

інвестування залишається дуже невеликим і явно не задовольняє потреб української економіки. Вивіз капіталу як і раніше у багато разів перевищує його ввезення. Це пояснюється несприятливим інвестиційним кліматом в країні в цілому і по відношенню до іноземних інвестицій в особливості.

УДК 330.101 (100)

## УСТОЙЧИВОСТЬ ГЛОБАЛЬНОГО КАПИТАЛИЗМА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Каменева Н.Н., к.э.н., доцент,  
Мозгова О.Т., ст. преподаватель (УкрГУЖТ)*

Со времён торговых монополий в империях XVII века и вплоть до современных институтов ВТО, МВФ и Всемирного банка страны мира использовали различные инструменты для того, чтобы извлечь для себя выгоду из процесса глобализации. Экономические нарративы этих эпох — «золотой стандарт», Бреттон-Вудские соглашения, «вашингтонский консенсус» — были большим успехом и в то же время большим провалом.

В тех случаях, когда кризис поражает страны, расположенные на периферии глобальной системы (такие, как Таиланд или Индонезия), в неудаче обвиняют их самих, заявляя, что они не сумели приспособиться к жёстким правилам системы. Когда же аналогичные потрясения переживают страны, занимающие центральное место в мировой экономике, то вину возлагают на систему и говорят, что её пора менять. Финансовый кризис 2008 г., потрясший Уолл-стрит и оказавшийся для США столь же болезненным, как и для других крупных индустриальных держав, уже возвестил наступление эпохи решительных призывов к реформам и поднял серьёзные вопросы, связанные с устойчивостью глобального капитализма, по крайней мере, в том его виде, в каком он пребывал последнюю четверть века.

Пройдёт немало времени, прежде чем какого-либо политика снова удастся убедить в том, что финансовые инновации представляют собой огромное благо, что финансовые рынки эффективнее всего работают в режиме саморегулирования и правительства вправе позволить крупным финансовым институтам самим расплачиваться за свои ошибки.

Для того чтобы перейти к следующему этапу глобализации, нужен новый подход. От того, насколько продуманным он будет, зависит здоровье экономики, считает Дэни Родрик.

Осторожность в положительных оценках последствий глобализации высказывались и ранее. Пол Самуэльсон, автор классического послевоенного учебника экономики, напоминал своим коллегам о том, что выигрыш Китая от глобализации вполне мог обернуться потерями для США; Пол Кругман, лауреат премии по экономике памяти Альфреда Нобеля 2008 г., указывал, что торговля с бедными странами уже не настолько незначительна, чтобы никак не влиять на уровень неравенства в богатых странах; Алан Блайндер, бывший вице-председатель американской Федеральной резервной системы, беспокоился в отношении того, что международный аутсорсинг окажет беспрецедентное негативное воздействие на рынок труда в США; Мартин Вулф, колумнист «Financial Times» и один из самых последовательных защитников глобализации, выражал разочарование тем, какой оборот приняла финансовая глобализация; а Ларри Саммерс, «Мистер Глобализация» в правительстве президента Клинтона и экономический советник президента Барака Обамы, размышлял об опасностях «гонки уступок» в сфере государственного регулирования и о необходимости введения международных трудовых стандартов.

Взгляд Д. Родрика на глобализацию базируется на двух соображениях: во-первых, рынки и правительства дополняют, а не заменяют друг друга. Если мы хотим, чтобы у нас было больше рынков и они были более эффективными, нам нужно больше власти, и она должна быть более эффективной. Рынки лучше всего работают не там, где государство слабое, а там, где оно сильное. Во-вторых, мы не обязаны придерживаться одной-единственной модели капитализма. К экономическому процветанию и стабильности можно прийти, применяя различные комбинации институциональных механизмов на рынках труда, в финансах, в корпоративном управлении, социальном обеспечении и других сферах. Отдельные страны имеют право и наверняка будут выбирать разные наборы этих механизмов в зависимости от своих ценностей и потребностей.

### Список использованных источников

1. Богомолов О.Т. Анатомия глобальной экономики / О.Т. Богомолов. — М.: ИКЦ «Академкнига», 2004.

2. Дятлов С.А. Структурные элементы, противоречия и показатели глобальной экономики / С.А. Дятлов. – СПб.: Изд. Филологического факультета СПбГУ, 2004.

3. Капица Л.М. Индикаторы мирового развития / Л.М. Капица, Л.М. Шохина. – М.: Изд. «Экономика. Право. Политика. Безопасность», 2005.

4. Rodrik D., Subramanian A. 2009. Why Did Financial Globalization Disappoint? IMF Staff Papers. 56(1) (March): 112-138.

УДК 65.011.46

## ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Кожевникова И.А., аспирант  
(УО «БелГУТ»)*

Развитие транспортной системы является одним из главных индикаторов качества жизни населения. Хроническая убыточность общественных пассажирских перевозок остро ставит вопрос об их неэффективности. Специфика данного вида перевозок не допускает общих подходов, основанных на финансовых результатах, к оценке работы этой сферы деятельности, что обуславливает необходимость выработки комплексного подхода, учитывающего особенности общественных пассажирских перевозок.

Ученые сходятся во мнении, что единого универсального критерия эффективности не существует, его выбор зависит от конкретных условий перевозок и решаемой задачи. Экономическая эффективность функционирования транспортной системы оценивается локальными и комплексными критериями, натуральными и экономическими показателями, а также показателями внетранспортного эффекта.

Необходимо определить, что понятие эффективности необходимо рассматривать по отношению к:

- системе общественного пассажирского транспорта в целом;
- отдельным ее элементам.

Под эффективностью использования транспортного средства понимают осуществление перевозок с наименьшими материальными и трудовыми затратами [2]. Понятие эффективности использования подвижного состава и эффективности перевозочного процесса отождествлены [1]. Эти же авторы, рассматривая вопросы оценки эффективности функционирования системы пассажирского общественного транспорта [2] отмечают, «нет единства в понимании и определении критерия эффективности транспортной системы», что до настоящего времени под критерием оптимальности системы понимаются ее стоимостные показатели, т.е. определенный уровень развития транспортных средств при наименьших эксплуатационных затратах, хотя это не совсем корректно.

В [2] приведена структура показателей эффективности транспортной системы города (рисунок 1). Как отмечают Гудков В. А. и соавторы, в настоящее время используется многокритериальный подход, т.е. такой, когда целый ряд показателей, отражающих цель транспортного обслуживания, образуют совокупный критерий эффективности, что затрудняет объективную оценку функционирования систем общественного маршрутного транспорта.

Анализ структуры показателей эффективности транспортной системы (рисунок 1) показывает, что в данном варианте структуры отсутствует дефиниция непосредственно показателей эффективности и качества функционирования системы, что является его недостатком.

Пугачев И. Н. в [4] приводит следующую классификацию факторов, определяющих эффективность функционирования транспортной системы города:

- парковочная политика, установленная в городе;
- сохранение существующей дорожной сети;
- совершенствование системы городского общественного пассажирского транспорта;
- организация и управление дорожным движением;
- совершенствование транспортно-распределительной системы.