информации о последних, наиболее эффективных достижениях в сфере научно-

технического прогресса. Огромную роль в решении текущих и стратегических задач, связанных с реализацией процессов технического развития, адаптации морского транспортного комплекса региона призваны играть научные подразделения региональных высших учебных заведений, потенциал которых используется недостаточно. Использование экономико-математической модели распределения инвестиций в развитие морского транспортного комплекса региона в условиях ограниченности ресурсов позволит решить проблему привлечения и вложения инвестиций.

## ПРОБЛЕМЫ ЗАНЯТОСТИ МОЛОДЕЖИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Потуданская В.Ф.

*ГОУ Омский государственный  
технический университет,  
Омск*

Двадцатый век в исторической динамике характеризовался наиболее высокими темпами роста населения мира – с 1,6 млрд. человек до 6 млрд. человек, что в основном наблюдалось во второй половине прошедшего столетия. В дальнейшем снижение рождаемости отразилось на снижении темпов роста мирового населения, которое по оценке Отдела народонаселения Секретариата ООН, ежегодно составило 1,3 %.

В России динамика численности населения отразила не только демографическое состояние (уровень рождаемости и смертности), но и войны, насильственную коллективизацию, репрессии, приведшие к смерти миллионов молодых людей. С конца 60-х годов низкий уровень рождаемости в России не обеспечил даже простого воспроизводства населения. В 90-е годы переход к рыночным отношениям, сопровождающийся снижением уровня жизни населения, привел к падению рождаемости. Так, суммарный коэффициент рождаемости (число детей, приходящихся на 1 женщину репродуктивного возраста) снизился с 1,9 в 1990 году до 1,17 в 1999 году.

В дальнейшем, снижение численности населения, его старение обострит не только проблемы, связанные с финансированием системы пенсионного обеспечения, с социальной защитой населения, но и вызовет дефицит рабочей силы на рынке труда. Основная проблема будет заключаться в слабой адаптированности работников старших возрастов к инновациям.

По оценке статистических органов России, Омская область не относится к регионам с наиболее неблагоприятной демографической ситуацией, как это наблюдается в Центральном и Центрально-черноземном районах России, Ленинградской, Ивановской, Псковской, Тульской, Рязанской, Ярославской областях, но проблемы, связанные со старением населения, снижением его численности, очевидны и для омского региона.

На конец 2003 года, по оценкам специалистов омского облкомстата, численность молодежи составил 24% численности населения области, при этом молодежный сегмент занимает около 25% всего рынка труда, большая его часть представляет возрастная