

4. Статистичний щорічник України за 2004 рік. – К.: Вид-во «Консультант», 2005. – 664 с.

Ротанов Г.Н

ИННОВАЦИОННЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ КАК ОСНОВА ЭФФЕКТИВНОЙ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА СКОРОСТНЫХ СУДОВ

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ. Современное судостроение одна из динамично развивающихся отраслей мировой экономики. Потенциал украинского судостроения оценивается седьмым местом в рейтинге судостроительных держав мира. Наличие производственных мощностей и уникальных технологий позволяют Украине прочно занять свой сегмент в мировом военном и гражданском судостроении, однако реальные показатели противоречат мировым тенденциям развития отрасли и оставляют нас в конце второй десятки по объемам выпуска данного вида продукции. Сложившаяся ситуация отрицательно сказывается и на экономике государства в целом так как судостроение является локомотивной глубоко интегрированной отраслью хозяйства.

В экономике Украины сегодня действует ряд факторов, существенно сдерживающих развитие судостроения и являющихся следствием несовершенной государственной политики в данной области. Суть их заключается в отсутствии четко сформулированной стратегии развития украинского судостроения, отсутствии финансового капитала способного оказывать финансовую поддержку украинскому судостроению; слабом развитии современного менеджмента на верфях, наметившемуся технологическому отставанию. Для решения данных проблем необходимо проведение ряда инновационных преобразований, способствующих эффективной реструктуризации производства судов.

ЦЕЛИ СТАТЬИ. Целью данной статьи является анализ факторов сдерживающих развитие отечественного судостроения и определение инновационных решений позволяющих повести эффективную реструктуризацию отрасли, а также нахождение источников финансирования инновационных преобразований.

Начинать какие-либо преобразования необходимо с изменения отношения государства к судостроительной отрасли. Опыт стран современных лидеров судостроения показывает, что в основе их экономических успехов наряду с технологическими достижениями значительное место занимает продуманная государственная политика в данной отрасли. Если анализировать опыт Южной Кореи удовлетворяющей 40% мирового спроса на суда, то государственная поддержка получила там наивысшее развитие. В результате нормативно-правовая база позволила создать высокую степень концентрации производства путем объединения судостроителей в Национальную Ассоциацию, где судостроение имеет высокую степень кооперации с металлургическими заводами и предприятиями по производству корабельных двигателей. Аналогичную политику проводит Китай, успехи которого, во многом связаны с государственным регулированием цен на сталь и судовое оборудование. Значительной помощью судостроению со стороны государства является уменьшение таможенных пошлин на импортное оборудование, в таких странах как Китай и Польша они вообще отменены.

Кроме нормативной базы лидерство судостроителей Южной Кореи, Японии и Китая (на долю которых приходится около 80% построенных в мире судов) обеспечивается колоссальной государственной финансово-кредитной поддержкой и государственными инвестициями в развитие производственных мощностей. Такая ситуация позволяет данным странам использовать демпинг и довольно часто их верфи устанавливают цены на судна ниже себестоимости строительства. Попытки ЕС и ВТО прекратить эту практику и возвратиться к использованию рыночных инструментов пока что не увенчались успехом.

Можно привести в пример и лидера мировой экономики США, где коммерческие банки финансируют постройку судов для внутреннего рынка, а государство обеспечило за последние десять лет своими гарантиями кредиты на сумму в 12 млрд. дол, в том числе для постройки судов на экспорт – только на 3 млрд.

Интересен также опыт России, где также проводится активная государственная политика по поддержке своей судостроительной отрасли. Значимыми действиями государства стало принятие закона, «О государственной поддержке судостроительной промышленности Российской Федерации» и программы «Российские верфи». Разработан бизнес план «Верфи Санкт – Петербурга» и принято постановление правительства России о бюджетном возмещении части процентной ставки при кредитовании предприятий судостроительной отрасли коммерческими структурами. В стратегическом плане это позволило России отнести свою судостроительную отрасль к категории «ЗВЕЗД», занимающей большую долю национального рынка при низком импорте, что тем не менее позволяет России сохранять свое конкурентное положение и на мировом рынке

До 2000 года отечественное судостроение в силу финансово-экономических особенностей выражавшихся в отсутствии недорогих и долгосрочных кредитов для финансирования строительства судов при более жестком налогообложении имело фактическую стоимость строительства на 10-20% выше себестоимости конкурентного мирового уровня. При этом из – за налоговой политики стоимость судов для внутреннего рынка была на 15 – 20% выше, чем на экспорт. Данный путь вел к развалу отрасли. Тогда благодаря принятию законов "О мероприятиях по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине" и "О специальной экономической зоне "Николаев", отменяющих импортную таможенную пошлину, НДС на импорт судового оборудования, налог на землю и устанавливающих облегченный режим налогообложения прибыли удалось стабилизировать и исправить положение.

В результате, за 5 лет действия этих законов (2000-2004 гг.) были получены довольно ощутимые результаты: объемы работ в отрасли выросли в 2,5 раза; средняя заработная плата выросла в три раза; отчис-

ления в бюджеты и Пенсионный фонд в 2,7. Так на протяжении действия указанных законов в бюджет и фонды было перечислено 1300 млн. грн. – на 1025 млн. грн. больше объема предусмотренных законами так называемых "льгот". Предприятия смогли полагаться на собственные производственные и финансовые возможности, при этом 59 % роста капиталоборота было обеспечено за счет предоставления налоговых льгот и реструктуризации налоговой задолженности. Судостроители получили в свое распоряжение дополнительные оборотные средства в сумме 245 млн гривен, из которых прямые преференции составляют только 100 млн грн. В основном, сэкономленные за счет льгот средства вкладывались в развитие производства, что позволило судостроительным предприятиям Украины стать более инвестиционно привлекательными. Таким образом, инновационные преобразования в судостроении на уровне государственного регулирования в указанный период дали исключительно положительные результаты.

К сожалению, не смотря на набранные темпы развития и положительный опыт государственной поддержки отрасли несовершенство законодательства до сих пор является серьезным препятствием для инновационного развития украинского судостроения. Так принятый Закон Украины от 15.06.2004 № 1766-IV "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины о государственной поддержке судостроительной промышленности Украины", который продлил до 1 января 2012 года действие льгот, для предприятий судостроительной промышленности и ввел государственную финансовую поддержку строительства морских, речных судов и реконструкции основных производственных фондов посредством механизма удешевления кредитов, был практически аннулирован принятием закона о государственном бюджете 2005 и введением нового таможенного кодекса. Указанные законодательные акты прекращают действие положений закона о государственной поддержке судостроительной промышленности страны, в частности, отменяя льготы на арендную плату на землю, изменяя некоторые позиции, связанные с НДС и пункты касающиеся таможенно-тарифной политики.

Серьезной проблемой стал и механизм применения самого закона о поддержке судостроения, большая разница во времени между принятием закона и утверждением Кабинетом Министров Украины перечня судостроительных предприятий, для которых будут применяться льготы привела к серьезным финансовым потерям на предприятиях из-за применения к ним обычных налоговых ставок.

Говоря о государственной поддержке судостроения необходимо отметить, что она не должна однобоко сводиться только к предоставлению финансовых льгот. Системными, инновационными решениями данного вопроса могут стать действия правительства направленные на увеличение доли транспортировки украинских грузов национальными судоходными компаниями. Сейчас украинские компании перевозят около 7% грузов и экономика теряет десятки миллионов долларов, идущих на оплату фрахта иностранных судов. Отечественный флот должен получить возможность транспортировать хотя бы 50% украинских грузов, что должно привести к развитию судоходных компаний и увеличению заказов на внутреннем рынке судостроительного производства.

Перспективными с точки зрения инновационного развития судостроения должны явиться и принятие государственных программ в области военного судостроения, строительства судов для рыбодобывающего флота и программы развития судоремонта.

Стратегия развития отечественного судостроения обязательно должна учитывать и Европейские интеграционные процессы, в которых Украина принимает активное участие. В этом плане для украинских судостроителей особый интерес представляет инициированная Евросоюзом программа «Leadership- 2015». Конкретная ее задача – поддержать европейских корабелов в труднейшей конкуренции с южноазиатскими судостроительными предприятиями. Стратегически восемь разделов программы представляют собой развернутый план дальнейшей деятельности судостроительной отрасли ЕС. Нам это важно знать, так как мы серьезно зависим от квотирования, которое осуществляет ЕС на поставку металлургической продукции, сельскохозяйственной группы товаров на экспорт и т. д. Украина промышленная страна и она не должна терять это преимущество только оттого, что наше законодательство, наша экономика не отвечают рыночным условиям. Вот почему мы заинтересованы в том, чтобы делать со странами ЕС одинаковые шаги в экономическом реформировании и иметь общее экономическое пространство.

Необходимо сказать, что программа «Leadership-2015» крайне негативно относится к любой форме государственной поддержки в сфере судостроения. ЕС поддерживает такую точку зрения: на уровне организации экономического сотрудничества и развития должно быть достигнуто международное соглашение, которое бы регулировало систему субсидий или ценовую практику. Дополнительные положения должны быть разработаны с учетом требований ВТО. А так как Украина планирует вступить в ВТО, нашему судостроению придется со временем внедрять правила игры, разработанные «Leadership-2015».

Также нам придется учитывать и международные соглашения в рамках Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), направленные на создание равных условий в конкурентной борьбе на рынке судостроения и принятия единых для всех норм, по которым размер кредита не должен превышать 80% цены судна, срок кредита – десяти лет, ставки – быть меньше 8% годовых. Разрешена также государственная поддержка судостроения – частичное субсидирование стоимости постройки судна в размере 9%.

Кроме нормативно правовой базы, регулирующей финансирование отрасли государственная поддержка реструктуризации судостроения обязательно должна в полной мере учитывать ряд важнейших факторов, без которых невозможны инновационные преобразования на предприятиях отрасли. К данным факторам можно отнести: цены на металл, уровень финансирования НИОКР, наличие и использование производственных мощностей.

Цены на отечественный металл - фактор, сильно влияющий на конкурентоспособность украинского судостроения (стоимость стального проката составляет 20 % от стоимости судов). В последнее время зна-

чительный рост цен стал предметом особого беспокойства судостроителей. Растут цены, растет себестоимость строящегося судна, цена на которое уже зафиксирована в заключенном с заказчиком договоре. Это особенность судостроения в годы гиперинфляции очень больно ударила по судоверфям Украины. А такие предприятия, как Черноморский завод, завод «Залив» и другие до сих пор не могут рассчитаться с долгами. Чтобы не повторить прошлые ошибки правительство должно разработать ряд мер, возможно, не совсем рыночных, но способных ограничить в интересах отечественной экономики рост цен на металл.

Опыт стран с рыночной экономикой показывает, что они в подобных ситуациях также пытаются регулировать цены на металл, или, по крайней мере, контролировать ситуацию, ограничивая вывоз металлолома и металлопродукции. В странах ЕС, например, лицензируется экспорт металлолома. Турция снизила импортный тариф на ввоз горячекатаного проката до 3 %, холоднокатаного – до 6 %. Правительство Чехии запретило экспорт стального металлолома. Сербия ввела пошлину на металлолом в размере 15 % и т. д. К протекционистским мерам прибегает и Южная Корея закупая прокат у своей фирмы «POSCO», одной из самых конкурентоспособных компаний мира. Другой важнейшей целью инновационных преобразований отечественного судостроения является создание механизма эффективного использования производственных мощностей. В настоящее время огромный производственный потенциал украинского судостроения используется на 10-15 %. Примером для нас здесь может служить корейских судостроителей, которые в полной мере используют экономические преимущества создаваемых судостроительных мощностей. Регулярные инвестиции в новые мощности, технологии, постоянное совершенствование строительных методов при меньших затратах на зарплату работникам по сравнению с Японией или европейскими странами, позволили корейским судостроителям ежегодно повышать производительность труда минимум на 10 % и снижать цены на строительство судов. Характерно, что в отличие от японской и европейской судостроительной индустрии, мощности которых распылены, в Корее наблюдается их высочайшая концентрация, что создает дополнительные операционные и иные преимущества такие как, сжатые сроки строительства судов, дисциплина контрактных поставок, хорошее обслуживание заказчиков и отменный послепродажный сервис.

Надо отметить, что судостроение бывшего СССР также характеризовалось высоким уровнем вертикальной интеграцией, то есть в рамках одной отрасли были объединены производители основной продукции и комплектующего оборудования. В настоящее время Минпромполитики больше тяготеет к диверсификации, это выражено в расширении деятельности фирм благодаря выпуску новой продукции, изготовление которой не связано с основным производственным направлением. Объективно это вызвано прежней ориентацией основного производства на выпуск оборонных заказов (до 70-80 %) и практическим отсутствием их сегодня. Однако уже сегодня очевидно, что на смену политике диверсификации должна прийти политика вертикальной интеграции как более эффективной для судостроительной отрасли.

Слабым местом отечественного судостроения является отсутствие должного уровня инвестиции в современное оборудование, новые технологии и НИОКР. Инновационный путь развития отрасли не возможен без серьезных заделов в области фундаментальных исследований и обновления технологической базы. Пока же в нашей же стране, технологии судостроения с каждым годом все больше и больше устаревают. Удельный вес инновационной продукции в общем объеме промышленного производства составляет менее 7%. В то время как опыт мировых лидеров судостроения показывает прямую зависимость экономических успехов отрасли от уровня ее инновационного развития. Корейцы ежегодно инвестируют в новые мощности и модернизацию и, как следствие получают ежегодный прирост производительности труда в судостроении в среднем на 10% Китайская Государственная Судостроительная Корпорация (CSSC), приобрел 10 000 лицензий на программный продукт Autodesk Inventor Series для программного обеспечения компьютерного проектирования. Инновационный путь развития японских предприятий общеизвестен.

Что бы конкретизировать влияние технико-экономических показателей на финансовые для предприятий судостроения можно использовать метод статистических оценок, в котором отражена взаимосвязь таких определяющих показателей на уровне предприятия как прибыль, товарная продукция, краткосрочные обязательства, общая сумма обязательств, активы с одной стороны и основные производственные фонды и средства, направляемые на развитие производственного потенциала предприятия с другой. В качестве функции принята линейная функция ПМ (производственные мощности), имеющая вид:

$$ПМ = \sum K_i X_i \quad (i=1-6),$$

где X1- отношение прибыли к краткосрочным обязательствам, X2- отношение оборотных активов к общей сумме обязательств, X3- отношение краткосрочных обязательств к активам, X4- отношение товарной продукции к активам, X5- отношение суммы средств, направляемых на развитие производства, к стоимости основных производственных фондов, X6- отношение товарной продукции к производственной мощности (коэффициент использования); K1-K6 –коэффициенты пропорциональности, или весовые коэффициенты ПМ-функции. Данная функция позволяет учитывать влияние на ожидаемые финансовые результаты использования производственной мощности и расходов на обновление производства. В первый класс – хорошая оценка финансового состояния – могут войти предприятия, достигшие значения функции ПМ > 0,55. На таких предприятиях на обновление производства направляются средства не менее 20% стоимости основных производственных фондов. Второй класс – удовлетворительная оценка финансового состояния- предприятия, имеющие значения функции в пределах 0,45-0,55. В третий класс – неудовлетворительная оценка финансового состояния- предприятия, имеющие значения функции ПМ < 0,45. Среди судо-

строительных предприятий к первой группе – хорошая оценка финансового состояния – относятся судостроительные предприятия Южной Кореи, Японии, США, Германии. Большинство украинских предприятий судостроения относятся ко второй и третьей группе.

Чтобы успешно конкурировать с мировыми судостроительными лидерами в условиях жесткой ценовой конкуренции, необходимо, по крайней мере иметь те же финансовые показатели, ту же эффективность использования производственных фондов. Для того, чтобы украинские судостроители могли включиться в эту борьбу, стратегической целью является реструктуризация отрасли способная обеспечить стабильное финансирование, модернизацию предприятий и развивать уникальные технологий.

Рыночные условия хозяйствования допускают возможность использования различных способов финансирования инновационной деятельности, что, с одной стороны, обеспечивает определенную свободу действий экономических субъектов при выборе источников финансирования, однако, с другой – обуславливает необходимость повышения требований к процессу принятия соответствующих решений, так как характер происхождения, условия привлечения и структура задействованного в инвестировании капитала существенно определяют эффективность инновационных проектов, следовательно, и целесообразность их реализации. Поэтому при осуществлении инновационной деятельности возникает необходимость четкого определения имеющихся возможностей мобилизации достаточного объема капитала (с помощью обоснования максимально допустимой его стоимости), а также обеспечения формирования оптимальной его структуры с использованием показателей экономической эффективности.

Как показывает практика большинства судостроителей с целью "оздоровления" ориентируется на использование собственных средств и всячески избегают внешнего кредитования инновационных проектов. Доля собственного капитала (соответственно, и заемного) прежде всего, определяется общим объемом необходимых для реализации инновационного проекта инвестиций и условиями хозяйствования (например, наличием свободных средств, политикой фирмы в отношении долга и др.).

При полном отсутствии внешних финансовых ресурсов и привлечении для реструктуризации производства только собственных средств, в виде амортизационных отчислений или реинвестирования в производство части чистой прибыли наиболее рациональным вариантом является метод инвестиционного потока, который может быть организован на предприятии практически любого профиля и в любой отрасли производства.

Суть этого метода допускает постепенную эволюцию технологического цикла, что осуществляется непрерывно на основе нескольких взаимозависимых во времени инвестиционных проектов. Частично этот метод уже отработан на некоторых судостроительных заводах, где под серию конкретных заказов разрабатываются инновационные проекты, нацеленные на модернизацию существующих технологий. Финансирование данных инновационных проектов осуществляется за счет собственных средств завода. Однако их общим недостатком является то, что они не связаны друг с другом в непрерывный инвестиционный поток, что приводит к не полному использованию амортизационных отчислений и избытку основных фондов, которые впоследствии оказываются как физически, так и морально устаревшими. Во избежание этого общая инновационная стратегия предприятия может быть спланирована так, чтобы выполнение общего плана было расписано по отдельным заказам и в окончательном итоге представляло собой непрерывную цепь усовершенствования и модернизации производства.

Необходимость практической реализации финансирования инновационной стратегии предприятия по методу непрерывного потока обусловлена также ограниченностью и высокой стоимостью банковских кредитов, что сильно затрудняет саму возможность использования внешних источников финансирования инновационных проектов. Поэтому предприятия вынуждены выискивать внутренние резервы для самофинансирования инноваций в организации производства. Здесь возникает один общий недостаток, свойственный практически всем судостроительным предприятиям. Инновационные проекты разрабатывались на большие суммы, которые значительно превышали амортизационные расходы предприятия, а также ту часть прибыли, которую можно было направить на эти цели. После завершения таких проектов предприятие надолго избавлялось собственных оборотных средств, а также источников самофинансирования, что приводило к еще большему физическому износу оборудования на действующих участках производства и к еще большей потребности в инвестиционных ресурсах на воссоздание основного капитала.

Естественным следствием, вытекающим из данной ситуации является объективная необходимость реструктуризации производства, потому что новые технологии сами по себе требуют изменения структуры и содержания, как самого процесса производства, так и методов управления отдельными его элементами. В этом случае одна часть производственных фондов может оказаться лишней. И одновременно может возникнуть потребность в установке нового оборудования или в модернизации уже существующего.

В каждом конкретном случае эту проблему управление предприятий должно решать исходя из следующих пониманий. Увеличение стоимости основных фондов ведет к увеличению амортизационных отчислений. Соответственно растет и фонд для воссоздания основных фондов. Однако эта позитивная сторона решения вопроса оказывается негативной, если учесть, что увеличенная стоимость амортизации ложится тяжелым грузом на себестоимость производства продукции. Тем самым, снижая конкурентоспособность товаров по ценовому фактору. Таким образом, проблема заключается в оптимизации тех соотношений, которые количественно определяют эффективность финансирования инноваций.

Одним из направлений позволяющим оптимизировать процесс финансирования инновационных преобразований в судостроении является указанный выше способ непрерывного обновления основных фондов. При этом их стоимость предприятия выступает как обобщающий показатель, что чувствительно реагирует на любые изменения в реструктуризации, как процесса производства, так и предприятия в целом. В

прикладном аспекте решается задача эффективного использования, как имеющихся финансовых ресурсов предприятия, так и самих основных фондов, что в своем движении должны обеспечивать получение наибольшего (оптимального) по величине прибыли на вложенные в основные фонды финансовые средства.

ВЫВОДЫ

Проведенный в данной статье анализ факторов, сдерживающих развитие украинского судостроения, выявил ряд направлений, которые нуждаются в серьезных инновационных преобразованиях. Суть данных преобразований заключается в государственной поддержке отрасли позволяющей решить проблемы загрузки имеющихся мощностей и оптимизации финансирования процесса производства судов и судового оборудования. В плане финансирования инноваций на уровне предприятия предложена методика непрерывного инвестиционного потока, как наиболее оптимальная в современных условиях

Источники и литература

1. Акопов В.С. О реструктуризации управления на предприятиях в современных условиях. // Организация менеджмента 1999, №4. с 25-27
2. Афонін А.С., Нестерчук В.П. Технологія реструктуризації підприємств: Навч. посібник.-К.: Вид-во Європ. ун-ту фінансів, інформ., систем, менеджменту і бізнесу, 2000.- 72 с.
3. Бень Т., Добня С. Проблеми і передумови ефективної реструктуризації підприємств. (Економіка України).-2000.-№8.-с.36-41.
4. Булеев И.П., Брюховецкая Н.Е. Проблемы реструктуризации предприятий // Экономика промышленности.-1999.-№3 (5).- с. 79-90
5. Елекоев., Зондхоф Г. Реструктуризация промышленных предприятий (опыт российского центра приватизации) // Российский экономический журнал, 1998. №10.-с. 13-22
6. Кальніченко Л.Ф. Актуальні проблеми підвищення ефективності процесу реструктуризації підприємств в Україні // Державний інформаційний бюлетень. №4. 1999.- с 59-62

Процай А.Ф.

НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ФОРМИРОВАНИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Постановка проблемы Важным направлением рыночной трансформации экономики Украины является создание условий становления и развития национального предпринимательства и, в первую очередь, малого предпринимательства. С развитием этого сектора экономики связывают обеспечение устойчивых темпов экономического роста, формирование цивилизованных рыночных отношений. Как особый сектор экономики, малое предпринимательство характеризуется противоречием между высокой социально-экономической значимостью и крайне низкой жизнеспособностью, определяемой его объективно подчиненной ролью и зависимостью в системе отношений с государством, органами местного самоуправления, крупными предприятиями, финансово-кредитными институтами. Миссия на разрешение этого противоречия возлагается на государственную систему поддержки малых предприятий, которая на региональном уровне еще крайне не совершенна.

Анализ исследований и публикаций. Теоретические и методологические вопросы, посвященные проблемам развития предпринимательства, государственному регулированию этого сектора экономики, нашли свое отражение в исследованиях многих зарубежных ученых - экономистов: Й. Шумпетера, Ф. Хайека, И.Кирцнера. М. Вебера, В. Зомбарта, Д. Кейнса, Л. Брентано, Р. Форстера, П. Самуэльсона, Е. Тоффлера. Следует отметить, что их разработки учитывают условия функционирования предпринимательских структур в развитых рыночных отношениях, которые еще не присущи постсоциалистическим странам. Активизацию исследований проблем малого предпринимательства в бывшем СССР и Украине связывают с началом рыночных трансформаций. Среди отечественных ученых, которые внесли вклад в исследование малого предпринимательства, следует назвать Ю. Еханурова, С. Реверчука, З. Варналия, И. Жилиева, В. Черняка. Отдельные вопросы по созданию условий развития предпринимательства, формированию государственных и региональных программ развития малого предпринимательства рассматривались в научных трудах украинских ученых-экономистов: В. Бородюка, В. Гейца, Н. Чумаченка, В. Голикова, И. Лукинова, А. Кужель, В. Новикова, Ю. Пахомова, А. Чухно, В. Савчука и др. Однако задачу формирования эффективной системы поддержки малых предприятий на региональном уровне нельзя отнести к полностью разработанным. Требуют исследования концептуальные вопросы организации системы поддержки на государственном, региональном и местном уровнях; социально-экономическое обоснование приоритетных направлений поддержки малых предприятий по отраслям и регионам; научно - методическое обеспечение формирования региональных программ. Необходимость решения этих вопросов определили актуальность исследований и обоснование цели статьи.

Целью статьи является оценка существующей практики поддержки малого бизнеса на региональном уровне и разработка научно-методических рекомендаций по формированию региональных программ развития малого предпринимательства.

Объектом исследования являются процессы развития малого предпринимательства в Крыму.