

МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫМ РАЗВИТИЕМ

Развитие региона рассматривается в контексте различных социальных и экономических целей.

Цели применения механизмов управления социально-экономического развития региона в осуществлении государственного управления должны быть предопределены целями самого регионального управления. В качестве интегрального критерия эффективности применения механизмов управления в региональном управлении выступают результаты решения проблем повышения качества жизни населения региона и конкурентоспособности региона.

Функционирование внутренне порождает развитие, следовательно, необходимо рассматривать систему управления развитием, а не функционированием региона. Стоит отметить, что механизм управления выступает в качестве составляющей системы управления экономикой региона, он представляет собой подсистему, определяющую порядок процессов регионального управления, а также их последовательность.

Также стоит учитывать факт, о котором пишет в своих работах Ю.М. Осипов, а именно, что внутренние механизмы дополняются механизмами взаимодействия со средой системы, а механизм конкретной системы выходит за пределы данной системы.

В своих трудах М. Васильева указывает на то, что система управления экономикой региона представляет собой совокупность компонентов и их взаимосвязей в системе управления регионом: действий органов управления, целевых установок, принципов, функций, структур, ресурсов, методов, технологий и инструментов управления. Основными объектами управления выступают воспроизводственный потенциал региона, социально-экономические и общественные процессы, условия жизнедеятельности населения, отрасли региональной экономики и социальной сферы, организации, компании, домашнее хозяйство, муниципальные образования. Кроме этого, выделяет следующие области воздействия: структурные и институциональные преобразования, инновационная и деловая активность, привлечение инвестиций.

Под региональным управлением понимают государственное управление, которое осуществляется органами государственной власти субъектов РФ в административно-территориальных границах над всеми подведомственными отраслями и сферами, входящими в их компетенцию, а также в соответствии с разграничением предметов ведения и полномочий на основе федеративных отношений. Основной составляю-

щей системы регионального управления является комплексное использование природно-ресурсного потенциала отдельных территорий в соответствии со специализацией системообразующих отраслей пространственной экономики.

Необходимо отметить, что процессы воздействия механизма управления регионом направлены не только на управление государственным сектором, но и на рыночное стимулирование (налоговые льготы, финансирование проектов), рыночное регулирование (тарифное, ценовое, земельное), а также на региональное координирование (законодательная и нормативная база, стратегии и программы развития, частно-государственное партнерство и др.).

Программно-целевой подход к решению региональных проблем следует рассматривать как инструмент региональной политики, одновременно обеспечивающий как формирование этой политики в целом, так и ее реализацию в виде конкретных программ разного уровня и назначения. Отсутствие программ в большинстве регионов и муниципальных образований является одним из свидетельств отсутствия также региональной политики.

*В.П. Кузнецов, д-р экон. наук, профессор
А.Д. Ефремова, аспирантка
НГПУ им. К. Минина (Нижний Новгород, Россия)*

ЦИКЛИЧНОСТЬ В ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

История машиностроения в СССР началась в 1924 г., когда был выпущен первый автомобиль АМО-Ф-15, переименованный затем в ЗИС. В 1930 г. образован Горьковский автомобильный завод (ранее НАЗ по названию города — Нижний Новгород).

В годы Великой Отечественной войны и несколько лет после отрасли автомобилестроения была сконцентрирована в основном на грузовых автомобилях. Массовая автомобилизация СССР началась со строительства итальянцами под ключ в 1966—1970 гг. Волжского автомобильного завода (ВАЗ) в Тольятти и развертывания массового выпуска на его мощностях (первоначально 660 тыс. автомобилей в год, а с 1980-х гг. — 730 тыс.) легковых автомобилей марок «Жигули» и «Нива». К 1980-м гг. советское автомобилестроение добилось очевидных успехов в массовом производстве: по общему производству (по 2,2 млн в 1985 и 1986 гг.) СССР занял пятое место в мире (уступая только Японии, США, ФРГ, Франции), по производству грузовиков — третье место, по производству автобусов — первое. Однако одновременно стали проявляться кризисные явления, типичные для эпохи застоя: фактически прекратился рост производства легковых автомобилей (стабилизировался на 1,3 млн в год), при этом их доля составила немного бо-