

яющиеся объединения акционерных обществ и банков». Самой относительно простой формой мезосистем является открытое акционерное общество (ОАО), а самой сложной — образование финансово-промышленных групп (ФПГ). И действительно, ФПГ могут включать в себя предприятия различных отраслей: промышленные предприятия, финансово-кредитные учреждения, торговые организации, научно-исследовательские организации, конструкторские бюро и т. д. К микроэкономике (от греч. *mikros* — малый) относят домашние хозяйства и малые предприятия.

Предприятия микроэкономике и мезоэкономике имеют ряд общих признаков и специфических особенностей. К общим признакам относятся, в частности: непосредственная или косвенная связь с частной собственностью на средства производства; производство товаров, создаваемых на предприятиях этих двух видов, предназначено для их продажи на общем рынке; одинаковыми являются некоторые формы рыночной конкуренции и др. Между тем важно видеть огромные расхождения между крупными и мелкими предприятиями по ряду основных признаков: по масштабам производства и обусловленной ими эффективности хозяйственной деятельности; типам собственности; степени рыночной власти; значению в развитии науки и технического прогресса; характеру управления фирмами.

Таким образом, целесообразно выделение мезоуровня международной экономической интеграции, субъектами которого являются крупные предприятия стран мира и их объединения (корпорации).

Во многих исследованиях международной экономической интеграции можно отметить тесную взаимосвязь экономических и политических отношений, а зачастую преобладание последних. Однако для более точных исследований предлагается все же разграничивать экономически близкие между собой понятия в международной сфере и разделять политико-экономическую интеграцию и чисто экономическую. Здесь следует разграничить роль государства в процессах экономической интеграции. Необходимо различать государство как политический субъект и экономический. Роль государства, как политического субъекта (органа), заключается в создании условий и направлений для экономического сближения стран посредством заключения межгосударственных соглашений. При наличии значительной доли государственной собственности в стране государство будет выступать полноправным участником экономической интеграции, ее «монополистом», так как будет иметь преимущество в области лоббирования именно государственных (не частных) интересов в процессе экономической интеграции.

Таким образом, как процессы интеграции, так и близкие к ним процессы интернационализации и транснационализации можно наблюдать на двух качественно разных уровнях развития, в зависимости от главных действующих субъектов: политическом (формальном) уровне и экономическом (неформальном). На политическом уровне (формальном) интернационализация (внешнеэкономические связи страны), интеграция и транснационализация проходят на основе политических решений государств. На экономическом уровне (неформальном) интернационализация — это внешнеэкономическая деятельность хозяйствующих субъектов, переходящая в корпоративную интеграцию и затем в транснационализацию предприятий. Формальные и реальные процессы в совокупности и составляют суть глобализации мировой экономики.

## **КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА РЕГИОНОВ УКРАИНО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ**

*Ханова Е. В., Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина*

В современных условиях функционирования рыночной экономики особую актуальность приобретают вопросы регионального развития, связанные с необходимостью достижения каждым регионом государства высокого уровня конкурентоспособности.

Приграничное сотрудничество, активно развивающееся на европейской арене, создает дополнительные возможности развития приграничных территорий путем объединения усилий и мобилизации региональных ресурсов.

В рамках Европейского инструмента соседства и партнерства (ЕИСП) реализуется 15 программ приграничного сотрудничества, в том числе Программа приграничного сотрудничества «Польша — Беларусь — Украина». Это означает, что Беларусь и Украину объединяют не только двусторонние торговые отношения, но и общий вектор внешнеэкономической политики, поэтому считаем очень важным изучение приграничного сотрудничества Украины и Беларуси и выявление конкурентоспособности их приграничных регионов.

В процессе исследования проведена оценка конкурентоспособности регионов Украины и Беларуси в рамках приграничного сотрудничества. В частности, анализ земельных ресурсов обнаружил, что наибольшие конкурентные преимущества по данному показателю имеет Житомирская область, которая характеризуется рациональным использованием пахотных земель и лесных ресурсов. Эта область обладает наибольшей инвестиционной привлекательностью для предпринимателей, занимающихся сельскохозяйственной деятельностью.

Анализ потенциала человеческих ресурсов приграничных областей в контексте оценки конкурентоспособности регионов обнаружил, что Брестская и Гомельская области имеют значительные конкурентные преимущества, так как наиболее заселены и несколько больше по площади, чем приграничные области Украины.

Исследование конкурентных преимуществ по развитию инфраструктуры выявило, что Киевская область является лидером региона по всем показателям данного аспекта, так как именно здесь расположена столица Украины — город Киев, где соответственно, находятся главные финансовые, торговые, образовательные и другие центры страны. В целом анализ развития инфраструктуры приграничных регионов показал, наличие плотной сети автодорог и железнодорожных путей, что объясняется транзитным положением областей между странами СНГ и Западной Европой. Однако в целом транспортная и социальная инфраструктура, которые формируют соответственно третичный и четвертичный сектора экономики развиты слабо и требуют срочной перестройки и значительных капиталовложений.

Основными показателями внешнеэкономической открытости региона являются экспортная и импортная квоты. В частности, исследование показало, что данные области имеют высокие показатели открытости экономики: по всем областям превышают 10 %, что обусловлено пограничным расположением, ведь области имеют не только украино-белорусскую границу, но и граничат с Россией и Польшей. Поэтому дальнейшее развитие областей требует не только экономического роста внутри страны, но и увлечения пространственной кооперации.

Финансовые результаты деятельности предприятий исследуемых регионов в 2010—2011 гг. позволили выявить, что белорусские предприятия приносят больше средств в доходную часть своего бюджета (в среднем 89,6 % предприятий приносят прибыль), а значит, платят налог на прибыль, и только 10,4 % предприятий являются убыточными. В Украине эти показатели составляют соответственно 57,6 % против 42,6 %, т. е. почти половина всех предприятий страны не пополняет государственный бюджет. Эта ситуация обуславливает необходимость структурных изменений не только в налоговом законодательстве но и в процедуре учета и аудита предпринимательской деятельности.

Оценив финансовые результаты деятельности, можем сказать, что белорусские предприятия работают намного лучше и более открыто, к тому же рентабельность белорусских предприятий выше (6,6 %), чем украинских (4,8 %). В обеих странах наиболее рентабельной остается финансовая деятельность, наименее — деятельность в сфере культуры, образования и спорта, несмотря на то, что эта отрасль является приоритетным направлением развития обоих государств.

Проанализировав развитие приграничных регионов, можно сделать вывод, что белорусские области имеют конкурентные преимущества по таким показателям, как уровень занятости населения, размер заработной платы. Украинские области, в свою очередь, опережают белорусские области по размеру совокупных ресурсов домохозяйств, естественного прироста и уровня образования и науки. Состояние и охрана здоровья населения находятся примерно на одном уровне и нуждаются в срочной модернизации.

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ В РАЗНЫХ ГРУППАХ СТРАН (на примере авиакомпании)**

*Харламова И., Белорусский государственный университет*

В современных условиях большинство авиакомпаний мира являются членами авиационных альянсов и различных двусторонних и многосторонних соглашений о сотрудничестве между авиакомпаниями. Конкуренция в авиатранспортной отрасли сфокусирована главным образом между группировками, а не между отдельными компаниями.

Импульсом к созданию альянсов авиакомпаний стала либерализация отношений в сфере гражданской авиации и снижение роли государства в данной отрасли, которое началось в США в 1970-х гг.

На сегодняшний день в мире существуют и успешно развиваются три глобальных альянса авиакомпаний — *Star Alliance* (образован в 1997 г.), *Oneworld* (1999 г.), *SkyTeam* (2000 г.). В альянсы объединены около 50 крупных и средних авиаперевозчиков, которые суммарно обеспечивают около 60 % мирового объема пассажирских перевозок.

Число членов глобальных авиационных альянсов постоянно растет — большинство крупных авиакомпаний стремятся войти в один из таких альянсов. Исключением являются крупные рентабельные перевозчики стран Персидского залива, такие как *Emirates*, а также такие авиакомпании как *Japan Airlines*, *Southwest Airlines*, доля которых в мировом пассажирообороте составляет около 9 %.

Во всех трех альянсах главным образом представлены авиакомпании, находящиеся в основных регионах мирового рынка авиатранспортных услуг — Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной Америки — в которых сосредоточены основные объемы пассажирских перевозок.

Основными направлениями деятельности авиакомпаний-участников в рамках альянсов являются проведение согласованной коммерческой и тарифной политики, координирование расписания рейсов и оптимизация сети маршрутов. Тесное коммерческое и операционное взаимодействие развивается на основе соглашений о код-шеринге, интерлайне, прорейтовых тарифах и др. Однако при этом сохраняется высокая степень финансовой независимости участников.

Авиакомпаниями также проводятся общую политику по обеспечению высоких и единых стандартов безопасности полетов, качества обслуживания пассажиров, а также по использованию унифицированных программ накопления баллов и поощрения часто летающих пассажиров.

Возникновение и стремительно развитие глобальных авиационных альянсов стало зеркальным отражением экономических интеграционных процессов, происходящих в Европе, Северной Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе. Однако, в отличие от большинства отраслей экономики, где процессы глобализации нашли свое отражение в формировании транснациональных корпораций, в отрасли авиатранспортных услуг реальные слияния и поглощения долгое время были невозможны, поскольку понятие национального авиаперевозчика считается неотъемлемой частью государственного суверенитета. Именно политические ограничения как на национальном, так и на международном уровнях привели к формированию глобальных альянсов авиаперевозчиков в их современном понимании.