

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

галузям, регіонами та окремими категоріями працівників.

Участь держави у договірному регулюванні соціально-трудових відносин та її вплив на цей процес, повинні здійснюватися за допомогою цілого набору інструментів. Серед них – законодавча діяльність, фінансова політика, прямі звернення до партнерів (листи, рекомендації тощо) з пропозиціями розпочати переговори, пряма участь посадових осіб в переговорах та розробці деяких угод. Пропозиції держави щодо організації колективно-договірних процесів повинні мати переважно рекомендаційний характер і покликані здійснювати в основному непрямий тиск на соціальних партнерів.

Отже, для підвищення ефективності тарифного регулювання оплати праці, в першу чергу, потрібно усунути недоліки нормативно-правової бази. По-друге, визначити послідовність укладення угод та колективних договорів за схемою: генеральна угода – галузеві – територіальні – колективні договори підприємств. По-третє, запровадити єдину структуру угод з урахуванням галузевого акценту. В четверте, викласти зміст домовленостей у вигляді конкретних зобов'язань, з визначенням механізмів і термінів їх реалізації та зазначенням відповідальних посадових осіб. По-п'яте, передбачити в угодах усіх рівнів наскрізні положення про недопущення соціально-економічної дискримінації працівників за будь-якими ознаками.

**Висновки.** Сьогодні в країні активно відбуваються трансформаційні процеси, тому регулювання такої складної сфери як сфера оплати праці вимагає постійного контролю з боку держави та регулярної «модернізації», у відповідності до тих чинників (подій) внутрішнього та зовнішнього порядку, які мають місце в країні. Слід мати на увазі, що не всі заходи державного регулювання оплати праці будуть справляти істотний вплив на рівень добробуту населення, а тільки ті, що передбачатимуть якісну зміну методів і принципів регулювання.

Щоб повно та різнопланово врахувати можливості підвищення рівня оплати праці в Україні за рахунок вдосконалення державного регулювання, необхідно брати до уваги не тільки цілеспрямоване, але і непряме регулювання.

У ході дослідження сформовані наступні рекомендації, які б, на нашу думку, дозволили посилити роль держави в сфері зазначеної проблематики:

узгодити складові економічної політики, включаючи структурну, цінову, податкову, зовнішньоекономічну політику, і реалізувати заходи, спрямовані на посилення соціальної ефективності реформ, на зростання заробітної плати одночасно з реформуванням інших складових механізму господарювання;

відпрацювати та впровадити до реалізації консолідовану модель соціальної диференціації, складовою якої є суспільно прийнята диференціація заробітної плати, що може бути здійснено на основі реалізації комплексу економічних, соціальних, організаційно-правових заходів;

сформувати сучасний повноцінний ринок праці та ефективно використовувати ринкове саморегулювання як важливу складову впливу на параметри заробітної плати;

підвищити ефективність діяльності органів виконавчої влади у реалізації законодавчо визначених повноважень, що стосуються формування умов і розмірів оплати праці;

законодавчо забезпечити розвиток соціального партнерства в країні;

активізувати діяльність органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування як суб'єктів соціального партнерства у формуванні угод на національному, галузевому, регіональному рівнях;

провести додаткові заходи, спрямовані на захист заробітної плати;

вдосконалити законодавство з питань оплати праці та посилити контроль за дотриманням чинних норм.

Послідовне вирішення названих проблем дозволить суттєво збільшити трудові доходи населення, посилити мотивацію до продуктивної праці.

### СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Бондарчук К. Заробітна плата в контексті соціально-економічного захисту найманих працівників / К. Бондарчук // Україна: аспекти праці. – 2010. – № 1. – С. 36-42.
2. Жадан О. В. Напрямки реформування державного регулювання оплати праці / О. В. Жадан, Л. А. Шульгінова // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. -Х. : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2008. – № 2 (24). – Ч. 1. - С. 81-86.
3. Жуков А.Л. Регулирование и организация оплаты труда: [учеб. пособ.] / А. Л. Жуков. – М.: МИК, 2002. – 36 с.
4. Іванов Ю.Б. Світові тенденції антикризового податкового регулювання / Ю.Б. Іванов // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право). – 2010. – № 1 (48). – С. 10-15.
5. Указ президента України «Про Концепцію дальшого реформування оплати праці в Україні» від 25.12.2000 № 1375/2000 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1375/2000>

### РЕЗЮМЕ

Вивчено діючий механізм державного регулювання оплати праці в Україні та визначено основні його напрямки. Виділено основні проблеми в регулюванні питання оплати праці та запропоновані рекомендації щодо удосконалення механізму державного контролю.

**Ключові слова:** заробітна плата, регулювання оплати праці, напрямки державного контролю, державні механізми.

### РЕЗЮМЕ

Изучен действующий механизм государственного регулирования оплаты труда в Украине и определены основные его направления. Выделены основные проблемы в регулировании вопроса оплаты труда и предложены рекомендации по усовершенствованию механизма государственного контроля.

**Ключевые слова:** заработная плата, регулирование оплаты труда, направления государственного контроля, государственные механизмы.

### SUMMARY

The existing mechanism of state regulation of work payment in Ukraine is studied in the article and basis directions of his forming are certain. Determines the basic problems of regulating the wages and the basic ways to improve the mechanism of state control is propose.

**Keywords:** wage, regulation of work payment, the directions of state control, Government procedures.

## IMPACT OF HIGHWAY CONSTRUCTION ON FOREIGN TRADE ON THE BASIS OF MULTIVARIATE REGRESSION ANALYSIS

Hua Rui, School of management, Harbin University of Commerce, Heilongjiang Province, PRC<sup>1</sup>

With the development of economy and transportation infrastructure progressing elaboration, the development of highway transportation is more and more quick, the dependence of trade on highway transportation is also more and more high. Highway transportation is flexible and rapid. With the dynamic flexibility and the fast of highway transport and strong adaptability, highway expands the scope of the commodity exchange and raises the speed of circulation of commodities.

High grade highway construction can shorten the time of commodity circulation, which actually the commodity circulation space distance is shortened relatively. Thus, it created conditions for enlargement of commodity circulation scale and development of trading market. Good transport

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

condition can reduce the quantity of goods in transit and reserve, the number of goods in circulation, save capital, improve economic benefits. The strengthen of the contact brokes closed state of the regional economy and commodity can circulate in in a broader space. High grade highway construction project can effectively reduce the circulation cost, narrow regional price differences. The phenomenon of price marked the smooth of the commodity circulation.

In recent years, with the formation of China Import and Export commodity distribution and logistics center and the rapid development of Heilongjiang province ports trade, there appears a number of professional commodity wholesale market and service industry, but all of these are not lack of transportation development. In the initial stage of the development of frontier trade, the highway infrastructure is relatively backward after the trade development need, and railway transportation as the dominant mode of transport in trade development has made tremendous contributions.

Along with strategic partnership development between the China and Russia in the twenty-first Century, trade between the two countries and friendly exchanges continued to expand. Heilongjiang Province port transportation always upward momentum, according to this development tendency, railway transport is afraid very difficult to adapt to the further development. In order to avoid the traffic conditions of transport becoming bottleneck of trade development, excess capacity will be transferred to highway transportation. Therefore, the traffic condition and storage facilities are of great significance for border trade of Heilongjiang province, and promote the development of local economic.

Heilongjiang Province as China's trade "bridgehead" with Russia has most border crossings in China. There are 25 the first ports allowed to open to the outside world in Heilongjiang province, and 15 River Ports, 4 Port Road, 4 Aviation port Suifenhe port and Dongning port are most busy in the 25 port.

This makes the rapid development of Heilongjiang province's trade with Russia. For decades, Heilongjiang province to Russia trade always accounted for about 50% of the total amount of foreign trade, accounting for about 20% of Russia's national trade. In 2007, trade between Heilongjiang province and Russia topped \$10000000000 and reached a record of \$11016300000000 in 2008.

In recent years, the foreign trade of Heilongjiang province has got rapid development. In 2009, the province's foreign trade had a brief period of decline, and began to rise again in 2010 and the total import and export volume exceed the 2008 peak, which showed a good development trend.

From the composition analysis of export and import products of Heilongjiang province's foreign trade, we can find that agricultural products, textile clothing and footwear are the most and timbers are the most from the Russia.

**1 Estimation model of the total import and export as the explained variable**

(1) The establishment and estimation of the model

Selecting each city's total import and export volume as the dependent variable JCK in Heilongjiang province from 2006 to 2010, and checking Heilongjiang Province Branch highway mileage and road network density on Heilongjiang Province export total effect, we selects the representative index for highway mileage and road network density as independent variables. Specific indicators are as follows. total mileage of highway ZLC, expressway mileage GS, highway mileage YJ, two highway mileage EJ, road network density MD.

According to the hypothesis, we set the following econometric model:

$$JCK = \alpha + \beta_1 ZLC + \beta_2 GS + \beta_3 YJ + \beta_4 EJ + \beta_5 MD + \mu \quad (1)$$

According to the highway construction drawings and the recent years related data, we calculated the value of the dependent variable. According to the data from Statistical yearbook of Heilongjiang Province, we used Reviews software to estimate the model and get the results.

(2) Model checking and correction

In this model, ZLC and MD are not significant, coefficient C is negative and it does not meet the economic significance, so we shave it and get table 1.

Table 1 adjusted Eviews regression results  
Method: Pooled EGLS (Period weights)

Linear estimation after one-step weighting matrix				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
GS	253.9422	50.54896	5.023687	0.0000
YJ	206.2615	99.01711	2.083089	0.0425
EJ	91.77879	13.88232	6.611200	0.0000
Weighted Statistics				
R-squared	0.662794	Mean dependent var		245073.2
Adjusted R-squared	0.649030	S.D. dependent var		273929.7
S.E. of regression	165504.9	Sum squared resid		1.34E+12
Durbin-Watson stat	2.206427			
Unweighted Statistics				
R-squared	0.126811	Mean dependent var		141241.7
Sum squared resid	1.98E+12	Durbin-Watson stat		1.777422

In the model, R2 =0.66, after adjusting R2, we get R2 0.64. Coefficient of determination is higher and model fitting degree is better.

In the model, estimation results uses period weighting, estimation results of unweighted model R2 =0. 1268, and weighted effect is obvious.

**2 Estimation model of the total export as the explained variable**

(1) The establishment and estimation of the model

Selecting each city's total import and export volume as the dependent variable JCK in Heilongjiang province from 2006 to 2010, and checking Heilongjiang Province Branch highway mileage and road network density on Heilongjiang Province export total effect, we selects the representative index for highway mileage and road network density as independent variables. Specific indicators are as follows. Total mileage of highway ZLC, expressway mileage GS, highway mileage YJ, two highway mileage EJ, road network density MD.

According to the hypothesis, we set the following econometric model:

$$JCK = \alpha + \beta_1 ZLC + \beta_2 GS + \beta_3 YJ + \beta_4 EJ + \beta_5 MD + \mu \quad (2)$$

According to the highway construction drawings and the recent years related data, we calculated the value of the dependent variable. According to the data from Statistical yearbook of Heilongjiang Province, we used Reviews software to estimate the model and get the results.

(2) Model checking and correction

In this model, the constant C, ZLC and YJ were not significant, so we shave it and get table 2.

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

Table 2 adjusted Eviews regression results

Method: Pooled EGLS (Period weights)				
Linear estimation after one-step weighting matrix				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
GS	96.16703	22.85831	4.207092	0.0001
EJ	88.58881	14.60158	6.067069	0.0000
MD	209.5814	80.16910	2.614241	0.0118
Weighted Statistics				
R-squared	0.708223	Mean dependent var	198527.2	
Adjusted R-squared	0.696313	S.D. dependent var	219600.1	
S.E. of regression	108813.3	Sum squared resid	5.80E+11	
Durbin-Watson stat	2.526274			
Unweighted Statistics				
R-squared	0.041773	Mean dependent var	101575.2	
Sum squared resid	8.91E+11	Durbin-Watson stat	1.740467	

In the model, R2 =0.70, after adjusting R2, we get R2 0.696313. Coefficient of determination is higher and model fitting degree is better.

In the model, estimation results uses period weighting, estimation results of unweighted model R2 =0.041773, and weighted effect is obvious.

**3 Estimation Model of total imports as explanatory variable**

( 1 ) The establishment and estimation of the model

Selecting each city's total import and export volume as the dependent variable JCK in Heilongjiang province from 2006 to 2010, and checking Heilongjiang Province Branch highway mileage and road network density on Heilongjiang Province export total effect, we select the representative index for highway mileage and road network density as independent variables. Specific indicators are as follows. Total mileage of highway ZLC, expressway mileage GS, highway mileage YJ, two highway mileage EJ, road network density MD.

According to the hypothesis, we set the following econometric model:

$$JCK = \alpha + \beta_1 ZLC + \beta_2 GS + \beta_3 YJ + \beta_4 EJ + \beta_5 MD + \mu \quad (3)$$

According to the highway construction drawings and the recent years related data,

We calculated the value of the dependent variable. According to the data from Statistical yearbook of Heilongjiang Province, we used Reviews software to estimate the model and get the results.

( 2 ) Model checking and correction

In this model, coefficient of C, ZLC and MD is negative and they do not meet the economic significance, so we shave them and get table 3.

Table 3 adjusted Eviews regression results

Method: Pooled EGLS (Period weights)				
Linear estimation after one-step weighting matrix				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
GS	184.4357	16.84515	10.94889	0.0000
YJ	133.0711	36.96428	3.599992	0.0007
EJ	4.785062	1.510952	3.166920	0.0027
Weighted Statistics				
R-squared	0.833191	Mean dependent var	102158.8	
Adjusted R-squared	0.826383	S.D. dependent var	161298.5	
S.E. of regression	76753.84	Sum squared resid	2.89E+11	
Durbin-Watson stat	1.590585			
Unweighted Statistics				
R-squared	0.225016	Mean dependent var	49160.67	
Sum squared resid	4.20E+11	Durbin-Watson stat	2.105440	

In the model, R2 =0.833, after adjusting R2, we get R2 0.826383. Coefficient of determination is higher and model fitting degree is better.

In the model, estimation results uses period weighting, estimation results of unweighted model R2 =0.225, and weighted effect is obvious.

In conclusion, highway has a very important influence on total volume of imports and exports, imports, which proved that highway as a main line of highway traffic, its effect was very important, and construction of highways also will promote the development of foreign trade. Level 1 highway has significantly influence on imports, but not significant influence on exports, which may be decided by product features of Heilongjiang import and export. Level 2 highway as the main body of the port road had the influence on total exports than that on the total import, which shows commodity export transit is more dependent on highway transportation than import transit and means that the port road construction can promote export growth. Because the export commodities are agricultural products, textile and apparel products, so highway density had large influence on the export.

Through the above theoretical and empirical analysis, in order to promote foreign trade in Heilongjiang province, we gives the following suggestions.

□ Accelerating the construction of Expressway

Highway as traffic trunk road has very important influence on import and export. The construction of highways can make the relationship between ports more closely and make the goods materials circulation quicker, turnover bigger, lower, which has a positive meaning to promote the regional economy and foreign trade.

(2) Building Products processing zone of highway and first class road as the core

At present, lumber resource is main imported products in Heilongjiang province, and these products of high cost, large transportation quantity need high grade highway to transport. From the model, the construction of the highway and level 1 road have main impact on import and export. Due to the limited resources, it is impossible to build high grade highway in a relatively large range of Heilongjiang province, so we make highway, level 1 road as the core, and build processing area to reduce the cost of transportation and promote local economic development with the advantages of

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

industrial clusters.

(3)Increasing the construction of port road, and appropriate the level of port road

In the analysis of total export, the influence of the level 2 road is very significant, which shows Port Road as the main body has an important effect on foreign trade. Increasing port road construction can promote the port of the material circulation and the development of foreign trade. At the same time, from the contrast between the total volume of imports and exports of level 2 highway mileages, we can find that import is less dependence on level 2, more railway transit.

### REFERENCES:

1. Hou Yansong. Impact assessment of border trade on Hailar-manzhouli highway construction in Inner Mongolia region [D]Jilin: Jilin University(2007)
2. Hua Rui. Research on logistics industry based on economic and trade cooperation between China and Russia in Heilongjiang province[J]Research on the third industry structure optimization and innovation in Heilongjiang province.4:12-14 (2009)
3. Heilongjiang bureau of statistics. Heilongjiang NBS survey office, the national bureau of statistics. Heilongjiang province statistical yearbook [C](2008-2011)
4. Hua Rui, Xu LinShi. Reseach on economic integration between heilongjiang province logistics industry development and the northeast Asia regions[J]Journal of Harbin commercial college, 5:23-25(2009)
5. Liu Yadong. Research on developmen relationship between Foreign trade and modern logistics development based on the empirical analysis from 1985 to 2007 statistical data[J]Heilongjiang foreign economic and trade.8:23-25(2009)
6. Wang Bo. Logistics prediction and development planning of Heilongjiang province highway port [D]Harbin:Northeast forestry university(2010)
7. Rietveld P. Infrastructure and regional development: a survey of multiregional economic models[J]Annals of Regional Science.5:23-25 (2004)
8. Buton K.J. The Channel Tunnel-the economic implications for the South-East of England[J]Geographical Journal.7:13-16 (2005)

### РЕЗЮМЕ

Зовнішня торгівля включає бізнес-діяльність та логістику. У зв'язку з швидким зростанням електронної комерції вплив логістики на зовнішню торгівлю постійно зростає. Важливість шосе очевидна з точки зору інфраструктурою логістики. У роботі використовувався метод множинного регресійного аналізу та проаналізовано вплив будівництва дороги на зовнішню торгівлю у провінції Хейлунцзян. Представлені напрямки дорожнього будівництва у провінції Хейлунцзян з умовою підвищення рівня зовнішньої торгівлі на основі будівництва автомобільних доріг у провінції Хейлунцзян. Підкреслюється, що транспортування за допомогою нового висококласного шосе буде мати величезний вплив на торгівлю в країні, що у свою чергу зробить транспортування через залізні дороги менш домінуючим.

**Ключові слова:** шосе високого класу, зовнішня торгівля, імпорт і експорт, логістика, транскордонні перевезення, порти, залізниця, товарний обіг, багатofакторний регресійний аналіз.

### РЕЗЮМЕ

Внешняя торговля включает бизнес-деятельность и логистику. В связи с быстрым ростом электронной коммерции влияние логистики на внешнюю торговлю постоянно растет. Важность шоссе очевидна с точки зрения инфраструктурой логистики. В работе использовался метод множественного регрессионного анализа и проанализировано влияние строительства дороги на внешнюю торговлю в провинции Хэйлунцзян. Представлены направления дорожного строительства в провинции Хэйлунцзян с условием повышения уровня внешней торговли на основе строительства автомобильных дорог в провинции Хэйлунцзян. Подчеркивается, что транспортировка с помощью нового высококласного шоссе будет иметь огромное влияние на торговлю в стране, что в свою очередь сделает транспортировку через железные дороги менее доминирующей.

**Ключевые слова:** шоссе высокого класса, внешняя торговля, импорт и экспорт, логистика, трансграничные перевозки, порты, железные дороги, товарное обращение, многофакторный регрессионный анализ.

### SUMMARY

Foreign trade contains logistics flow activities and business flow activities. With the rapid growth of the e-commerce, the impact of logistics on foreign trade is increasing. The importance of highway is self-evident with the infrastructure of logistics. The paper used the method of multiple regression analysis and analyzed the impact of highway construction on foreign trade in Heilongjiang province and discussed the highway construction direction in Heilongjiang province under the premise that enhancing the level of foreign trade based on Heilongjiang province's highway construction and foreign trade situation.

**Keywords:** High grade highway, foreign trade, import and export, logistics, port, railways road, dominant, commodity circulation.

## ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАЛИХ МІСТ ПЕРИФЕРІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ СХОДУ УКРАЇНИ

**Хаджинов І.В.**, к.е.н., доцент, провідний науковий співробітник РФ НІСД в м. Донецьку

**Хаджинова Г.П.**, старший викладач кафедри РРПС, Донецького національного університету

Існуючий в Україні механізм державного управління соціально-економічним розвитком малих міст не повною мірою відповідає вимогам сьогодення і не забезпечує надання мешканцям міста достатньої кількості якісних адміністративних і управлінських послуг. Це пов'язано з тим, що малі міста є найбільш уразливою категорією адміністративно-територіальних одиниць і управління їх розвитком вимагає від органів влади виважених підходів до управління з урахуванням їх особливостей.

Обмеженість малих міст у всіх видах ресурсів ефективного комплексного розвитку зумовлює необхідність удосконалення методів, засобів, способів та інших складових механізму державного управління їх соціально-економічним розвитком.

Складна соціальна, економічна, екологічна і демографічна ситуація, що склалася в малих містах, обумовлена не тільки недосконалістю існуючих методів державного управління, а й відсутністю загальнодержавних критеріїв оцінювання ефективності як цього управління, так і діяльності місцевих органів влади в цілому. У зв'язку з цим виникає необхідність визначити систему критеріїв, що дасть змогу скоординувати діяльність місцевих і регіональних органів влади, визначити ефективність даного управління, оцінити якість різноманітних послуг, що надаються населенню малих міст, а також охарактеризувати рівень задоволення населення кількістю і якістю цих послуг. Тобто серед результатів соціально-економічного розвитку малого міста ці показники враховуватимуть як економічні досягнення, так і соціальні та екологічні.

Питаннями державного управління регіональним та місцевим розвитком займалися вітчизняні і зарубіжні науковці. Серед них слід відзначити роботи Б. Адамова, С. Білої, Д. Богині, Дж. Ван Гига, Г. Губерної, А. Дегтяра, В. Дорофієнка, Т. Дробишевської, О. Єгорова, О.