

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF UKRAINE
ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-
ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
INSTITUTE OF MARKET PROBLEMS AND
ECONOMIC&ECOLOGICAL RESEARCH

ЕКОНОМІЧНІ ІННОВАЦІЇ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Засновано в 1998 році

За науковою редакцією
академіка НАН України, д.е.н., проф. Буркинського Б.В.

Випуск 62

Одеса - 2016

УДК 338.47(656.6:504)332.14

Засновник і видавець:
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
НАН України

*Рекомендовано до друку Вченою Радою Інституту проблем ринку
та економіко-екологічних досліджень НАН України
(протокол № 11 від 09.09.2016 р.)*

*Згідно з наказ МОН України від 09.03.2016р. № 241 «Економічні інновації»
внесено у перелік наукових фахових видань України*

Редакційна колегія:

Головний редактор - Буркинський Б.В. – д.е.н., проф. академік НАН України
Відповідальний секретар редколегії - Хумарова Н.І., д.е.н., с.н.с.

Члени редакційної колегії:

Амоша О.І. (акад. НАН України, д.е.н., професор), **Андрєєва Н.М.** (д.е.н.),
Бутенко А.І. (д.е.н., професор), **Всєбінець В.** (д-р габ.), **Громова О.М.** (д.е.н.,
проф.), **Жихарєва В.В.** (д.е.н.), **Звєряков М.І.** (чл.-кор. НАН України, д.е.н.,
професор), **Ковальов А.І.** (д.е.н., професор), **Котлубай О.М.** (д.е.н., професор),
Купінець Л.Є. (д.е.н., проф.), **Лисюк В.М.** (д.е.н., професор), **Макаренко М.В.**
(д.е.н., професор), **Манцуров І.Г.** (чл.-кор. НАН України, д.е.н., професор),
Осипов В.М. (д.е.н., професор), **Пирожков С.І.** (акад. НАН України, д.е.н.,
професор), **Симоненко В.К.** (чл.-кор. НАН України, д.е.н., професор), **Степанов**
В.М. (д.е.н., професор), **Туниця Ю.Ю.** (акад. НАН України, д.е.н., професор),
Філіппова С.В. (д.е.н., професор), **Черчик Л.М.** (д.е.н., професор), **Шапар А.Г.**
(чл.-кор. НАН України, д.т.н., професор).

Теми наукових публікацій збірника присвячені питанням розвитку національного транспортного комплексу, зокрема, сучасним проблемам морської транспортної політики, особливостям функціонування та проблемам кадрового забезпечення судноплавної галузі, реформуванню портової галузі. В збірнику представлено низку робіт присвячених екологічній складовій функціонування транспортної галузі, питанням національної економічної безпеки, а також проблемам розвитку суміжних систем. Низку робіт присвячено інвестиційній привабливості Причорноморського регіону та питанням розвитку ринкових систем.

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації:
серія КВ № 15485 – 4057 ПР від 13.07.2009 р.

©Інститут проблем ринку та економіко-
екологічних досліджень НАН України, Одеса, 2016

ЗМІСТ

МОРСЬКА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА

ГОЛОВНІ НАПРЯМКИ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ <i>Котлубай О.М., Дебель С.І.</i>	8
МОРСЬКИЙ КОД УКРАЇНИ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ <i>Степанова К. В., Степанов В. М.</i>	20
ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ <i>Познанська І.В.</i>	25
СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ПРАЦІ <i>Кухарчик В.Г.</i>	31
ЕФЕКТИ АСИМЕТРІЇ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ У МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ <i>Мельников С.В.</i>	36
МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД УПРАВЛІННЯ ГАЛУЗЗЮ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЩОДО СТВОРЕННЯ МОРСЬКОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ УКРАЇНИ <i>Шемаєв В.В.</i>	42
ТУРИСТИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ КРІЗЬ ПРИЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ <i>Нездоймінов С.Г., Андрєєва Н.М.</i>	50
ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ <i>Андрієнко М. М.</i>	57
ДОСЛІДЖЕННЯ РИЗИКІВ ПЛАНІВ (ПРОЕКТІВ) ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ МЕТОДОМ БАГАТОФАКТОРНОГО АНАЛІЗУ ЧУТЛИВОСТІ <i>Шумлянська О.І.</i>	64
МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ В УКРАЇНІ: ПРАВО І ПРАКТИКА <i>Картишев Д.В.</i>	70
MANAGEMENT OPTIMIZATION OF CARGO TRANSPORTATIONS IN LAND-WATER COMMUNICATION (ОПТИМІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В НАЗЕМНО-ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ) <i>ПонаShevchenko (Шевченко І.В.)</i>	77

СУДНОПЛАВСТВО ТА ЙОГО РОЗВИТОК

<i>ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ КРАЇНИ ЄС</i> <i>Котлубай О.М.</i>	86
<i>ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР У СУДНОПЛАВСТВІ</i> <i>Фрасинюк І. І.</i>	94
<i>ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРИГОРОДНЬОГО СПОЛУЧЕННЯ</i> <i>Липинська О.А., Гоцуляк О.А.</i>	101
<i>АЛЬТЕРНАТИВНІСТЬ ПІДХОДУ ДО ПРОБЛЕМ УПРАВЛІННЯ РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗВИТКУ ФЛОТУ ТА ПОРТІВ</i> <i>Примачов М. Т., Самойленко О. В.</i>	110
<i>ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ</i> <i>Ширяєва Л.В., Афанасьєва О.К.</i>	119
<i>ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЧНОГО ПОЗИЦІОНУВАННЯ КРУЇЗНОГО ФЛОТУ В РІЗНИХ РЕГІОНАХ</i> <i>Голубкова І.А.</i>	127
<i>ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</i> <i>Кухарчик О.Г.</i>	134
<i>ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ</i> <i>Примачова Н.М.</i>	140
<i>ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СПОЖИВЧОГО ПОПИТУ В КРУЇЗНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ</i> <i>Пересипкіна Н.О.</i>	147
<i>SOCIO-ECONOMIC PROBLEMS OF AN EFFICIENT PARTICIPATION OF SHIPPING COMPANIES IN THE BLACK SEA TRANSPORT REGION (СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕФЕКТИВНОЇ УЧАСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ У ЧОРНОМОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ РЕГІОНІ)</i> <i>Marina Babachenko, Anastasiya Yavorskaya (Бабаченко М.В., Яворська А.Ф.)</i>	152
ПОРТОВА ДІЯЛЬНІСТЬ	
<i>КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНИХ ПОРТІВ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ</i> <i>Глушко Г.М., Ільченко С.В.</i>	156
<i>APPROACH TO ASSESSMENT OF MANAGEMENT OPERATING COSTS OF PORT OPERATOR (ПІДХІД ДО ОЦІНКИ УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИМИ ВИТРАТАМИ ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА)</i> <i>Svetlana Oneshko (Онешко С.В.)</i>	163

<i>APPLICATION OF CONCESSION IN THE REFORMING PROCESS OF THE PORT INDUSTRY: FEATURES FOR UKRAINE (ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕСІЇ В ПРОЦЕСІ РЕФОРМУВАННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ: ОСОБЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ)</i> <i>Remzina Natalia (Ремзіна Н.А.)</i>	171
---	-----

СУМІЖНІ СИСТЕМИ

<i>ІННОВАЦІЙНО-ЕКОЛОГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ У РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОМУ ПРИРОДОКОРИСТУВАННІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ</i> <i>Садченко О.В.</i>	176
<i>ІНСТИТУЦІЙНІ ЗАСАДИ РОЗБУДОВИ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ПРИРОДНІ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНІ РЕСУРСИ</i> <i>Хумарова Н.І., Голікова О.С.</i>	182
<i>МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ПРИРОДНІ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНІ РЕСУРСИ</i> <i>Мартієнко А.І.</i>	193
<i>КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ СТВОРЕННЯ МАСИВІВ ЕКОЛОГІЧНО ЧИСТИХ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ</i> <i>Купінець Л.Є., Тютюнник Г.О.</i>	200
<i>МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ПРОГНОЗУВАННЯ І РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ МЕЗОСИСТЕМ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ</i> <i>Лайко О.І., Муратов О.М.</i>	209
<i>ДЕРЖАВНА КОНКУРЕНТНА ПОЛІТИКА В МЕХАНІЗМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ</i> <i>Коваль В.В.</i>	215
<i>ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ САМОДОСТАТНОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД</i> <i>Бутенко А. І., Уманець Т.В., Дарієнко О. В.</i>	223
<i>ТРАНСФОРМАЦІЙНИЙ ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ВІДТВОРЮВАЛЬНИЙ РОЗВИТОК ЗЕРНОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ</i> <i>Нікішина О. В.</i>	232
<i>КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ФАКТОРІВ КОНКУРЕНТОПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ</i> <i>Осипов В. М.</i>	242
<i>ПІДПРИЄМНИЦТВО В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ</i> <i>Сараєва І.М., Носова Н.І.</i>	251

<i>ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНА ОЦІНКА ІНТЕНСИВНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО ВОДООБМІНУ НА КАХОВСЬКОМУ ВОДОСХОВИЩІ В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ВПЛИВУ ВОДОБАЛАНСОВИХ СКЛАДОВИХ</i> <i>Обухов Є. В., Корецький Є. П.</i>	260
<i>УДОСКОНАЛЕННЯ АДАПТАЦІЙНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ ПЕРСОНАЛУ ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА В УМОВАХ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ</i> <i>Міщенко М.І., Пінчук О.П.</i>	268
<i>ФУНКЦІОНАЛЬНА СИСТЕМА ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЇ</i> <i>Шевченко Г.М.</i>	274
<i>АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ</i> <i>Редька О.З.</i>	282
<i>ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я</i> <i>Лайко О.І., Чехович З.В.</i>	291
<i>УПРАВЛІННЯ ПІДГОТОВКОЮ КВАЛІФІКОВАНИХ КАДРІВ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА: ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ</i> <i>Тихонова І.М.</i>	300
<i>ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТЕРИТОРІЇ ПРІОРИТЕТНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ</i> <i>Башиїнська М.І.</i>	306
<i>ТУРИСТИЧНА ПРИВАБЛИВІСТЬ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ПРИРОДНО-ЗАПОВІДНОГО ФОНДУ ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ</i> <i>Беляєва С.С.</i>	313
<i>ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ТЕЗАВРОВАНИХ ГРОШЕЙ ДЛЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА ТА ФІНАНСОВОГО РИНКУ</i> <i>Добровольський О. І.</i>	323
<i>ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНТЕГРАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РИНКОВИХ СИСТЕМ</i> <i>Шніцер І. Р.</i>	329
<i>ПОКАЗНИКИ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОГО СТИМУЛЮВАННЯ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ В УМОВАХ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ</i> <i>Нікола С.О.</i>	338
<i>ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ПОЛІФУНКЦІОНАЛЬНИХ ТЕРИТОРІЙ ТАТАРБУНАРСЬКОГО РАЙОНУ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ</i> <i>Вартамян Г. В.</i>	345
<i>КЛАСИФІКАЦІЯ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ РЕСУРСІВ З УРАХУВАННЯМ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ В ПРИРОДОКОРИСТУВАННІ</i> <i>Нічитайлова М. С.</i>	352

<p>КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ МОДЕЛІ ЕКОЛОГООРІЄНТОВАНОГО УПРАВЛІННЯ <i>Попик О.В.</i>.....</p>	358
<p>ПОТЕНЦІАЛ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВИНОРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ІНФОРМАЦІЙНО-МЕРЕЖЕВОЇ І КОГНІТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ <i>Бондаренко С. А.</i>.....</p>	365
<p>ABOUT THE FACTORS FORMATION FEZs IN UKRAINE (ПРО ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ВЕЗ В УКРАЇНІ) <i>Liudmyla Shyriaieva, Natalia Kartseva (Ширяєва Л.В., Карцева Н.С.)</i>.....</p>	373
<p>БАЗОВІ ПРИНЦИПИ СТВОРЕННЯ РИБОГОСПОДАРСЬКОГО КЛАСТЕРУ В ПІВДЕННОМУ РЕГІОНІ <i>Самофатова В. А.</i>.....</p>	378
<p>ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЧЕРЕЗ ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНОЇ (СОНЯЧНОЇ) ЕНЕРГЕТИКИ <i>Куруцова Е.С.</i>.....</p>	384
<p>ВИКОРИСТАННЯ РИНКОВИХ МЕХАНІЗМІВ ДЛЯ РЕФОРМУВАННЯ ЖКГ В УКРАЇНІ <i>Лисюк В.М., Серов О.О.</i>.....</p>	392
<p>МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ У СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ <i>Дишкантюк О. В.</i>.....</p>	398
<p>ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕДИЧНОГО ТУРИЗМУ В ОДЕСЬКОМУ РЕГІОНІ <i>Михайлюк О.Л., Сухіна Л.В.</i>.....</p>	408
<p>ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ <i>Берега І.В.</i>.....</p>	417
<p>ОСОБЛИВОСТІ ПРОГНОЗУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ У СИСТЕМІ РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ <i>Олійник Н.М., Муратов О.М.</i>.....</p>	424
<p>АВТОРИ ЗБІРНИКА.....</p>	427
<p>ОГЛЯД ДИСЕРТАЦІЙ, ЗАХИЩЕНИХ У СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ ВЧЕНИХ РАДАХ Д 41.177.01, Д 41.177.02 В ІНСТИТУТІ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ НАН УКРАЇНИ У 2016 РОЦІ</p>	430
<p>ОГЛЯД МОНОГРАФІЙ ЩО ВИДАНІ У 2016 РОЦІ ІПРЕЕД НАН УКРАЇНИ⁴³⁷</p>	

МОРСЬКА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА

УДК 338.22.021.4:(656.61+339.165.4)

ГОЛОВНІ НАПРЯМКИ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Котлубай О.М., Дебель С.І.

Розглядаються проблеми морської транспортної політики України, причини їх виникнення та можливі наслідки щодо невирішеності. Оцінюється розмір втрат та шкоди які завдані національному транспортному комплексу неспроможним політичним керівництвом країни. Обґрунтовуються системні рішення з розвитку національної морської політики за невирішеності яких неможливо забезпечити розвиток цієї сфери економічної діяльності.

З проголошення незалежності, отриманий у спадщину потенціал морегосподарського комплексу спонукав до того, щоб морська діяльність для України стала головним джерелом економічного зростання – могутнім стимулом розвитку інших видів економічної діяльності. Але це вимагало ще й проведення відповідної державної політики.

У той же час, нездатність керівництва молодой незалежної України швидко оцінити всі переваги отриманої спадщини, поряд з об'єктивними та суб'єктивними проблемами її утримання та ефективної експлуатації призвели до прийняття економічно неспроможних рішень як на рівні держави так і на рівні самих підприємств. В результаті було повністю втрачено морський торговельний флот, до занепаду доведено судно-будівельну галузь, жалюгідні залишки лишилися від рибпромислового флоту.

Фактично тільки морські порти ще продовжують функціонувати у більш-менш прийнятному економіко-експлуатаційному стані. За період незалежності у морських портах практично з нуля збудовано контейнерні термінали, які на сьогодні здатні переробляти понад 3500 одиниць двадцяти футового еквіваленту, майже у десять разів збільшено потужності з перевалки зернових, побудовано термінали з перевалки харчової олії та інші. Поряд з державними отримали швидкій розвиток приватні порти і термінали, вантажооборот яких на сьогодні вже перевищує вантажооборот портів державної власності. Але навряд чи це можна вважати заслугами керівництва української держави. Більше того, держава безпосередньо причетна до розбазарювання коштів морської галузі.

Таким чином, єдиним досягненням держави у морегосподарській сфері можна вважати лише повне припинення державної підтримки, що з точки зору положень GATS є прогресивним досягненням у сфері державного регулювання морегосподарського комплексу.

У травні 2008 року РНБО України підвело підсумки діяльності морегосподарського комплексу країни за період незалежності. Рішенням РНБО було затверджено найважливіші заходи з подолання негативного стану у

морській галузі і як би ці заходи були своєчасно реалізовані то на сьогоднішній день більшість проблемних питань було б вирішено. Але нажалі зміна української влади у 2010 році поставила крапку й на реалізації тих заходів які були вже реалізовані. Так однією з перших Постанов Кабміна Азарова було скасування прийнятих у 2009 році Морської доктрини України та Концепції Закону України про Морську політику України. Було фактично загальмовано прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», прийняття якого було також передбачено рішенням РНБО.[1,2] Фактично зупинилося фінансування програми будівництва військових кораблів (Програма «Корвет»). Було зруйновано Державний департамент морського та річкового транспорту України, а державні морські порти приготували до приватизації олігархічним структурам України. Прийнятий Закон України про Господарський експеримент у суднобудуванні, яким передбачалося встановлення економічних і податкових умов для більш-менш конкурентоздатного функціонування цієї галузі на світовому ринку не виконувався. [3] Тобто, фактично український морегосподарський комплекс у 2010-2015 роках не тільки не отримав будь-якого розвитку, а навпаки опинився ще у більшому занепаді.

Як вже було сказано раніше тільки морські порти залишилися на сьогодні достатньо успішно функціонуючим елементом морегосподарського комплексу країни і цей сектор згідно з намірами Кабінету Міністрів України підлягає реформуванню тобто приватизації перш за все через такі форми як концесія та оренда.

Основним фактором, який зумовлює здійснення приватизації портів в світі є необхідність залучення значних інвестицій для вирішення існуючих проблем портової діяльності. Однак, чи буде вирішена ця проблема для портів України в тому напрямку в якому це необхідно державі і суспільству. Чи прийдуть інвестиції взагалі в умовах відсутності механізму недержавного регулювання портової діяльності. Чи буде забезпечена добросовісна конкуренція, або така приватизація призведе до чергового провалу - обгрунтованих доказів сьогодні не наводиться.

Разом з тим робота державного портового підприємства теж може бути високопродуктивною, прикладом служить порт Сінгапур, або ті ж порти Данії, порти Китаю. Для цього необхідно, тільки, щоб досить сильне керівництво порту ефективно підтримувалося політичними органами.

Сама по собі хаотична приватизація пов'язана зі значними ризиками. Вона може привести до появи, навіть в межах одного порту, монопольних структур, які будуть стримувати конкуренцію на ринку, переносячи акцент з розвитку порту (в тому числі, соціального та екологічного) на отримання прибутку, причому в іншій, непортовій сфері. Це може привести до конфліктних ситуацій з користувачами і, тим самим, результат приватизації не призведе до підвищення якості портових послуг і ефективності виробничої діяльності.

Тому, перш ніж починати роздержавлення і приватизацію портів необхідно визначитися з механізмами, які будуть здатні забезпечити дотримання добросовісної конкуренції на ринку портових послуг, забезпечать гарантії власникам вантажу щодо обов'язкового прийняття до переробки їх вантажів на задекларованих портами умовах. Зараз в Україні ці механізми не розроблені і не відпрацьовані, а більшість керівного складу галузі, може і не здогадується про необхідність їх існування, хоча на сьогодні є випадки, коли

порти, навіть при наявності резервів перевантажувальних потужностей, відмовляють деяким відправникам у прийнятті їх вантажів.

Ухвалений кілька років тому закон про порти не вніс істотних змін у сформовану в галузі проблемну ситуацію. Більш того, можна сказати, що він навіть її погіршив, узаконивши можливість оренди та концесії портових перевантажувальних комплексів, підігрів, таким чином, нездоровий ажіотаж в цьому відношенні, а з іншого - не дав економічно спроможних механізмів вирішення цієї проблеми. Усі наступні спроби Адміністрації Морських портів України розробити ефективний для держави економічний механізм недержавного функціонування перевантажувальних комплексів портів, так і не були реалізовані. Причина цього - орієнтація в приватизації портів національними фінансово-промисловими групами, в першу чергу Систем Капітал Менеджмент (СКМ) Ахметова, що склалася в попередні роки. Така орієнтація зумовила і характер дій з підготовки до приватизації: максимальні підготовчі роботи по підвищенню ринкової привабливості за рахунок держави і максимальньо вигідні умови для концесіонера щодо плати, умов утримання і т.п .. Ось тільки питання вигідності такої приватизації для держави залишилося невирішеним. Інтерес до портів у СКМ - оптимізація просування на товарні ринки власної продукції і вигода видна, тільки в іншій сфері - сфері товарного обігу, а як вона перерозподілиться до державного бюджету невідомо. При цьому абсолютно зрозуміло відсутність економічної зацікавленості пропускати через приватизований термінал продукцію своїх конкурентів. А чи потрібно таке використання портових потужностей державі ?, напевно ні.

Інтерес держави полягає в збільшенні вантажопереробки, залученні транзитних, не обов'язково російських, вантажопотоків, що спричинить за собою зростання вантажообігу інших видів транспорту і відповідне збільшення надходжень до держбюджету. Чи буде це реалізовувати такий концесіонер, звичайно ні. Тому перш ніж вирішувати питання про передачу в концесію, оренду або використовувати іншу форму роздержавлення портів, необхідно визначитися концептуально: для яких цілей, на яких принципах і кому передавати, потім розробити економічно спроможний механізм, а потім вже оголошувати про початок даного процесу. Крім того, треба пам'ятати, що сьогодні Українська держава живе фактично в стані війни, а під час війни транспорт якраз мобілізують, а не приватизують, тому знову ж необхідно, по всій видимості, дочекатися стабілізації військово-політичної ситуації, закінчити проведення економічних реформ в країні, а потім зайнятися вже і роздержавленням.

Слід також враховувати, що морські порти займають значне місце в діяльності транспортного комплексу України і не тільки транспортного. Тільки сума податку на прибуток морських портів оцінюється в розмірі близько 6% від загальної суми надходжень до держбюджету. Порти складають більше 45% за чисельністю; 70% із заробітної плати; 45% по амортизації; 70% доходів і 90% суми податку на додану вартість від усіх підприємств колишнього Укрморрічфлоту. Однак, сучасний стан морських торговельних портів України можна охарактеризувати як перед критичний. Це пов'язано зі значним зносом основних виробничих фондів, активна частина яких, в більшості своїй кранове господарство, відпрацювало вже все можливі терміни; недостатніми глибинами і довжиною причалів, до 30% яких підлягають капітальному або профілактичному ремонту. Близько 5 км. хвилеломів і огорожувальних молів в нинішній час знаходяться в аварійному стані, інші потребують капітального або

профілактичному ремонту. Проте, на сьогоднішній день державні морські порти є чи не єдиним успішно функціонує сектором економіки, але перераховуючи 75% свого прибутку до Державного бюджету країни, не в змозі забезпечити свій розвиток на необхідному рівні.

Основним натуральним показником виробничої діяльності портів є вантажообіг, величина якого, починаючи з 2004 року в основному стабілізувалася, а сьогодні навіть намітилася деяка тенденція до її зменшення. Головні причини цього:

втрата експортерами України своїх ринкових позицій в ряді світових товарних ринків;

розвиток пропускних спроможностей російських портів, в результаті чого їх величина досягла обсягів російських вантажопотоків і надалі буде збільшуватися випереджальними темпами;

неадекватні цій ситуації, а вона намітилася вже з 2002- 2003 років, тактичні та стратегічні рішення, щодо розвитку портової діяльності, які були прийняті як керівництвом Мінтрансу, так і безпосередньо портів;

постійна перетасування керівних кадрів у цій сфері.

Однак, навіть в умовах стабілізації вантажопотоків, недовикористана пропускна здатність морських портів України становить понад 40%, тобто приблизно в 2 рази перевищує свій нормальний рівень. При цьому, слід зазначити, що це стосується переважно до перевантажувальних комплексів універсального призначення з крановим варіантом робіт, при якому складно досягти високої інтенсивності і відносно низькій собівартості, а значить і задовольнити сьогоднішні вимоги клієнтури.

Таким чином, конкурентоспроможність портів України, в порівнянні з портами інших країн Чорноморсько-Азовського басейну, відносно невисока. На її рівень впливають також і досить високі тарифи Укрзалізниці і не зовсім задовільний загальний стан залізничних і автомобільних шляхів України, а так само наявність митних, карантинних та інших проблем. І проблеми ці не зникають, навпаки з початком у минулому році корпоратизації Укрзалізниці слід очікувати подальшого збільшення залізничних тарифів, що ще більше погіршить ситуацію, яка склалася.

Тому, вкрай важливою задачею реформування портового сектору економіки держави є розробка та реалізація державної політики в галузі морського та річкового транспорту, яка забезпечить комплексний підхід до їх розвитку з урахуванням відповідних зрушень на інших видах транспорту нашої країни. Інакше кажучи безглуздо вирішувати питання розвитку окремих елементів транспортної системи країни без системної ув'язки цього процесу. Про те, саме такий безглуздий підхід і реалізується у транспортній галузі сьогодні.

Закон України «Про морські порти» передбачає (ст.7), що «Стратегія розвитку морських портів України на 25 років» повинна базуватися на головних принципах державної політики у сфері транспорту і враховувати плани розвитку інших транспортних галузей України».[4] Тобто збалансованість у розвитку залізничних та автомобільних підходів до портів та їх пропускна спроможність є пріоритетними завданнями Міністерства інфраструктури України у розвитку транспортного дорожнього комплексу держави. Більш за те, процеси роздержавлення портів і корпоратизації Укрзалізниці не можуть вирішуватись ізольовано, бо на сьогодні великі обсяги перевезень виконуються

за відповідними транспортно-технологічними системами (ТТС) і їх розрив буде не то що кроком, стрибком назад на шляху ефективного використання і транспортної системи і транзитного потенціалу країни. Стрибком, який може призвести до ситуації коли негативні зміни стануть незворотними, або потребуватимуть занадто великих витрат на повернення до початкового стану.

Практика функціонування транспортного комплексу України свідчить, що головною перешкодою ефективного розвитку ТТС є відомча та технологічна роз'єднаність складових транспортного комплексу, відсутність єдиного підходу до державного регулювання перевезеннями як нерозривним процесом, ефективність здійснення якого пов'язана з комплексним використанням всіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі. Зрозуміло, що функціонування, наприклад, ролкерної ТТС вимагає крім наявності відповідних портових терміналів, ще й розвинутої системи автошляхів відповідного класу за ступенем навантаження градієнтами спрямлення; зернова ТТС – наявності системи елеваторів, зерносховищ, засобів перевантаження, безпечних у всіх відносинах; ТТС навалювальних вантажів (вугілля, руда, сірка) – станцій розморожування у зимовий період та засобів забезпечення екологічної безпеки у процесі перевалки та перевезення. Інакше кажучи, кожна ТТС має виключно свої специфічні особливості як у техніко-технологічному так і у економіко-правовому й комерційному відношенні, вирішення яких має здійснюватись комплексно для кожної ТТС. Таким чином, існуючий галузевий підхід який реалізується у системі державного регулювання транспортним комплексом України не тільки не сприяє розвитку ТТС, а навпаки створює для цього перепони, гальмує його, і в результаті призводить до транспортної непривабливості України як транзитної території та погіршення конкурентоспроможності товарів українського експорту на світових товарних ринках завдяки неоптимальній транспортній складовій.

Таким чином, сьогоденний стан функціонування морської транспортної галузі свідчить про наявність системних проблем і недоліків у цій сфері, які, в разі несвоєчасного вирішення, можуть створити загрозу національним інтересам і економічній безпеці держави.

Законодавство з питань функціонування морського транспорту не відповідає сучасному рівню розвитку суспільних відносин, реальним потребам економіки країни, міжнародній системі стандартів. Це призводить до збереження механізмів відставання у розвитку морегосподарського комплексу України, неповного використання її транзитного транспортного потенціалу і геополітичного положення, як такого.

Стратегічні цілі та завдання морської політики не визначено та законодавчо не закріплено. Зміни до законодавства з питань розвитку морегосподарського, зокрема, транспортного комплексу мають несистемний характер, що призводить до недостатнього рівню темпів розвитку морських портів, інших об'єктів берегової інфраструктури морського транспорту. Перш за все це стосується функціонування Адміністрації морських портів України. Створена у формі державного підприємства, АМПУ стала гальмом на шляху розвитку портової інфраструктури, органом перекачування портових зборів у заробітну платню, податки до Державного бюджету та фінансування непрофільних об'єктів за рахунок цільових коштів. Про це повною мірою свідчить рішення Рахункової Палати України від 27 жовтня 2015 року № 7-2 м. Київ «Про результати аудиту ефективності виконання Міністерством інфраструктури України повноважень з управління стратегічними об'єктами

державної власності, які закріплені за державним підприємством “Адміністрація морських портів України» (http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16747338/R_RP_7-2.pdf)

Стан і кількість українського транспортного флоту також не відповідають потребам економіки країни у морських перевезеннях.

Виконання рішень міжвідомчої наради з питання „Про вдосконалення системи забезпечення безпеки мореплавства та руху суден на внутрішніх водних шляхах України”, проведене у Раді національної безпеки та оборони України 11 січня 2001 року, дорученням Президента України від 7.02.2001 № до 480/2/92-01 та Указу Президента України № 463/2008 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», покладені на Кабінет Міністрів України.[5] Але багато з них, перш за все ті, що стосуються створення Морської адміністрації України, визначення реальних фінансових можливостей виконання міжнародних зобов'язань України в галузі безпеки судноплавства, зокрема, пошуку та рятування на морі, досі у повному обсягу не виконані.

За таких умов вжиття низки заходів щодо становлення України, як морської держави, удосконалення законодавчої та організаційної системи управління морським транспортом, іншими об'єктами морегосподарчого комплексу є нагальною потребою та необхідною умовою прискорення розвитку економіки України, зростання її ролі на світовому транспортному ринку. Це питання потребує комплексного врегулювання за єдиними концептуальними засадами.

З огляду на нагальну необхідність повного використання геополітичного потенціалу України, прискорення розвитку морського транспорту і суднобудування, удосконалення системи забезпечення безпеки судноплавства, підвищення авторитету України, як морської держави, з метою реалізації основних напрямів державної політики з питань національної безпеки, визначених статтею 8 Закону України „Про основи національної безпеки України” щодо:

проведення активної міжнародної політики України з метою створення сприятливих зовнішньополітичних умов для прогресивного економічного і соціального розвитку України, забезпечення умов для сталого економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності національної економіки;

прискорення прогресивних структурних та інституціональних змін в економіці, поліпшення інвестиційного клімату, підвищення ефективності інвестиційних процесів;

посилення участі України у міжнародному поділі праці, поглиблення інтеграції у європейську і світову економічну систему та активізація участі в міжнародних економічних організаціях Рада національної безпеки і оборони,

встає вкрай необхідним якісно оновити структуру органів державного регулювання морського та річкового транспорту. Актуальність вирішення цієї проблеми пов'язана також з необхідністю виконання Директив Європейського Союзу щодо реалізації положень про зону вільної торгівлі.[6]

Виходячи з цього на водному транспорті сьогодні вкрай необхідно перейти до нової структури управління галуззю, яка була б спрямована на вирішення специфічно галузевих завдань перш за все з забезпечення всіх видів безпеки, дотримання міжнародних договорів та конвенцій, приведення у

відповідність до існуючих стандартів транспортних засобів та постійних устроїв. Це передбачає ліквідацію ДП АМПУ з поверненням самостійності її портовим філіям. Одночасно у структурі Мінінфри створити Морську та річкову (водну) Адміністрацію, яка відповідатиме за здійснення реформ, політики і стратегії, і нагляд за діяльністю. Завданням Адміністрації повинно стати підтримання стосунків та обмін інформацією з двома новими Консультативними Комітетами Причини створення двох комітетських структур - надання консультацій Кабінетові Міністрів та основним відповідальним особам – Міністрам у тому числі і інфраструктури обумовлена тим, що значення морських портів і судноплавства важливе не лише для морського транспорту, а й є принципово значущим для всієї української транспортної системи і економіки країни і це необхідно враховувати при прийнятті практично всіх рішень всіма органами державного управління. Тому значення морських портів і судноплавства виходить далеко за межі завдань морського і річкового транспорту, а отже і найкраще інтересам галузі відповідатимуть незалежні дорадчі органи, а саме:

- Постійний Комітет (Рада) з питань морських портів і стивідорних компаній (назва умовна), який подібний до Фламандського і Голландського портових комітетів включатиме всі зацікавлені сторони і через Адміністрацію виконуватиме свої дорадчі функції щодо питань, які стосуються функціонування та розвитку українських морських портів.

- Постійна робоча група з питань морського і річкового судноплавства (назва умовна), яка є органом з питань формування політики і стратегії морського і річкового судноплавства. Постійна робоча група, яка створена у рамках проекту ТЕМ-Т, може стати зразковою базовою структурою, але в такому випадку повинна бути розширена, щоб включити всі відповідні зацікавлені сторони.

Дирекції з морського судноплавства і морських портів, які відповідатимуть за морський транспорт і морські порти України, зокрема за безпеку і охорону;

Дирекції річкового транспорту, яка спрямована на управління сектором і відповідає за управління автономними організаціями, відповідальними за управління і розвиток українських судноплавних річок, їх інфраструктури і річкових об'єктів, та прилеглих земель;

Дирекції інформаційних технологій та зв'язку, дослідження та розвитку, яка спрямована на галузеві науково-дослідні програми і зокрема відповідає за сертифікацію, ліцензування і підтвердження правомочності.

Крім структурної перебудови нагально необхідне вирішення таких ключових проблем розвитку водного транспорту як:

- корпоратизація державних підприємств, перш за все портів з надання їм права розміщення цінних паперів, зокрема, облігацій на фондових площадках країни та світу;

- створення системи вільного ціноутворення на послуги морських та річкових портів, виходячи з конкурентних позицій останніх на регіональному ринку портових послуг;

- створення Міжнародного реєстру суден України, як засобу стимулювання розвитку вітчизняного судноплавства;

- приведення до вимог ЄС умови плавання внутрішніми водними шляхами.

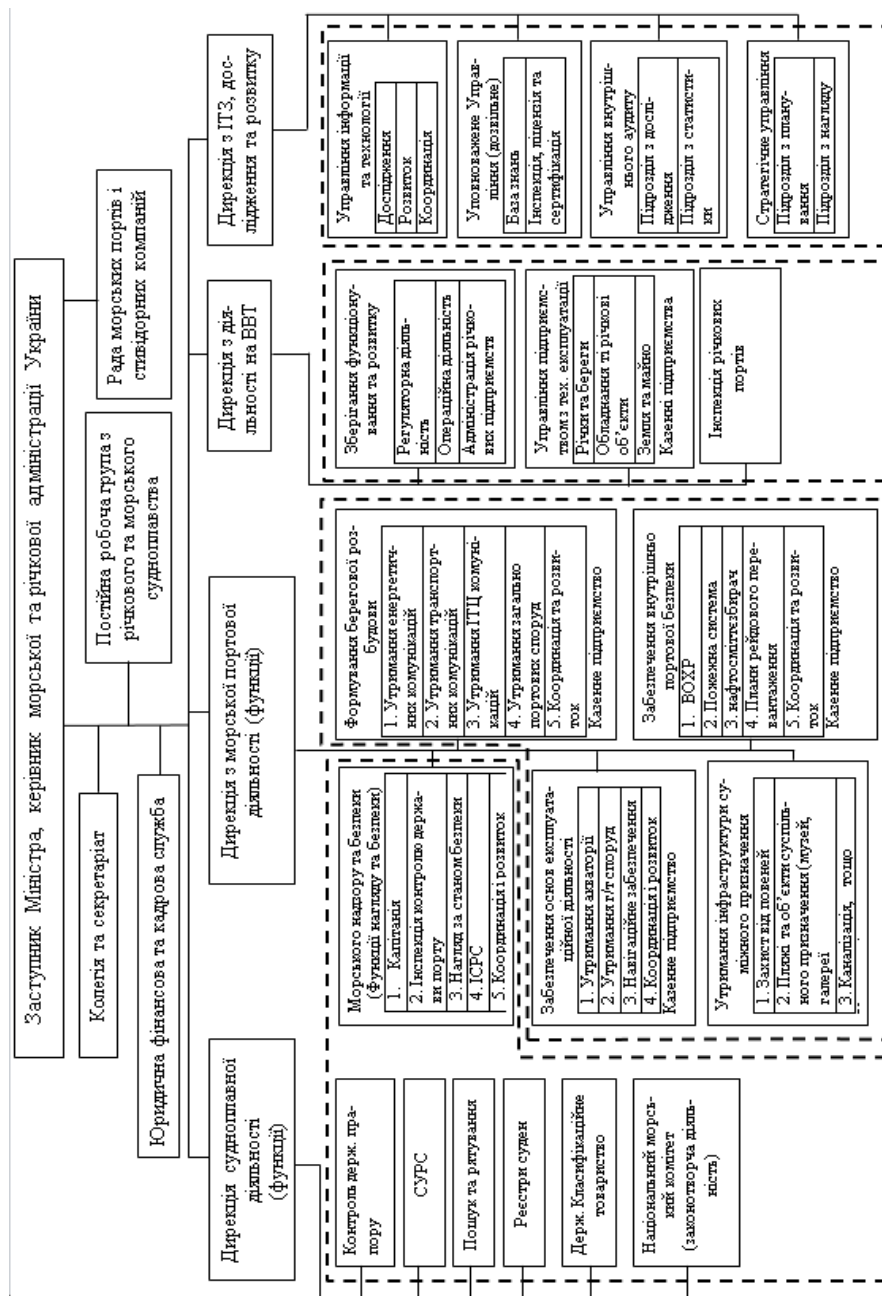


Рис. 1. Принципова структура Адміністрації морського та річкового транспорту

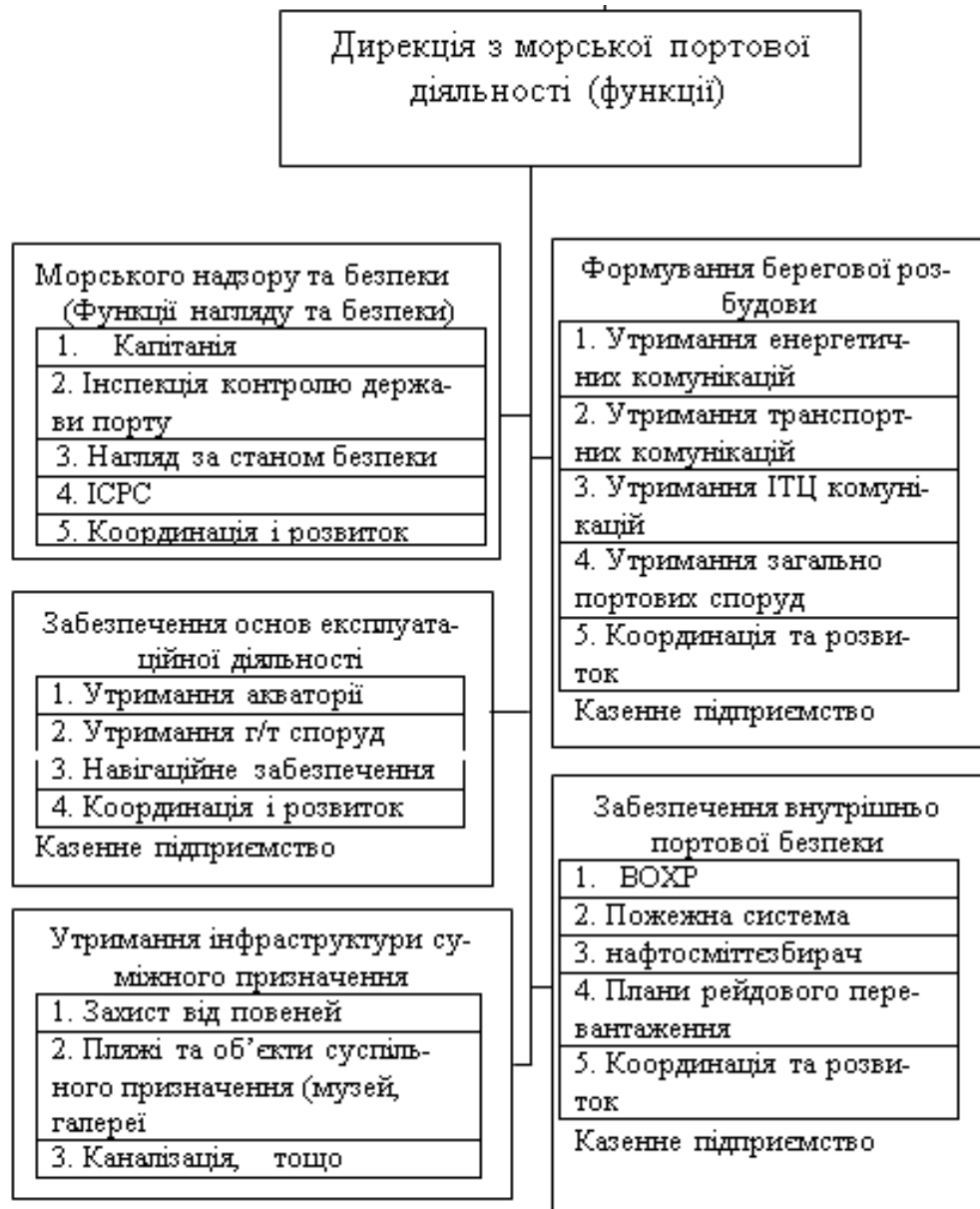


Рис 2. Структура Дирекції з портової діяльності

Принципова схема організації держрегулювання транспорту

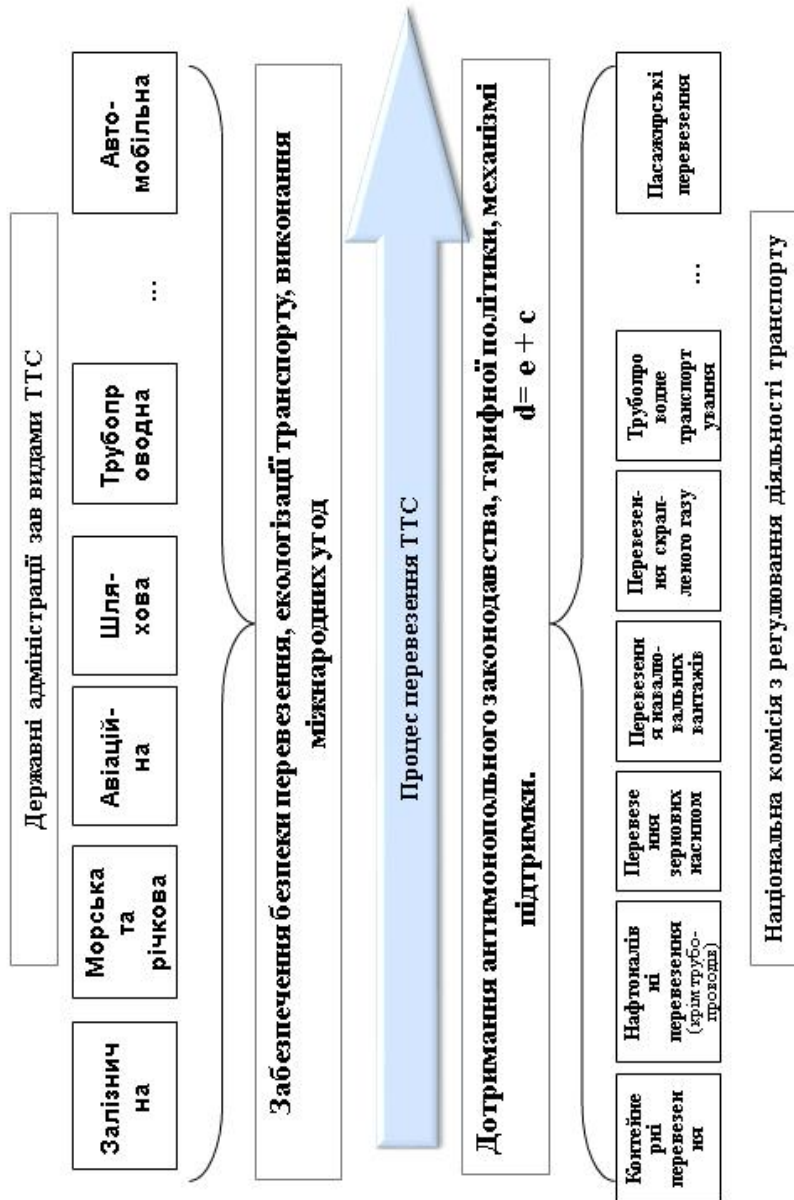


Рис. 3. Концептуальна схема здійснення державного регулювання функціонування та розвитку ТТС в Україні

Це стосується як здійснення безпосередніх дій по навігаційному та гідрографічному забезпеченню плавання так і приведення у відповідність до вимог ЄС всіх нормативних документів, наставлянь та інструкцій. Принципова структура галузевого департаменту окремого виду транспорту (на прикладі Адміністрації морського та річкового транспорту) наведена на рис.1.

Вирішення зазначених проблем неможливо у рамках існуючої одно гілкової структури державного регулювання транспортної діяльності, коли один державний орган займається всім без винятку колом проблем: технічними, технологічними, політичними, правовими, економічними та комерційними, тим більше, що економічні правові та комерційні проблеми потребують вирішення не на галузевому (окремий вид транспорту) а на міжгалузевому рівні з урахуванням інтересів транспортної клієнттури стосовно конкурентного позиціонування їхніх товарів на відповідних товарних ринках. Тому вважаємо за доцільне розділити сфери державного регулювання функціонуванням та розвитком ТТС між Міністерством інфраструктури України (відповідні департаменти за видами транспорту) та Національною комісією з регулювання діяльності транспорту яка створена Указом Президента України. Відповідно до такого розподілу за Міністерством Інфраструктури закріплюються функції забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу, технічної політики, розвитку транспортних засобів, шляхового господарства, форм власності у транспортному комплексі. Ці функції загалом є традиційними, притаманні існуючим структурам Мінтрансзв'язку і у подальшому нами не розглядаються.

За Національною комісією з регулювання діяльності транспорту (НКРТ) закріплюються функції забезпечення балансу інтересів між суб'єктами транспортного комплексу які забезпечують діяльність ТТС. Баланс інтересів між операторами ТТС та вантажовласниками досягається встановленням взаємоприйнятних принципів тарифоутворення правил перевезення, класифікацій, типових угод і документів, винятків та обмежень відповідальності, тощо.

Література

1. Постанова «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року»: станом на жовт.2009 р.[Електронний ресурс]/ Кабінет Міністрів України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>
2. Постанова «Про схвалення Концепції проекту Закону України "Про морську політику України" [Електронний ресурс]/ Кабінет Міністрів України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/545-2009-%D1%80>
3. Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» [Електронний ресурс]/ Верховна Рада України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5209-17/ed20120906>
4. Закон України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]/ Верховна Рада України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
5. Указ Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» [Електронний ресурс]/ Президент України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/463/2008>
6. Закон України „Про основи національної безпеки України”[Електронний ресурс]/ Верховна Рада України.– Офіц.вид.– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/964-15>

Abstracts

The article presents the problems of maritime transport policy of Ukraine, their causes and possible effects if unresolved. We estimate the size of the loss and damage which has national transport complex from untenable political leadership of the country. Substantiated system solutions for the development of the national maritime policy if these will not be resolved, the development of this sphere of economic activity can not be provided.

In May 2008, the National Security Council of Ukraine summed up the country's marine economy in the period of independence. The decision of the National Security Council approved important measures to overcome the negative state of the marine industry and as if these measures were promptly implemented to date most of the issues would be resolved. But unfortunately the change Ukrainian government in 2010 and put an end to the implementation of measures which have already been implemented. So one of the first decision of the Cabinet Azarov abolition was adopted in 2009, the Marine Doctrine of Ukraine and the Concept of the Law of Ukraine on Maritime Policy of Ukraine. It was actually slowed adoption of the Law of Ukraine "On International Register of Ukraine», the adoption of which was also provided for the decision NSDC. In fact, stopped funding program for the construction of warships (The "Corvette"). It was destroyed by the State Department of Maritime and River Transport of Ukraine and public ports prepared for privatization oligarchic structures Ukraine. The Law of Ukraine on Economic experiment in shipbuilding, which envisaged the establishment of economic and tax conditions are more or less competitive functioning of this industry in the world market are not implemented. That is actually Ukrainian marine complex in 2010-2015 not only did not get any development, but rather was even a greater decline.

Only ports were today quite successfully functioning component of marine economy of the country and the sector in accordance with the intentions of the Cabinet of Ministers of Ukraine shall reform is privatization primarily through such forms as concession and lease.

The main factor that determines the implementation of the privatization of ports in the world is the need to attract significant investment to address existing problems of port activity. However, if the problem is resolved to the ports of Ukraine in the direction in which the necessary state and society. Will invest at all in the absence of a mechanism for regulation of private port activity. Will ensured fair competition, or that privatization will lead to another failure - present reasonable proof is not provided. It is an important task of reforming the state port sector is the development and implementation of state policy in the field of maritime and river transport, which will ensure an integrated approach to their development taking into account relevant developments in other modes of transport in our country. In other words pointless to address issues of individual elements of the transport system without the systematic coordination of the process. The fact that such an approach is foolish and implemented in the transport sector today.

Consequently the water transport is now imperative to move to the new structure of management industry, which would be aimed at solving specific industry challenges especially with the provision of safety and security, respect for international treaties and conventions to conform to existing standards of vehicles and permanent structure. This includes the elimination of SE AMPU returning its independence harbor affiliates. At the same time the structure Ministry of Infrastructure to create Maritime and river (water) Authority, which is responsible for implementing the reforms, policies and strategies, and supervision activities.

УДК 504:551.46

МОРСЬКИЙ КОД УКРАЇНИ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Степанова К. В, Степанов В. М.

У статті вперше зроблено спробу сформулювати понятійно-категоріальне уявлення морського коду держави, що виражає цілком певну генетику (історію розвитку) морської діяльності та морського господарства. Морський код розглядається як квінтесенція сукупності «морського сліду», історичного досвіду і стану сучасних морських відносин, а також виступає в якості опорної бази становлення України як морської держави.

Постановка проблеми. Одним з чинників становлення України як суверенної та незалежної держави є утвердження її як морської держави. Ефективна морська діяльність України є однією з найважливіших умов забезпечення економічної безпеки. До початку пострадянського етапу розвитку (1991 р.) Україна досягла досить високого рівня «морської зрілості», яка визначалася потужним і диверсифікованим морегосподарським комплексом (МГК) - морський транспорт, рибне господарство, суднобудування і судноремонт, морське машинобудування, морська газовидобувна промисловість, морське портове і припортове господарство, морська рекреація, підкріплена потужним круїзним флотом міжнародного класу та ін. Активна морегосподарська діяльність спиралася на широку і добре розвинену берегову інфраструктуру, в тому числі розгалужену мережу науково-дослідних, проектно-конструкторських організацій і морських навчальних закладів [1-3].

До перерахованого вище слід додати, що колишня морська міць України, підкріплена сильним військово-морським флотом, створювалася багатьма десятиліттями і зусиллями багатьох поколінь, що сприяло формуванню консолідованої нації і посиленню економічної могутності держави. Однак за останні 20-25 років український морегосподарський комплекс виявився майже на межі зникнення. В даний час є всі підстави стверджувати про тенденції витіснення України з міжнародного сектору рибальства, рибпромислового, суднобудівного, рекреаційно-туристичного та інших ринків. Значно погіршилися позиції України на просторах Чорного і Азовського морів у результаті анексії Криму Росією.

Проте, в Україні збережено цілком певний ресурс («фундамент») МГК, який є достатнім для відродження морської діяльності держави і відновлення України як потужної морської держави.

Під таким ресурсом ми розуміємо:

а) продуктивні сили МГК України, що збереглися до теперішнього часу та включають сучасну матеріально-технічну базу, трудові ресурси;

б) «генетичну пам'ять» МГК, яка з точки зору кібернетики [4] може бути сформульована як здатність МГК і суспільства в загалі до накопичення і зберігання інформації.

Зміст генетичної пам'яті МГК відображає колективний досвід МГК, його «слід» у розвитку держави (регіону), соціальні відносини, традиції, норми та інші елементи матеріальної і духовної культури.

На нашу думку, найбільший інтерес в методологічному та прикладному плані представляє вивчення генетичного коду МГК, тобто морського коду

України як особливої і визначальної знакової системи, що відображає генетичну пам'ять МГК і виконує пізнавальні, комунікаційні, торгово-економічні та оборонні функції в процесі управління розвитком МГК.

Мета статті. Виходячи з вищевикладеної постановки проблеми, метою даної статті є обговорити методологічні та деякі прикладні аспекти формування поняття «морський код України» як принципово нового об'єкта досліджень.

Основні результати досліджень. У цьому дослідженні для визначення поняття «морський код» в якості методологічної основи нами використовується принцип динамічної аналогії. Сутність даного принципу полягає в тому, що фундаментальні закони формування систем біологічної, соціальної та іншої природи в своїй основі подібні [5].

Виходячи з принципів динамічної аналогії, поняття «морський код» можна розглядати за подобою інтерпретації кодів в різних науках, зокрема в біології, економіці, геополітиці та ін. [6, 7]. Так, наприклад, В. А. Дергачов дає визначення гео економічного, геополітичного та геодемографічного кодів держави [8]. На нашу думку, морський код, в свою чергу, буде визначатися такими поняттями, як «опора», «слід», «уклад» та ін. Зокрема, в роботах українського соціального психолога О. Покальчука [9] розглядається поняття опори стосовно сучасного суспільства. На його думку, опора сучасного (західного) типу суспільства - це стійко пов'язані атрибути і властивості суспільного розвитку - демократія, суспільні цінності (європейські), толерантність, терпимість, відповідальність, правова дисципліна, високий рівень солідарності суспільної думки та інші, які забезпечують існування держави і цивілізації (зокрема, західної), її прогрес, високі стандарти життя і безпеки. Поняття «морський слід» можна трактувати по деякій аналогії з екологічним слідом, який визначається як умовне поняття, що відображає споживання людством ресурсів біосфери, міра впливу людини на середовище існування, яка дозволяє розрахувати розміри прилеглої території, необхідної для виробництва споживаних ресурсів і зберігання відходів [10, 11].

Морський слід нами буде визначатися як умовне поняття, що відображає історично сформовані в часі і просторі обсяги і ступінь освоєння державою (регіоном) морських акваторій, які помітно впливають на її економічний розвиток і забезпечення безпеки, а також характер і ступінь розвитку прибережного морського господарства, морської науки і освіти. Морський слід виконує функції збереження традицій, пов'язаних з історією морської діяльності держави (регіону), збереження і примноження історичного досвіду. У контексті поглиблення розуміння морського коду держави, на нашу думку, необхідно особливу увагу звернути на особливості історії розвитку морської діяльності та формування морського укладу як цілісної системи виробничих відносин морського типу.

В історії розвитку і формування структури морського укладу (далі - М-укладу) України можна умовно виділити три етапи, які можна звести до наступного.

1-й М-уклад – раннього історичного та середнього історичного періоду;

2-й М-уклад – пізнього історичного періоду;

3-й М-уклад - сучасного (з 1991 року до наших днів) періоду.

Формування 1-го М-укладу України в ранній історичний період визначалося, перш за все, унікальним географічним положенням Причорноморських регіонів в системі Чорноморського, а в більш широкому розумінні Середземноморського басейну.

У становленні цього укладу помітний слід залишили давньогрецька, давньоримська, візантійська, генуезька, слов'янська та інші культури. Цей багатонаціональний уклад сприяв формуванню компліментарних відносин між народами, заснованих на інтенсивних торгових, культурних та інших контактах.

2-й морський уклад відноситься до періоду від створення військово-морського флоту Петром I в Азовському морі (початок XVIII ст.) та Катериною II чорноморських портів - Одеси, Миколаєва, Херсону, Севастополю до розвитку суднобудування в ХХ і відновлення морського комплексу після II Світової війни.

3-й М-уклад (період 1991 року - до наших днів) характеризується формуванням принципово нового морського базису України, який визначається її новітньою історією - історією становлення суверенної і незалежної держави.

Таким чином, морський код держави можна визначити як історично сформований на основі багаторічної морської діяльності держави (регіону) морський уклад, який залишив помітний морський слід, що включає:

по-перше, специфічний морський тип господарства і високу роль морського фактора в долі держави (регіону);

по-друге, сукупність сучасних видів діяльності і виробництв, що мають морську спрямованість;

по-третє, цілісні і стійкі інституційні установи, в рамках яких здійснюється замкнений цикл морських відносин.

Морський код держави (регіону) зазнає змін також як і інші коди. При цьому зміни морського коду можуть бути як позитивними в умовах розвитку морської економіки, так і негативними, зумовленими руйнуванням морського потенціалу.

На сучасному етапі становлення України як суверенної і незалежної держави, в долі якої грає велику роль ефективна морська діяльність, вкрай актуальною є проблема збереження і відтворення морського коду держави.

За останні 25 років в Україні було «розбазарено» золотий морегосподарський фонд і було підірвано морський код держави. У гонитві за швидким прибутком в інтересах вузького кола зацікавлених осіб було зруйновано один з найпотужніших в світі морських комплексів України - Чорноморське морське пароплавство (ЧМП), в складі якого ефективно працювало близько 360 морських суден і доходи держави від діяльності якого досягали до \$ 2 млрд. в рік [12]. Разом з ЧМП в Україні була зруйнована консолідована система управління судноплавством. Були втрачені допоміжні і сервісні служби, департамент навігації, безпеки, нагляду за технічним станом суден та ін. Фактично зникло розуміння стрижневої ролі держави в морській економіці. Держава фактично в повній мірі дистанціювалась від будь-якої виразної морської політики. Жоден уряд предметно не займався проблемою порятунку ЧМП, залишаючи його в процесі уповільненого банкрутства з епізодами не розслідуваного злочинства.

Особливої актуальності набуває необхідність модернізації МГК. Застаріла науково-технічна база, використання обладнання і технологій, створених 30-40 років тому призводить до високої собівартості і питомої трудомісткості продукції. Відсутність державної підтримки і протекціонізму для суднобудівної галузі, незважаючи на загальноприйнятту світову практику, негативно впливає на конкурентоспроможність на світовому ринку.

Галузевий підхід, який реалізується в системі державного управління транспортним комплексом, призводить до транспортної непривабливості країни як транзитної території і погіршення конкурентоспроможності товарів українського експорту на світових товарних ринках [13].

З анексією Криму втрачено кримський морегосподарський потенціал (морські порти Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч; суднобудівні і судноремонтні заводи в Керчі, Феодосії, Севастополі; рибогосподарський комплекс «Антарктида» і ін.)

Висновки. У світлі викладеного сформулюємо деякі висновки і акцентуємо увагу на механізми відтворення морського коду України як необхідного базису становлення України як морської держави.

1. Морський код України слід розглядати: по-перше, як принципово новий об'єкт досліджень в сфері управління морегосподарською діяльністю, по-друге, як складну систему «стислої» інформації, яка відобразить сукупність морських наукових знань, онтогенез морської діяльності, зокрема морський уклад, морський слід держави; по-третє, як базис потужної морської держави.

2. Приймаючи до уваги морський код України, що було збережено до наступного часу, вважаємо за необхідне кардинально переглянути сьогодишню державну морську політику, яка була сформульована на початку 2000-х років і яка не відповідає новим умовам і вимогам принципово нової гео економічної і геополітичної ситуації, яка склалася в 2013-2015 рр.

3. Доцільно розробити дієву державну програму відродження морської діяльності та створення ефективного національного морегосподарського комплексу в контексті Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», Стратегії національної безпеки України (2015), відродження Чорноморського морського пароплавання та ін.

4. Добре продумана програма відродження морської діяльності та створення морегосподарського комплексу сприятиме відродженню та прискоренню розвитку багатьох ключових галузей економіки (машинобудування, приладобудування, металургії та ін.), що дозволить зробити Україну самодостатньою та сталою країною.

Література

Морехозяйственный комплекс: т. 1. /Б. В. Буркинский, В. Н. Степанов, В. А. Дергачев и др. – Гл. ред. Б. В. Буркинский. – К.: Наукова думка, 1991. – 350 с.

Науковий коментар до Національної програми досліджень та використання ресурсів Азово-Чорноморського басейну, інших районів Світового океану на період до 2000 року / О. А. Щипцов, В. М. Єремєєв, В. М. Степанов та ін.; Під ред. О. А. Щипцова. – К.: НАМІТ, 1994. – 316 .

Организационно-экономические аспекты формирования морехозяйственного комплекса Украины / Б. В. Буркинский, В. Н. Степанов, М. И. Котлубай и др. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2001. – 94 с.

Ольсен Г. Динамические аналогии: пер. с англ. / Г. Ольсен. – М.: ГИИЛ, 1947. – 224 с.

Теслер Г. С. Новая кибернетика / Г. С. Теслер. – Логос, 2004. – 401 с.

Ратнер В. А. Генетический код как система / В.А. Ратнер // Сорровский образовательный журнал. – 2000. – т. 6. № 3. – С. 17-27.

Елисеєв В. Н. Человеческий код общественного развития и его интегральное измерение / В. Н. Елисеєв // Terra Economicus. - 2008. - № 2. – том 6. [Електронний ресурс]. - Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/chelovecheskiy-kod-obschestvennogo-razvitiya-i-ego-integralnoe-izmerenie> (дата обращения 15.11.2016). – Название с экрана

Дергачев В. А. Геополитический словарь-справочник / В. А. Дергачев. – К.: КНТ, 2009. – 592 с.

Покальчук О. Содрогание опор / О. Покальчук // Еженедельник «Зеркало недели». – 2015. - № 46. – С. 13.

What is an Ecological Footprint? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gdrc.org/uem/footprints/what-is-ef.html> (дата обращения 14.11.2016) – Название с экрана

Кулясов И. П. Экологический след: Возможные перспективы развития в XXI веке. Социосфера: Социология и право. Пенза: НИЦ «Социосфера», Поволжская государственная социально-гуманитарная академия. 2014. № 4. с. 131-136. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://rodovid.me/ecologist/ekologicheskij-sled-vozmozhnye-perspektivy-razvitiya-v-xxi-veke.html> (дата обращения 15.11.2016). – Название с экрана.

Китик В. Ни одно правительство не спасло флот / В. Китик // Моряк Украины. - 2015.- № 43. – С. 1-3.

Котлубай О. Портовый комплекс України: проблеми і перспективи розвитку / О. Котлубай // Еженедельник «2000». – 2015. - № 15-16 (25 авг.) – С. 63-В.4

Abstracts

Development of maritime sector of Ukraine is one of the important factors of its economic security. Till 1991 Ukraine has achieved a very high level of maritime “maturity”. The diversified maritime complex of Ukraine included marine transportation, fisheries, shipbuilding and ship repairing, marine engineering, marine gas industry, marine port facilities, cruise fleet. Active marine economic activity was based on the well-developed coastal infrastructure, including network of research and educational institutions. But during the last 20-25 years marine economic sector of Ukraine has decreased dramatically. Serious damage caused annexation of Crimea by Russia Federation. Ukraine lost state property including the energy and mining sectors, port infrastructure, which is significant for Ukrainian exporters.

However, Ukraine has saved a specific resource (“foundation”) for the future development of marine economy. This resource includes material and technical facilities, human resources and “genetic memory” of marine economy. In the paper it is determined as a “maritime code”. For definition of maritime code the principle of analogy was used. Fundamental laws of biological and social systems development have a lot in common and are similar. Basing on this principle the term "maritime code" can be determined similarly with codes in other sciences, particularly biology, economics, geopolitics, and so on. For example, V. A. Dergachov gives definitions of geoeconomic, geopolitical and geodemographic codes of a state.

In our opinion, the concept of maritime code can be described with the help of the terms such as marine traditions and lifestyle, "maritime foot print". Thus, maritime code of the state can be defined as historically developed practice and way of marine resources exploitation and marine activities. This comprises a complex of marine industries and institutional framework. Taking into account the need to restore maritime code of Ukraine we consider it necessary to revise the current state maritime policy, which was formulated in the early 2000s and does not meet the new conditions and demands under new geo-economic and geo-political situation, formed in 2013-2015. Basing on the main principles and directions of Sustainable Development Strategy of “Ukraine-2020” and National Security Strategy of Ukraine (2015), new maritime policy should be developed.

УДК 656.61:339.165.4

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА МОРЬСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Познанська І.В.

Дослідження присвячено аналізу сучасних особливостей ціноутворення в судноплавній галузі. Визначено основні фактори, що впливають на рівень фрахтових ставок. Запропоновано заходи по запобіганню впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на ефективність роботи флоту.

Вступ. Перевезення вантажів морським транспортом, як відомо, є найбільш економічним видом перевезення. Транспортування великих вантажних партій найбільш вигідно та ефективно. Коливання ставок фрахту впливають не тільки на розвиток та функціонування морського транспортного сектору, але і має велике значення для міжнародної торгівлі товарами. Стрімкі зміни на світовому фрахтовому ринку, які значно збільшують собівартість перевезення, потребують постійного розгляду шляхів її зниження. До основних причин та факторів, що впливають на вартість морського перевезення можна віднести час очікування в портах, ефективність використання палива, портових операцій, раціональності використання вантажомісткості судна, дальність перевезення.

Постановка проблеми. З огляду на те, що морським транспортом здійснюється більшість обсягу світової торгівлі і витрати на міжнародні перевезення відбувається за рахунок трейдера, має особливе значення визначення областей впливу на вартість перевезення.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Вартість перевезення вантажів морським транспортом це питання, яке висвітлюється з різних аспектів багатьма авторами. З них багато вітчизняних авторів, як радянського періоду, такі як Гуревич Г.Є., Союзов А.А., Черкесов-Цибізов О.А., так і сучасного Котлубай М.І., Примачев М.Т., Чекаловець В.І., Котлубай О.М., Липинська О.А. та інші.[1,2,3,4] Це дослідження відрізняється від попередніх спробою виокремити основні причини суттєвого зниження рівня фрахтових ставок та засоби їх усунення.

Формування завдання дослідження. Проблема зниження фрахтових ставок у судноплавному секторі, хоча і є достатньо істотним наслідком конкурентної боротьби, але не може бути критерієм оптимальності та на сучасному етапі негативно вплинула на розвиток міжнародного судноплавства. Виявлення причин такого стану речей допоможе визначити місця докладання зусиль для вітчизняної судноплавної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стрімкі зміни в світовій торгівлі та напрямках розвитку судноплавного сектору створюють умови постійних коливань вартості морського перевезення. Розглянемо основні фактори, що впливають на нестійкість цієї величини.

Одним з таких факторів є особливості створення умов та ефективності організації процесу транспортування вантажів, які безпосередньо відбиваються на міжнародній торгівлі. Скорочення часу очікування в морських портах для суден і їх вантажів має пряме відношення до торгових витрат. По-перше, з точки зору вантажовідправників, це означає більш низькі витрати, пов'язані з

доставкою вантажу до пункту призначення. Було підраховано, що кожен додатковий день в дорозі еквівалентно адвалорному тарифу від 0,6 до 2,1% [5]. По-друге, час очікування також впливає на витрати перевізника, які в кінцевому рахунку відображаються на більш високу вартість товару для споживача. [6] Підраховано, що скорочення часу на 10 %, необхідне для митного очищення передбачає скорочення морських перевезень приблизно на 0,5%.

Існує низка заходів щодо спрощення процедур торгівлі які можуть бути реалізовані для скорочення часу очікування і поліпшення ефективності логістики країн різними способами. Було висловлено припущення (ЮНКТАД 2015), що прозора публікація інформації, пов'язаної з торгівлею (наприклад, заходи, передбачені в статті 1 ТФК СОТ), а також спрощення і скорочення митних формальностей (наприклад, заходи, передбачені в статті 10 СОТ ТФК) мають особливо високу статистичну кореляцію з рейтингом країни за міжнародними логістичними показниками, таких як Індекс ефективності логістики.

Значним джерелом скорочення, як відомо, є експлуатаційні витрати. Технологічні досягнення привели до безперервного зниження експлуатаційних витрат судна протягом десятиліть. Підвищення ефективності використання палива, економія масштабу, і автоматизація портових операцій допомагають знизити екологічні та фінансові витрати.

Проте, прагнення вкладати кошти щоб знизити експлуатаційні витрати негативно відбивається на ставку фрахту. Наприклад, інвестування в більш великі і енергозберігаючі судна, - намагаючись економити за рахунок ефекту масштабу або для підвищення ефективності використання палива - ненавмисно сприяє подальшому надлишку потужностей. При цьому, всі перевізники страждають від надлишку пропозиції і низького рівня фрахту.

Надлишок потужностей в поєднанні зі слабкою глобалізацією економіки, є основним фактором, що впливає на рівень фрахтових ставок в останні роки. У спробі впоратися з низьким рівнем фрахтових ставок, оператори розглянули заходи щодо підвищення ефективності та оптимізації операцій, щоб зменшити операційні витрати.

Хоча експлуатаційні витрати в судноплаванні знижуються, загальні витрати транспортної системи знижуються меншими темпами, насамперед тому, що загальні витрати на перевезення повинні враховувати витрати на інвестиції в нові активи. А більш великі судна і все більш широке використання вузлових портів також вимагають від портів і портових міст інвестувати в додаткові потужності для зберігання та обробки в інтермодальних вузлах. Ці додаткові витрати повинні здійснюватися не за рахунок транспортних витрат, а фінансуватися зі спеціальних фондів портів і місцевими громадами.

Більш низькі експлуатаційні витрати в порівнянні з більш високими фіксованими витратами (тобто, капітальні витрати, пов'язані з укрупненням і економічністю суден), ймовірно, також приведуть до більш нестійкого рівня фрахтових ставок.

У короткостроковій перспективі, якщо ціна транспортного обслуговування не буде покривати щонайменше, витрати на паливо, засоби зв'язку і кріюінгові витрати, перевізник буде ставити судно на якір і не буде пропонувати транспортні послуги. У довгостроковій перспективі, однак, транспортні витрати повинні покривати загальні середні витрати, в тому числі постійні витрати. Так як операційні (змінні) витрати сьогодні нижче, ніж в попередні десятиліття, це означає, що вантажні тарифи можуть також досягти більш низьких рівнів, ніж в минулому. Більш низькі експлуатаційні витрати на одиницю продукції на великих судах, однак, може бути досягнуто тільки в тому випадку, коли буде

достатнім коефіцієнт використання провізних потужностей. Більш сильні коливання фрахтових ставок, ніж в попередні десятиліття, а також зміна структури операційних витрат у порівнянні з фіксованими, ймовірно, одна з причин цієї тенденції.

Однією з немаловажливих факторів, що впливають на скорочення витрат, як не дивно, є позиція країни в рамках мереж морських перевезень. Доставка товарів на більшу відстань вимагає великих тимчасових витрат (капітальні витрати) і витрат на паливо (експлуатаційні витрати). Що стосується впливу відстані перевезення, то тільки географічна відстань не може пояснити цінові розходження в фрахтових ставках.

Географічно морська відстань має лише невелику статистичну кореляцію з витратами на перевезення. Велика географічна віддаленість, може бути досить економічною в поєднанні з позицією країни в рамках глобальних мереж морських перевезень, що виступає в якості відповідного фактора для міжнародних транспортних витрат. Двостороннє лінійне завантаження надає більш сильний вплив на транспортні витрати, ніж відстань.

Дослідження лінійного судноплавства часто приходять до висновку, що положення в мережі має більш значний вплив, ніж поняття географічної відстані [7,8,9,10]. Цей висновок також слід розглядати в контексті впливу змінних лінійної мережі таких, як розмір судна і частота циклів, які визначають загальний обсяг торгівлі.

Важливим фактором в цій системі перевезень є складна взаємодія між судноплавством і портовим сектором, а також країни і міжнародні організації, що діють в якості керівних і регулюючих органів. Рішення, що приймаються цими суб'єктами згодом також впливають на вартість перевезень для країни або регіону в торгівлі зі своїми партнерами.

Ціноутворення в транспортно-логістичних ринках в значній мірі залежить від рівня ефективної конкуренції. Конкуренція на ринках транспортних послуг залежить від розміру ринку і його ефективного регулювання. Будь-яка перешкода конкуренції і потенційне існування змови і монополії будуть впливати на рівень цін.

Історично склалося, що морські лінії спробували скооперуватися іншими учасниками ринку в зв'язку з перевагами економіки агломерації і обсягів перевезень. Різні стратегії судноплавних ліній, баланс влади між судноплавними лініями, вантажовідправниками і портом, і обмеження, пов'язані з наземним транспортом може вплинути на еволюцію і характеристики конкуренції мереж морських перевезень.

Більш того, стратегічні альянси між портом і судноплавної галуззю, здійснюють сильний вплив на структуру морської мережі, а також на ступінь інтеграції регіону в глобальну морську транспортну мережу.

Необхідно серйозно відслідковувати концентраційні процеси в морській галузі та бути в курсі можливих негативних впливів на торгівлю і конкурентоспроможність експорту країни, переважно в мережевих периферійних країнах і регіонах.

Вплив вартості одиниці продукту на фрахтові ставки слід тлумачити в контексті історії і структури судноплавних ринків. Значення продукту також визначає еластичність попиту, тобто, готовність вантажовідправника платити вищі ставки страхових внесків.

Раніше все зводилося до визначення релевантності вартості одиниці продукції на транспортні витрати. Транспортні витрати не були регулярними, але

варіювалися залежно від ваги, обсягу, вартості і збереження продукту, виду транспорту і відстані. Аналіз контейнерних перевезень імпорту продовольчих товарів в Південній Америці показав, що зростання на 10% вартості товару збільшує транспортні витрати приблизно на 7,6%. Спеціальні транспортні умови для перевезення окремих видів вантажів відображаються в структурі міжнародних морських транспортних витрат. Це відноситься і до перевезення контейнерів через відмінності розмірів і особливих вимог перевезення в рефрижераторах.

Ефект масштабу відбивається в двох напрямках. По-перше, внутрішня система економії від масштабу, яка відображає зниження транспортних витрат на тонну. По-друге, зовнішня система економії від масштабу, які відображають зниження транспортних витрат, оскільки обсяг товарообігу між двома країнами збільшується. Останній також пов'язаний з іншими детермінантами транспортних витрат, таких як рівень конкуренції, експлуатації витрати судна та портової інфраструктури. Економія від масштабу призводить до зниження тарифів і митних обмежень, регіон забезпечується ефективною транспортною інфраструктурою. Продуктивність порту має важливе значення для забезпечення ефективності роботи морської транспортної мережі. Інфраструктура порту характеризується такими змінними, як число кранів, максимальна осадка і зони зберігання в пункті відправлення та призначення. Взаємодія цих змінних є вирішальною.

Переобладнання портових терміналів, наприклад, цілком може призвести до підвищення портових зборів для судноплавної лінії. Лінія може досягти загальної економії, якщо судно буде витратити менше часу в порту, або буде орієнтована на безредукторні судна. Це, в свою чергу, також призведе до зниження ставок фрахту. Проте, розвиток портової інфраструктури має сенс тільки, якщо ефективність транспортної системи залежить від усунення вузьких місць елементів в системі транспортування.

Фактори, що впливають на продуктивність праці можна розділити на фізичні, інституційні та організаційні. Фізичні обмежувальні фактори включають в себе площу, форму і розташування терміналу, кількість і тип обладнання, доступного, а також тип і характеристики суден, що використовують термінал. Відсутність кранів, недостатня земля, недостатні можливості причальної лінії, під'їзних шляхів, є обмежувальними факторами. Продуктивність системи в перспективі повинна розглядатися для того, щоб забезпечити потреби промисловості. Емпіричні результати, цілком зрозумілі і прості: підвищення ефективності роботи портів, портової інфраструктури допомагають знизити загальні міжнародні морські транспортні витрати. Якщо дві країни з низьким коефіцієнтом корисної дії порту підвищили свою ефективність до рівня двох країн з найвищими показниками, зменшення вартості перевезення вантажів може становити близька 25 %. Покращення портової інфраструктури, також призведе до зменшення кількості морських транспортних витрат. На відміну від відстані, коефіцієнт корисної дії порту перебуває під впливом політики в цій галузі. Подвоєння ефективності порту з обох сторін робить той же ефект на міжнародні морські транспортні витрати, як якщо б відстань між цими порти скоротилася вдвічі.

Ступінь, в якій витрати, понесені перевізником передаються клієнту залежить від структури ринку, а також від торгового балансу. На багатьох судноплавних маршрутах, особливо для більшості насипних вантажів, судна заповнені в одному напрямку повертаються майже порожнім в іншому. Через наявність вільних потужностей, перевізники готові перевозити вантажі за

набагато нижчою ставкою фрахту, ніж коли судна заповнені. Ставки фрахту, таким чином, набагато вище, з Китаю в Північну Америку, ніж на експорт Північної Америки до Китаю. До того ж, ставки фрахту на контейнерний імпорт в Африці вище, ніж експорт. Деякі відмінності в фрахтових ставках, які залежать від напрямку торгівлі ринкові механізми можуть допомогти зменшити дисбаланс. При дефіциті торгового балансу потрібно менше платити за перевезення експорту.

У контейнерних перевезеннях, баланс торговельних потоків відіграє ключову роль в ціноутворенні для судноплавних ліній. Судноплавні лінії розраховують витрати для переміщення контейнера на зворотній основі туди і назад, приймаючи ймовірність для порожнього позиціонування.

Коли торговий баланс негативний, імпорт країни перевищує її експорт і чим більше дисбаланс, тим нижче ставки фрахту будуть для країни експортера; але якщо експорт перевищує імпорт, то чим більше дисбаланс, тим вище будуть очікувані ставки фрахту для експорту. Фрахтові ставки будуть вищими для перевезень з великою кількістю трафіку, загальна сума фрахту повинна компенсувати відносно зниження доходу в зворотному напрямку, частина потужності судна неминуче буде використана для переміщення порожніх контейнерів. Надлишкові потужності на зворотному шляху приведуть до збільшення конкуренції, і, в результаті, фрахтові ставки матимуть тенденцію до зниження. Зниження втрат від порожняка в зворотному напрямку можливо за допомогою вдосконалення організація транспортних послуг шляхом ефективного інформування, спільного використання транспортних потужностей і транснаціонального співробітництва постачальників транспортних послуг.

Висновки. На формування вартості перевезення вантажів впливає багато факторів: якість надання послуг з транспортування та торгівлі; оптимізація експлуатаційних витрат; позиціонування країни в рамках мереж морських перевезень; конкурентоспроможність та регулювання ринку; характеристика вантажу, що транспортується; характеристика портів та інфраструктури; дисбаланс торговельних потоків.

Розглядаючи українську практику, не один з цих параметрів не відповідає вимогам часу. Ефективність організації процесу транспортування, оперативність обслуговування суден, в тому числі швидкість митного очищення є найбільш зловбоденим питанням при перевезеннях на території України. Що стосується експлуатаційних витрат, то з урахуванням практичної відсутності українських судноплавних компаній - завдання не першочергове. Однак, при створенні достатніх умов, залучення під прапор України енергоефективних суден ліквідували б цю проблему. Використання ж великорозмірних суден дещо обмежене в зв'язку з необхідністю проходження Босфору та Дарданелли та не ефективно з боку завантаження великих потужностей.

Література

1. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной среде: монография / М. И. Котлубай. – Одеса: ИПРЭИ НАН Украины Феникс, 2005 – 224 с.
2. Экономика морского транспорта: учебн. пособ. [для вузов морск. трансп.] / [А. А.Черкесов-Цыбизов, В. И. Чекаловец, Н. Т. Примачев и др.] – М.: Транспорт, 1987. – 430 с.
3. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины: научная монография / А.М. Котлубай. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2011. – 268 с.

4. Липинська О.А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України: монографія / О.А.Липинська — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. — 396 с.
5. Hummels D. Time as a Trade Barrier [Електронний ресурс] / D. Hummels, G. Schaur // *American Economic Review*. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.103.7.2935>.
6. Kumar S. Globalization: The Maritime Nexus. [Електронний ресурс] / S. Kumar, J. Hoffmann // *Maritime business and economics*. – 2002. – Режим доступу до ресурсу: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.466.423&rep=rep1&type=pdf>.
7. Márquez-Ramos L. The Effect of Technological Innovation on International Trade. A Nonlinear Approach [Електронний ресурс] / L. Márquez-Ramos, I. Martínez-Zarzoso // *Open-Assessment E-Journal*. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economics-ejournal.org/economics/journalarticles/2010-11>.
8. Martínez-Zarzoso I. The impact of transport costs on international trade: the case of Spanish ceramic exports. [Електронний ресурс] / I. Martínez-Zarzoso, L. García-Menéndez, C. Suárez-Burguet // *Maritime Economics & Logistics*. – 2002. – Режим доступу до ресурсу: <https://link.springer.com/article/10.1057/palgrave.mel.9100069>.
9. Wilmsmeier G. The Impact of Port Characteristics on International Maritime Transport Costs [Електронний ресурс] / G. Wilmsmeier, J. Hoffmann, R. Sanchez // *Research in Transportation Economics*. – 2006. – Режим доступу до ресурсу: http://econpapers.repec.org/article/eeeretrec/v_3a16_3ay_3a2006_3ai_3a1_3ap_3a117-140.htm.
10. A study of the efficiency of Spanish port authorities using data envelopment analysis [Електронний ресурс] / E.Martinez-Budria, R. Diaz-Armas, M. Navarro-Ibanez, T. Ravelo-Mesa // *International Journal of Transport Economics*. – 1999. – Режим доступу до ресурсу: https://www.researchgate.net/publication/276204733_A_Study_of_the_Efficiency_of_Spanish_Port_Authorities_Using_Data_Envelopment_Analysis.

Abstracts

Transportation of goods by seas known, is the most economical mode of transportation. Transporting large cargo parties most profitable and efficient. Fluctuations in freight rates affect not only the development and operation of sea transport sector but also is important for international trade. The swift changes in the global freight market, which significantly increase the cost of transport, need continuous consider ways to reduce it.

The formation of the cost of freight is influenced by many factors: the quality of transport service and trade; optimizing maintenance costs; positioning the country as part of networks of marine transportation; competitiveness and market regulation; characteristics of the goods transported; characteristics of ports and infrastructure; imbalance in trade flows.

Considering the Ukrainian practice, not one of these options does not meet the requirements. The efficiency of the transportation process, efficiency of ships, including the clearance rate is the most topical issue for shipments to Ukraine. As for operating costs, given the practical absence of Ukrainian shipping companies - the problem is not a priority. However, when creating sufficient conditions to attract the flag of Ukraine of energy efficient vehicles would eliminate this problem. The use of large-size vehicles is somewhat limited due to the necessity of passing the Bosphorus and Dardanelles and not effective by loading large capacity

УДК 658.310.86:656.61

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ПРАЦІ

Кухарчик В.Г.

У роботі розглянуті питання кадрового забезпечення морського транспорту на міжнародному ринку праці. Розглянути основні системи професійного навчання в Європі: ліберальна (Великобританія), некооперативна модель (Данія), модель державного втручання (Франція), дуальна система професійного навчання (Німеччина). Виявлені негативні явища на ринку праці в Україні, такі як відсутність аналізу і прогнозу про кількість та кваліфікацію необхідних економіці працівників, відсутність гнучкої системи визначення кваліфікації, а також відсутність зв'язка потенційних роботодавців із випускниками. Проблемним в Україні залишається і питання ліцензування діяльності з надання освітніх послуг. Визначено, що кадровий потенціал морського транспорту України це найважливіший резерв використання факторів виробництва.

Постановка проблеми. Охарактеризувати сучасний стан та перспективи кадрового забезпечення морського транспорту на міжнародному ринку праці. Визначити роль освітнього потенціалу в соціально-економічному потенціалі України.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Проблеми ефективного використання морських кадрів на транспортному комплексі розглянути у роботах Котлубая О.М., Лімонова Е.Л., Жихаревої В.В., Бундюка Р.А., Вензика Н.Г., та інших авторів.[1,2,3,4]

Ціль статті. Дати класифікацію професійному навчанню в Європі та Україні. Порівняти основні системи професійного навчання в Європі та Україні та визначити основні проблеми професійного навчання в Україні.

Виклад основного матеріалу. В Україні значні демографічні та соціальні проблеми негативно позначаються на процесах формування і розвитку кадрового потенціалу. Низький рівень народжуваності та високий рівень смертності дітей зменшує демографічну основу майбутнього кадрового потенціалу. Існує проблема зниження рівня здоров'я та працездатності населення, зниження якості освітньо-професійної підготовки кадрів, її структурної невідповідності потребам виробництва. Внаслідок цього виникають втрати людського і кадрового потенціалу, що негативно позначається на можливостях економічного зростання.

В Європі існують чотири основні системи професійного навчання:

1) ліберальна (Великобританія). Компанії вільно встановлюють обсяги і якість початкового і безперервного професійного навчання, держава визначає кваліфікаційні стандарти для випускників, а в людський розвиток інвестують підприємства.

2) некооперативна модель (Данія). Початкова професійна освіта надається громадянам навчальними закладами, компаніями і міжфірмовими центрами навчання. Узв'язку із запровадженням нових технологій та старінням знань реалізується принцип неперервного навчання, 50 % працюючих беруть участь у

системі професійного навчання. Відбувається співробітництво між державою і соціальними партнерами щодо змісту навчання і розробки відповідних курсів, фінансування заходів щодо розвитку кваліфікацій зайнятих і безробітних громадян. Фінансування здійснюється Фондом сприяння навчанню, який формується з відрахувань роботодавців, професійних спілок та урядових субсидій. Навчання здійснюється відповідно до потреб ринку праці за рахунок держави;

3) модель державного втручання (Франція). Держава розробляє систему навчання кадрів у співпраці з соціальними партнерами. Фірми оподатковуються податком на «учнівство» і збором на потреби альтернативного навчання, який насамперед йде на оплату підвищення кваліфікації працівників. Невеликі фірми не організують навчання власними силами, а платять відповідним організаціям, які їм пропонують відповідні курси. Система професійної освіти персоналу фінансується державою, регіонами і компаніями;

4) дуальна система професійного навчання (Німеччина) характеризуються поєднанням навчання на підприємстві та в професійній школі. Значний обсяг професійної самоосвіти (навчання у спеціалізованих школах, народних інститутах відповідно до законів федеральних земель про освіту дорослих, в академіях тощо). Основні завдання щодо навчання працівників у системі професійної самоосвіти покладені на підприємства. Навчальні компанії беруть на себе витрати з розвитку кваліфікацій слухачів, а держава фінансує супровід профучилищ, які пропонують неповну форму навчання. Як видно, незалежно від конкретного типу системи, у визначенні напрямів навчання основну роль відіграють роботодавці. Водночас, держава заохочує та стимулює підприємства за рахунок системи податків та субсидій.

В Україні ж основну роль у професійному навчанні відіграє Міністерство молоді та спорту України, яке не зацікавлене у співпраці з іншими центральними органами виконавчої влади з питань розвитку кадрового потенціалу. Так, розв'язання проблем підготовки кваліфікованої робочої сили стримується не лише обсягами, а й недосконалістю самого механізму фінансування підготовки кадрового потенціалу. Основним у забезпеченні є бюджетне фінансування, а участь роботодавців у підготовці робітничих кадрів (що раніше становила до 60 % від загальних інвестицій) майже припинено. Система вищої і професійної освіти у своїй діяльності орієнтується не на ринок праці, а на ринок освітніх послуг у його примітивному розумінні: масштаби та профіль підготовки кадрів відповідають запиту населення щодо освітніх послуг без урахування вимог ринку праці. Спільними для українського ринку освіти та ринку праці є «застійні явища»: відсутність аналізу і прогнозу про кількість та кваліфікацію необхідних економіці працівників, відсутність гнучкої системи визначення кваліфікації, а також відсутність зв'язка потенційних роботодавців із випускниками.

Проблемним залишається і питання ліцензування діяльності з надання освітніх послуг.

В Україні, згідно з Законом «Про Вищу освіту», з 2016 року необхідно провести ліцензування освітніх послуг та отримати ліцензію на освітню діяльність або розширити впровадження освітньої діяльності у сфері освіти всім навчальним установам: у сфері вищої освіти; професійно-технічної освіти; загальної середньої освіти та дошкільної освіти. Відповідно до норм ліцензування (Постанова КМ У №1187 от 30.12.15) необхідно відповідати вимогам ліцензування з наступних питань:

кількісні та якісні показники кадрового забезпечення (Додаток 3 Ліцензійних умов), у Додатку 12 Ліцензійних умов наведені кадрові вимоги

щодо забезпечення впровадження освітньої діяльності у сфері вищої освіти ;
кількісні та якісні показники матеріально-технічного забезпечення(Додаток 4Ліцензійних умов), та копії документів про відповідність приміщень та матеріально-технічної бази санітарним нормам, вимогам правил пожежної безпеки, а також нормам з охорони праці;

відомості про навчально-методичне забезпечення освітньої діяльності: найменування навчальних дисциплін, погодженні з МОН освітньо- наукові та освітньо- професійні програми; забезпечення програмами і базами для проходження практики(Додаток 5Ліцензійних умов);технологічні вимоги щодо навчально-методичного забезпечення освітньої діяльності у сфері вищої освіти(Додаток 14Ліцензійних умов) ;

відомості про інформаційне забезпечення освітньої діяльності: наявність бібліотеки, обсяг фондів наукової літератури,забезпечення підручниками, перелік фахових періодичних видань (Додаток 6Ліцензійних умов);

Технологічні вимоги щодо інформаційного забезпечення освітньої діяльності у сфері вищої освіти наведені у(Додатку15Ліцензійних умов) за рівнями вищої освіти: початковий рівень(короткий цикл); перший бакалаврський рівень; другий магістерський рівень; третій освітньо-науковий рівень.

Необхідно переглянути перелік спеціальностей згідно з Постановою КМУ №266 від 29.04.15р.

У морської галузі кадрові питання дуже важливі. Україна в 2015году зайняла 6 місце за кількістю моряків, які працюють на світовому морському торговельному флоті. Організації BIMCO – Baltic and International Maritime Council (Балтійська та міжнародна морська рада) і ISF – International Shipping Federation (Міжнародна федерація судноплавства) раз в п'ять років проводять спільне дослідження стану ринку праці на світовому морському транспорті. За їхніми даними всього на флот було поставлено:

2005 год-1187000 (офіцери-466000; рядові-721000)

2010год-1371000 (офіцери-624000; рядові-747000)

2015год-1647500 (офіцери-774000; рядові-873500).

У десятку країн , які постачали на світовий морський ринок праці кадри у 2015 році , потрапили наступні країни, що надано у таблиці 1:

Таблиця 1

Топ 10 країн, постачальників морських кадрів

	Країна	Кількість кадрів, чол.	з них		Доля ринку праці, %
			Офіцерський склад	Рядовий склад	
1	Китай	243635	101600	142035	14,78
2	Філіппіни	215500	72500	143000	13,08
3	Індонезія	143702	51237	92465	8,72
4	Росія	97061	47972	49089	5,89
5	Індія	86084	69908	16176	5,22
6	Україна	69000	39000	30000	4,18
7	Туреччина	38985	18568	20417	2,36
8	Малайзія	35000	6313	28687	2,13
9	Італія	34486	12988	21498	2,09
10	Норвегія	33701	14768	18933	2,06

У 2015 році Україна на морській торговельний флот поставила 69 тис. моряків, у тому числі 39 тис. офіцерів і 30 тис. рядових. Десять років тому в Україні налічувалося 65027 моряків, а в Росії 55680. Росія займала сьоме місце, у цьому рейтингу вона була після України. У 2015 році в Росії стало 97061 тис. моряків, а в Україні 69 тис. моряків. За цей час кількість моряків в Україні зросла на 4 тис., а в Росії на 41 тис. Ми розуміємо, що це анексія Криму привела до таких цифр. Тоді як велика кількість громадян з Севастополя, Керчі, Феодосії та інших місць традиційно працюють на флоті і ті цифри збільшили долю працюючих російських моряків.

За прогнозом Manpower Report нестача офіцерів на морському флоті в 2016 році буде на рівні 16500 чоловік, а в 2025 році нестача офіцерів виросте до 147500 чоловік. Якщо в 2005 році 39% всіх робочих місць припадало на офіцерські посади, то в 2015 році вже 47%. Це свідчить про кардинальні зміни в складі світового флоту, все більш насиченого технологічним обладнанням, що вимагають більш високих професійних знань.

Таким чином роль освітнього потенціалу в соціально-економічному потенціалі регіону весь час зростає. Людський потенціал є визначальним чинником соціально-економічного розвитку суспільства, але ще більш важливу роль відіграє потенціал висококваліфікованих кадрів. Необхідно відзначити, що найголовнішим досягненням України за 25 років незалежності – це перетворення України в одного з найбільших постачальників морської робочої сили на світовий ринок праці. Це досягнення домоглися самі громадяни України без підтримки своєї держави.

Література

1. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины / А.М. Котлубай – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2011.- 268с.
2. Котлубай О.М. Сучасні економічні відносини море господарського комплексу світу/ О.М. Котлубай– Одеса: ІПРЕЕІ НАН України, 2013.- 206с.
3. Бундюк Р.А. Управление персоналом круизного предприятия судоходной компании / Р.А. Бундюк. – Одесса: Фенікс, 2011. – 222 с.
4. Вензик Н.Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний / Н.Г. Вензик, Г.А. Левиков. – М.: Транспорт, 2001. – 215 с. 3.
5. Конталев В.А. Анализ современного рынка труда моряков / В.А. Конталев: стаття [електронний ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=108>
6. Жихарева В.В. Глобальный рынок труда моряков: проблемы и решения://–Економічні інновації: зб.наук.праць. – Вип. 47 . – Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2012. - С.53-62.
7. Конталев В.А. Анализ современного рынка труда моряков / В.А. Конталев: стаття [електронний ресурс]. – Режим доступа к статье: <http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=108>
7. Трудовые конфликты на судах удобного и отечественного флагов: позиции правительства, судовладельцев, моряков/ А.С.Конкин.-М.: Волтерс Клувер, 2008. – 424 с

Abstract

The article discusses the issue of staffing of maritime transport in the international labor market. Consider the basic system of vocational training in Europe. Determined that the human potential of maritime transport allowance Ukraine is the most important factor use.

In the marine industry personnel issues are very important. In 2015 Ukraine took 6th place by the number of sailors who work in the global marine trade fleet. Of BIMCO – Baltic and International Maritime Council and ISF – International Shipping Federation every five years, conduct a joint study of the labor market in the global maritime transport.

In 2015, Ukraine in morskoy merchant fleet has put 69 thousand. Seamen, including 39 thousand. Officers and 30 thousand. Ordinary. Ten years ago in Ukraine were 65,027 sailors, and in 55680. Russia took seventh place in the ranking after it was Ukraine. In 2015 in was 97 061 thousand. Seafarers, and in Ukraine 69 thousand. Seafarers During this time, the number of seafarers in Ukraine increased by 4 thousand. And in Russia by 41 thousand. We understand that this annexation of the Crimea led to such figures. While a large number of citizens of Sevastopol, Kerch, Feodosia and other places traditionally work in the Navy and those figures have increased the share of employees of Russian sailors.

According to the forecast Manpower Report shortage of officers in the Navy in 2016 will be at 16,500 people, and in 2025 shortage of officers will rise to 147,500 people. If in 2005 39% of all jobs accounted for officer positions, in 2015 already 47%. This demonstrates the dramatic changes in the world fleet, increasingly rich technological equipment requiring higher professional knowledge.

Thus the educational potential role in the socio-economic potential of the region is growing all the time. Human potential is a determining factor in the socio-economic development of society, but even more important potential role of highly qualified personnel. It should be noted that the main achievements of Ukraine in 25 years of independence – a transformation of Ukraine into one of the largest suppliers of maritime labor in the global labor market. This achievement made themselves citizens of Ukraine without the support of the state.

ЕФЕКТИ АСИМЕТРІЇ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ У МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ

Мельников С.В.

У статті аналізуються наукові публікації, присвячені дослідженню впливу асиметрії транспортних витрат на просторовий розподіл економічної діяльності у міжнародній торгівлі. Аналіз виявив, що вплив асиметрії транспортних витрат на агломераційні процеси є нетривіальним та підкоряється каузальній причинності. Асиметричні транспортні витрати є одночасно як результатом так і чинником агломераційних процесів.

Постановка проблеми. Друга половина ХХ століття характеризується бурхливим зростанням обсягів міжнародної торгівлі. Середньорічний темп зростання склав 5,9%, а частка обсягу торгівлі у загальному обсязі виробництва збільшилася більш ніж в три рази [1]. Одним із ключових чинників зростання фахівці вважають зниження транспортних витрат міжнародних перевезень товарів. При цьому зниження транспортних витрат є асиметричним: вплив витрат пов'язаних з морськими перевезеннями на вартість товарів змінився незначно, а ось витрати на авіап перевезення знизилися на порядок, що призвело до стрімкого зростання авіап перевезень і збільшення швидкості міжнародних торгових операцій [2]. Отже дослідження впливу асиметрії транспортних витрат на міжнародну торгівлю безсумнівно представляє теоретичний та практичний інтерес.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу наукових робіт, у яких досліджується вплив транспортних витрат на просторовий розподіл економічної діяльності присвячено чимало праць [3-5]. Проте аналіз наукових праць, присвячених дослідженню впливу саме асиметрії транспортних витрат на агломераційні процеси ще не отримав свого розвитку.

Тож **метою цієї статті** є аналіз наукових публікацій, присвячених дослідженню впливу асиметрії транспортних витрат на просторовий розподіл економічної діяльності.

Основні результати дослідження. В останнє десятиліття спостерігається підвищений науковий інтерес до аналізу взаємозв'язку між транспортними витратами і просторовою структурою економічної діяльності [2-13, 17]. Як відомо, Нобелівську премію з економіки у 2008 році отримав Пол Кругман за створення нової теорії торгівлі, що стала результатом переосмислення класичної теорії міжнародних відносин, розробленої Д.Рікардо, Е.Хекшером та Б.Уліном. Теорія П.Кругмана пояснює парадокс міжнародної торгівлі другої половини ХХ століття: чому значна її частина припадає на взаємний товарообмін між країнами із схожими умовами виробництва, і чому країни імпортують товари, які у них і так виробляються, наприклад, автомобілі. Теорія відносних переваг Рікардо та модель Хекшера-Уліна легко пояснювали, чому торгують країни, що мають відносні переваги у виробництві товарів або наявності факторів виробництва, однак не могли пояснити міжнародну торгівлю майже ідентичними товарами.

У моделі міжнародної торгівлі Хекшера-Уліна серед інших припущень мають місце наступні: відсутні транспортні витрати, робоча сила не може пересуватись між регіонами, виробництво товарів характеризується постійною

віддачею від масштабу, тобто обсяги виробництва зростають пропорційно збільшенню споживання ресурсів.

У своїй теорії міжнародної торгівлі П.Кругман відмовився від цих та інших припущень традиційних моделей. Одним з головних наукових результатів П.Кругмана є побудова та аналіз моделі „центр-периферія”, яка була запропонована у 1991 році [12]. Модель описує два регіони, в яких виробляються два продукти: промисловий та сільськогосподарський. Робоча сила представлена селянами і робітниками. Сільськогосподарський продукт є однорідним і виробляється селянами в умовах постійної віддачі від масштабу. Селяни рівномірно розподілені між регіонами і не можуть залишати їх. Доставка сільськогосподарського продукту між регіонами є безкоштовною. Промисловий продукт є диференційованим і виробляється робітниками в умовах зростаючої віддачі від масштабу. Робітники довільно розподілені між регіонами і можуть вільно переміщатися в пошуках більш високого реального доходу. Промислові підприємства конкурують в умовах монополістичної конкуренції. Доставка промислового продукту пов'язана із транспортними витратами.

Одне з основних питань, досліджуваних в даній моделі – це умови та імовірність виникнення промислової агломерації в одному з регіонів. Для відповіді на це питання аналізуються дві сили: „доцентрова”, яка сприяє агломерації та „відцентрова”, яка перешкоджає агломерації. „Відцентрова” сила пов'язана з селянами, які не можуть залишати свій регіон і таким чином перешкоджають агломерації. „Доцентрова” сила пов'язана з робітниками. Її дія ґрунтується на додатному зворотному зв'язку. Якщо спочатку в одному з регіонів більше промислових підприємств, то значить там і більша диференціація промислових продуктів. В силу дії ефекту зростаючої віддачі від масштабу ціни на промислові товари там будуть нижчими. Диференціація продуктів та більш низькі ціни почнуть приваблювати робітників з іншого регіону, що призведе до ще більшої диференціації промислових продуктів і зниженню цін і т.д. Таким чином, зростаюча віддача від масштабу та диференціація промислових продуктів призведе до промислової агломерації в одному з регіонів. У результаті сформується просторова структура, яка отримала назву "центр-периферія": промисловий "центр" та сільськогосподарська "периферія". Імовірність виникнення такої структури залежить від транспортних витрат. При низьких транспортних витратах імовірність виникнення агломераційного процесу підвищується, виявляється вигідним концентрувати виробничі потужності в одному регіоні і продавати продукцію у два регіони. При високих транспортних витратах імовірність виникнення агломераційного процесу знижується, промислові підприємства рівномірно розподіляються по регіонах.

Таким чином, модель пояснює, як взаємодія зростаючої віддачі від масштабу, транспортних витрат і мобільності факторів виробництва між регіонами може викликати зміну просторової економічної структури. Теорія П.Кругмана отримала назву нової теорії міжнародної торгівлі або нової економічної географії.

Одним з чисельних напрямків розвитку базової моделі П.Кругмана є дослідження впливу асиметрії транспортних витрат на агломераційний процес. У відповідній літературі це питання майже не досліджувалось [9-13]. Серед ґрунтовних праць у цьому напрямку слід зазначити роботи Т.Такахаші [6, 7].

В роботі [6] описується доволі частий випадок, коли асиметрія попиту на транспортні послуги у прямому та зворотному напрямку є причиною виникнення асиметрії транспортних витрат за напрямками. Автор наголошує на важливість

та необхідність дослідження впливу асиметрії транспортних витрат на просторовий розподіл економічної діяльності. Розглядаються два сценарії розподілу: симетричний та агломераційний. Відзначимо, що в моделі асиметрія транспортних витрат є ендогенним параметром – вона виникає як результат поведінки транспортних компаній. Розглядаються дві можливі причини виникнення асиметрії. Перша причина пов'язана з технологією. Припустимо, що на маршруті в прямому і зворотному напрямку працює одна і та ж транспортна компанія. В цьому випадку граничні витрати транспортування в прямому напрямку залежать від обсягів вантажу не тільки в прямому, а й у зворотному напрямку. Розглянемо приклад. Нехай перевізник, який володіє парком вантажних автомобілів, знаходиться в Чикаго. Всі автомобілі після виконання замовлень повинні обов'язково повертатися до місця відправлення (Чикаго). Припустимо, що перевізник отримав замовлення на доставку 100 одиниць товару з Чикаго до Сіетла і для виконання замовлення потрібно 10 вантажівок. Якщо на зворотному шляху з Сіетла до Чикаго автомобілі візьмуть друге замовлення, що не перевищує 100 одиниць товару, то граничні витрати для другого замовлення будуть дорівнювати нулю, тому що автомобілі повинні повернутися до Чикаго у будь-якому випадку. Таким чином, асиметрія транспортних витрат пов'язана саме з вимогою повернення транспортних засобів в місце відправлення. Граничні витрати будуть додатними в напрямку з більш великим попитом і нульові у зворотному напрямку.

Друга причина асиметрії пов'язана з монополістичною конкуренцією транспортних компаній. Як правило, цінові еластичності попиту не збігаються за напрямками і перевізники, що мають монопольну владу, вдаються до цінової дискримінації: при низькій ціновій еластичності попиту підвищують ціну в напрямку з великим попитом.

Для аналізу впливу асиметрії транспортних витрат на розподіл економічної діяльності у просторі Т.Такахаші використовує модель Форсліда-Оттавіано – одну з модифікованих версій базової моделі Кругмана [13]. Модель описує два регіони, в яких виробляються два продукти: проміжний та готовий. Робоча сила представлена робітниками та підприємцями. Проміжний продукт є однорідним і виробляється робітниками. Робітники рівномірно розподілені між регіонами і не можуть залишати їх. За кожен одиницю проміжного продукту робітники отримують фіксований дохід.

Готовий продукт є диференційованим і виробляється підприємцями в умовах монополістичної конкуренції. Підприємці довільно розподілені між регіонами і можуть вільно переміщатися. Встановлюючи ціну, підприємці прагнуть максимізувати свій прибуток – різницю між доходом і вартістю проміжного продукту. Доставка готового продукту в регіоні його виробництва для споживачів є безкоштовною. При доставці в інший регіон споживачі сплачують транспортні витрати, пропорційні ціні готових продуктів. За умовами моделі транспортні компанії здійснюють перевезення в обох напрямках, транспортні засоби завжди повертаються в місце відправлення, ринок транспортних послуг є олігополією Курно.

Досліджуються два випадки: коли підприємці рівномірно розподілені між регіонами і коли всі підприємці зосереджені в одному регіоні. У роботі доведено, що при високій еластичності заміщення продуктів (ступінь взаємозамінності) більш імовірним є виникнення в довгостроковому періоді стійкої симетричної рівноваги. Також отримано, що високі граничні витрати призводять до порушення стійкості обох сценаріїв у довгостроковому періоді.

В роботі [7], на основі моделі з [13], досліджується вплив асиметрії транспортних цін за напрямками на просторовий розподіл економічної діяльності. Відмінність від роботи [6] полягає в тому, що транспортні компанії конкурують вже не за Курно, а за моделлю Бертрана. Актуальність дослідження обумовлена тим, що у відповідній літературі [9-13] транспортні ціни, як правило, розглядаються у якості екзогенних параметрів і таким чином не враховується поведінка транспортних компаній.

Як відомо, транспортні ціни на одному і тому ж маршруті можуть відрізнятися в залежності від напрямку перевезень. У якості прикладу можна привести звіт про ставки фрахту за трьома основними маршрутами лінійних перевезень, в якому видно помітну різницю між парними напрямками (табл.1) [14, 15].

Однією з основних причин асиметрії транспортних цін є асиметрія обсягів торгівлі за напрямками. Якщо у зворотному напрямку попит на транспортні послуги нижче, ніж в прямому, то виникає проблема зворотного завантаження. Разом із вимогою повернення транспортних засобів у місце відправлення це призводить до збільшення ставок фрахту у прямому напрямку.

Таблиця 1

Ставки тарифів (середні ринкові показники) на трьох основних напрямках лінійних перевезень (дол. за TEU)

Рік	Квартал	Транстихоокеанські перевезення		Європа-Азія		Трансатлантичні перевезення	
		Азія – США	США – Азія	Європа – Азія	Азія – Європа	США – Європа	Європа – США
2006	I	1836	815	793	1454	995	1829
	II	1753	828	804	1408	1010	1829
	III	1715	839	806	1494	1041	1854
	IV	1671	777	792	1545	1066	1762
2007	I	1643	737	755	1549	1032	1692
	II	1675	765	744	1658	1067	1653
	III	1707	780	777	1952	1115	1725
	IV	1707	794	905	2054	1147	1766
2008	I	1757	845	1064	2030	1261	1637
	II	1844	987	1104	1937	1381	1610
	III	1934	1170	1141	1837	1644	1600
	IV	1890	1196	1109	1619	1731	1600
2009	I	1670	913	853	1023	1481	1325
	II	1383	802	742	897	1431	1168
	III	1232	817	787	1061	1424	1133
	IV	1322	883	920	1422	1527	1250

Основні результати дослідження [7]:

- доведено, що рівноважна транспортна ціна в певному напрямку є неспадною ступінчастою функцією відносного розміру регіону відвантаження;
- отримано, що між кількістю міжрегіональних перевезень і співвідношенням розмірів регіонів існує прямий зв'язок. При однакових розмірах регіонів обсяги торгівлі зрівнюються, при різних – стають асиметричними;
- встановлено, що асиметрія транспортних цін підвищує імовірність симетричного розподілу економічної діяльності між регіонами у довгостроковому періоді. І навпаки, симетричні транспортні ціни підвищують імовірність виникнення промислової агломерації – просторової структури

"центр-периферія". Таким чином, транспортні витрати в агломераційних процесах можуть виступати у ролі як „доцентрової” так і „відцентрової” сили.

Робота [8] присвячена емпіричному дослідженню джерел виникнення асиметрії транспортних витрат, що впливає на розподіл економічної активності по регіонах Японії. На основі аналізу статистичних даних по транспортним операціям між усіма префектурами Японії досліджується асиметрія ставок фрахту по напрямках і видах транспорту. В якості потенційних джерел такої асиметрії розглядаються економія від агломерації у префектурах [16] та дисбаланс транспортних потоків [17]. Економія від агломерації пов'язана із зосередженням населення та ділової активності у великих містах. Це призводить до розвитку транспортної інфраструктури, підвищення продуктивності праці, зниження собівартості товарів та послуг, у т. ч. транспортних. Дисбаланс транспортних потоків між префектурами пов'язаний із проблемою зворотного завантаження транспортних засобів, що призводить до підвищення ставок фрахту.

На основі економетричного аналізу автори [8] показують, що збільшення на 10% співвідношення між вихідним і вхідним транспортним потоком тягне за собою зниження на 2,1% співвідношення між ставками фрахту вихідного і вхідного транспортного потоку відповідно. Автори доходять висновку, що саме економія від агломерації має вирішальну роль у виникненні як дисбалансу транспортних потоків так і асиметрії ставок фрахту за напрямками.

Висновки. У результаті аналізу наукових праць, присвячених дослідженню впливу асиметрії транспортних витрат на агломераційні процеси можна зробити наступні висновки. Поряд з рівнем транспортних витрат (велики/низьки) важливим чинником, який необхідно враховувати при дослідженні агломераційних процесів у короткостроковому та довгостроковому періодах, є асиметрія транспортних витрат. При цьому асиметрія транспортних витрат є одночасно як результатом так і чинником агломераційних процесів.

Література

1. International Trade Statistics 2005, Geneva: World Trade Organization.
2. Hummels D. Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization // Journal of Economic Perspectives. – 2007. – № 21 (3). – pp. 131–54.
3. Изотов Д.А. Новая экономическая география: границы возможностей / Д.А. Изотов // Пространственная экономика. – 2013. – № 3. – С. 123-160.
4. Мокринська З.В. Нова теорія торгівлі та використання її положень для України / З.В. Мокринська, Н.М. Кушнірук // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб.наук.пр. – Київ: НАУ, 2010. – Вип. 27. – С. 189-195.
5. Познанська І.В. Оцінка передумов та факторів виникнення асиметрії світових ринків транспортних послуг / І.В. Познанська // Економічні інновації: Зб.наук.пр. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2015. – Вип. 2 (60). – С. 96-103.
6. Takahashi T. Asymmetric transport costs and economic geography / Center for Spatial Information Science, University of Tokyo – Japan, 2007. – 31 p.
7. Takahashi T. Directional imbalance in transport prices and economic geography // Journal of Urban Economics. – 2001. – № 69. – pp. 92-102.
8. Tanaka K., Tsubota T. Directional imbalance of freight rates: evidence from Japanese inter-regional data. Discussion papers no.441, IDE-JETRO, 2014.
9. Fujita M., Krugman P., Venables A. J. The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade, The MIT Press, Cambridge, 1999.

10. Fujita M., Thisse J.-F. The formation of economic agglomerations: old problems and new perspectives / *Economics of Cities*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, pp. 3-73.

11. Fujita M., Thisse J.-F. *Economics of Agglomeration*, Cambridge University Press, Cambridge, 2002.

12. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography // *The Journal of Political Economy*. – 1991. – № 99 (3). – pp. 483–499.

13. Forslid R., Ottaviano G. I. P. An analytically solvable core-periphery model // *Journal of Economic Geography*. – 2003. – № 3. – pp. 229-40.

14. Review of maritime transport 2008, report by the UNCTAD Secretariat, New York and Geneva. Режим доступу: http://unctad.org/ru/docs/rmt2008_ru.pdf.

15. Review of maritime transport 2010, report by the UNCTAD Secretariat, New York and Geneva. Режим доступу: http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf

16. Lin J. Geography, history, economies of density, and the location of cities // *Business Review*, Federal Reserve Bank of Philadelphia. – 2012. – Issue Q3. – pp. 18-24.

17. Ishikawa J., Tarui N. Backfiring with backhaul problem: Trade and industrial policies with endogenous transport costs. Discussion paper series HIAS-E-12, Hitotsubashi Institute for Advanced Study, Hitotsubashi University, 2015.

Abstract

The second half of the XX century is characterized by the rapid growth of international trade. The average annual growth rate was 5.9%, while the share of the volume of trade in total production has increased more than three times. One of the key growth factors experts say reduction in transport costs of international transport of goods. The decrease in transport costs is asymmetric: the impact of the costs of maritime transport on the value of the goods has changed slightly, but for air travel expenses decreased by an order that led to the rapid growth of air travel and the increase in the rate of international trade transactions. Thus, the study of the influence of the asymmetry of transport costs on international trade is undoubtedly the theoretical and practical interest. As we know, in 2008 Paul Krugman was awarded the Nobel Memorial Prize in Economic Sciences for his contributions to New Trade Theory, which was the result of a rethinking of the classical theory of Ricardo-Heckscher-Ohlin. P. Krugman's theory explains the paradox of international trade in the second half of the XX century: why countries with similar production conditions are trading with each other, and why countries import goods which they also produce, for example, cars. The theory of the relative merits of Ricardo and Heckscher-Ohlin model is easy to explain why trade the countries with a comparative advantage in the production of goods or the presence of factors of production, but could not explain international trade is almost identical goods. Analysis of scientific works, which examines the impact of transport costs on the spatial distribution of economic activities within the framework of the new international trade theory devoted a lot of work. However, analysis of scientific papers devoted to the study of influence precisely of the asymmetry of transport cost on the agglomeration processes has not yet received its development. The article analyzes the scientific publications devoted to the study impact of the asymmetry of transport costs on the spatial distribution of economic activity in international trade. The analysis revealed that the impact of the asymmetry of transport costs on the agglomeration process is non-trivial and requires further investigation under a new theory of international trade.

**МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД УПРАВЛІННЯ ГАЛУЗЬЮ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ ЩОДО СТВОРЕННЯ МОРСЬКОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ
УКРАЇНИ**

Шемаєв В.В.

У статті розглянуто проблему пошуку шляхів побудови раціональної системи управління у галузі морського транспорту з урахуванням підвищення його ефективності та забезпечення безпеки. Здійснено аналіз міжнародного досвіду щодо функціонування морських адміністрацій у країнах світу, виділено перелік їх основних функцій та повноважень. Обґрунтовані пропозиції щодо удосконалення управління безпекою на морському транспорті в Україні.

Постановка проблеми. За роки незалежності України, система управління у галузі морського транспорту значно еволюціонувала, як з точки зору функціоналу, так і організаційної форми. У 1992 році у відання Державної адміністрації морського транспорту (Укрморфлоту) [1] були передані пароплавства, морські та річні порти, заводи, а також інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству морського флоту СРСР. Сьогодні за формування і реалізацію державної політики в галузі морського та річкового транспорту, а також за управління об'єктами державної власності, в т.ч. морськими торговельними портами, відповідає Міністерство інфраструктури України, в той час як частину функцій із забезпечення безпеки мореплавства виконує Державна служба України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) [2], діяльність якої скеровується міністром інфраструктури. Слід зазначити, що в Україні відбулась значна децентралізація повноважень в системі управління морським транспортом, що має як позитивні наслідки (залучення приватного капіталу у розвиток портової інфраструктури, початок розмежування функцій стивідорної діяльності портів від управління інфраструктурою), так і негативні – скорочення кількості одиниць флоту під прапором України та погіршення системи забезпечення безпеки судноплавства. Пошук шляхів побудови раціональної системи управління у галузі морського транспорту з урахуванням підвищення його ефективності та забезпечення безпеки є загальною проблемою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування державної політики у галузі морського транспорту та її гармонізації із міжнародними документами досліджували, зокрема О. Котлубай [3], О. Липинська [4], С.Ільченко [5], М.Примачев [6], О.Захарова [7], М.Рое [8] та ін. Вітчизняні вчені Д. Прейгер, О.Собкевич [9,10] та О.Карпенко [11] ґрунтовно досліджували шляхи реалізації транзитного потенціалу України, в т.ч. його складової – портової інфраструктури. Пропозиції щодо управлінських рішень, направлених на відродження національного торговельного судноплавства, надавались у роботах В. Жихаревої [12] та О.Котлубая [4].

Невирішені раніше частини загальної проблеми. В той же час проблеми формування та реалізації державної політики у галузі безпеки судноплавства на сучасному етапі реформування морської галузі у науковій літературі

відображено фрагментарно. В умовах поширення інтеграційних процесів з Європейським Союзом та виконання рекомендацій місії Міжнародної морської організації 2015 року існує необхідність пошуку форм і методів підвищення ефективності функціонування морської галузі з урахуванням міжнародного досвіду щодо управління безпекою торговельного мореплавства.

Мета дослідження – аналіз міжнародного досвіду щодо створення та функціонування морських адміністрацій для його імплементації в Україні та обґрунтування пропозицій щодо удосконалення управління безпекою на морському транспорті.

Виклад основного матеріалу. Стратегічним планом розвитку морського транспорту на період до 2020 року [13] на виконання рекомендацій з боку Міжнародної морської організації (далі – ІМО), членом якої є Україна, передбачено утворення Морської адміністрації України як одного з пріоритетних заходів реформування системи державного управління у галузі морського транспорту.

В процесі утворення Морської адміністрації необхідно розрізнити функції «Морської адміністрації» (*Maritime Administration*) та «Портової влади» (*Port Authority*). «Морська адміністрація» – це уповноважений державою орган влади, який забезпечує виконання в Україні положень всіх Конвенцій ІМО. Натомість, «Портова влада» – це юридична особа публічного права, до обов'язків якої входить забезпечення безпеки мореплавства в портах, утримання та розвиток стратегічної інфраструктури, розробка та виконання планів розвитку порту, тощо. В Україні функції портової влади наразі виконує ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – АМПУ).

Розглянемо досвід функціонування морських адміністрацій у провідних морських державах світу (Велика Британія, США, Німеччина та Швеція).

У *Великій Британії* зазначені функції виконує Морська берегова охоронна агенція (UK Maritime and Coastguard agency) [14]. Це виконавче агентство Департаменту транспорту Великої Британії, що працює з метою запобігання аварій на морському транспорті та втрачання життів на морі та несе відповідальність за виконання британських та міжнародних морських законів, конвенцій та політики безпеки на морі. З 2015 року агенція також відповідальна за пошуково-рятувальні операції із використанням вертолітної техніки. В цілому агенція відповідальна за безпеку моряків у водах Великої Британії та моряків, що ходять на суднах під її прапором, а також технічне обладнання цих суден та їх справну роботу; сертифікацію кваліфікації моряків; нагляд за екологічною безпекою узбережжя і вод; нагляд за точністю гідрографічних даних та здійснення портового контролю.

У *США* функції морської адміністрації розподілені між Морською Адміністрацією (MARAD) та Береговою охороною (USCG) [15]. MARAD діє в рамках Департаменту транспорту США та має 10 філій, що розташовані за географічним принципом – у морських портах та на внутрішніх водних шляхах. Основні функції адміністрації пов'язані із регулюванням діяльності суден та судноплавства, суднобудування, судових та портових операцій; регулюванням питань державної безпеки, навколишнього середовища, охорони здоров'я; наглядом за виконанням вимог міжнародних конвенцій з охорони судноплавства.

В той час USCG є єдиною військовою організацією в рамках Департаменту внутрішньої безпеки США, що регулює питання безпеки на прикордонній території та охорони навколишнього середовища. Її основними функціями є: забезпечення безпеки портових споруд, морських шляхів та прикордонної

території; контроль розповсюдження наркотичних речовин; допомога морській навігації; здійснення пошукових та рятувальних операцій; нагляд за живими морськими ресурсами; реалізація міграційної політики; здійснення рятувальних операцій на льоду; військова оборона тощо.

В *Німеччині* функції морської адміністрації виконує Федеральне Міністерство Транспорту та Цифрової Інфраструктури Німеччини [14]. Це міністерство займається регулюванням морських та річкових шляхів Німеччини, забезпечуючи безпеку судноплавства та виконання вимог світових конвенцій. Для виконання своїх функцій Міністерство має три морські виконавчі агенції:

Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті (забезпечення безпеки морського судноплавства, включаючи здоров'я і безпеку моряків, зайнятих на морських судах. При розслідуванні інцидентів, що викликають забруднення або ризики, агентство також відповідає за інтереси захисту морського середовища);

Федеральна адміністрація водних шляхів та судноплавства (забезпечення безпечного та економічно ефективного судноплавства; контроль експлуатації, модернізації та будівництва федеральних водних шляхів, таких як: шлюзи, мости, водозливи; контроль руху суден у прибережній зоні та у внутрішніх водах, а також використовує судна для різних завдань (прокладка буїв, рятувальні операції));

Федеральна морська та гідрографічна агенція виконує широкий спектр функцій, серед яких є: штормові попередження для Північного і Балтійського морів та їх дослідження щодо прогнозування та вимірювання рівня води у цих морях; публікація офіційних навігаційних карт для торгових суден і малих суден; здійснення морських обстежень щодо пошуку затонулих суден; схвалення морських інженерних проектів (офшорні вітрові електростанції, підводні кабелі та трубопроводи); надання морських послуг для комерційних перевезень, таких як: вимірювання тоннажу, оформлення документів національного прапора; підтримка та надання допоміжних засобів для німецьких комерційних судів; видача та перевірка міжнародно-правових актів для моряків; тестування та затвердження правил радіолокації, навігації та радіоустаткування; встановлення морських штрафів за результатами екологічного моніторингу а також за екологічні злочини; аналіз в лабораторіях зразків масла і води, що використовуються на судах; постійне представництво в міжнародних комітетах і в ЄС, міжнародне співробітництво з декількома гідрографічними службами, університетами та науково-дослідними інститутами; представництво в Міжнародній морській організації (ІМО). У *Швеції* функції морської адміністрації виконують дві установи: Шведська Морська Адміністрація (ШМА) і Транспортна Агенція (ТА) [14].

ШМА є державною організацією, що є відповідальною за безпечну навігацію у портах Швеції. Центральне управління Адміністрації знаходиться у місті Норчепінг, а регіональні організації – розташовані недалеко від узбережжя Швеції і великих озер. У місті Гетеборг існує також морський авіаційний рятувальний центр. Основними функціями ШМА є проведення лоцманської та фарватерної проводки, інформування про рух морських суден; криголамні операції; гідрографія; морські і авіаційні пошуково-рятувальні операції; та обслуговування моряків.

ТА є державною установою Міністерства підприємництва, енергетики і комунікації, що пильнує за виконанням вимог безпеки на морському, залізничному, дорожньому та повітряному транспорті (заснована 1 січня 2009 року). Її основні функції пов'язані із: контролем за прибуттям іноземних суден у

морські порти Швеції на предмет забезпечення безпеки у портах та у навколишньому середовищі; аналіз нещасних випадків на морі; контроль виконання вимог міжнародних конвенцій та ШМА у портах Швеції.

Далі розглянемо досвід функціонування морських адміністрацій у країнах Східної Європи, що мають вихід до Чорного та Балтійського морів (Болгарія, Румунія, Латвія) і можуть за певними ознаками економічного розвитку бути порівняні з Україною.

Так, у *Республіці Болгарія* створено Виконавче агентство «Морської Адміністрація», яке є державною установою, що регулює безпеку судноплавства у морських та річкових портах Болгарії та знаходиться під підпорядкуванням Міністерства Транспорту, Інформаційних технологій та Комунікації Республіки Болгарія [14]. Її функції охоплюють: організацію і координацію діяльності, пов'язаної з безпекою судноплавства на морі та у внутрішніх водних шляхах; здійснення контролю за: а) дотриманням вимог безпеки судноплавства болгарських та іноземних суден; б) спостереженням умов життя і праці моряків; в) надання послуг з організації морського руху; г) дотримання вимог до якості для морських видів палива. Ця установа забезпечує фактичний зв'язок між урядом і суднами, що плавають під болгарським прапором; здійснює організацію та координацію роботи з пошуку і порятунку людей, суден і літаків, що зазнають лиха, а також нагляд і організацію захисту морського середовища і річки Дунай від забруднення з суден; здійснюють сертифікацію кваліфікації моряків; ведення реєстрів суден, моряків, морських та річкових портів – операторів в Республіці Болгарії.

Румунська морська установа (РМА) є державним органом, відповідальним за безпеку судноплавства, що підпорядкований Міністерству Транспорту та Інфраструктури Румунії [14]. РМА була створена як державна організація як юридична особа із позабюджетним фінансуванням шляхом злиття Інспекції цивільної навігації та Румунського судового реєстру, при цьому було поєднано всі їх права та обов'язки. РМА здійснює свої завдання через свій власний персонал, через офіси капітанів портів та технічні інспекції. Основними функціями РМА є наступні: виконання вимог міжнародних конвенцій; перевірка й контроль за навігацією; виконання зобов'язань держави-прапору, держави-порту; координація пошуково-рятувальних операцій; координація діяльності щодо запобігання нафтових забруднень; реєстрація суден під румунським прапором; реєстрація та сертифікація моряків та суден; технічний нагляд, класифікація суден; представництво румунського уряду в міжнародних організаціях і т.і.

На Балтиці *Латвійська морська адміністрація (ЛМА)* є державною організацією, що підпорядкована Міністерству Транспорту Латвії, і забезпечує планування і реалізацію морської політики в Латвії для досягнення безпечного, надійного та ефективного судноплавства [14]. Головний офіс ЛМА знаходиться у м. Рига. Основними функціями є наступні: діяльність щодо забезпечення безпечного та надійного судноплавства у портах та прибережних водах, підвищення безпеки на судах для членів екіпажу та пасажирів, запобігання забруднення моря, підвищення конкурентоспроможності латвійського флоту у світі та сприяння конкурентоспроможності латвійських моряків у світі. Також адміністрація здійснює: реєстрацію суден під прапором Латвії; гідрографічні роботи (вимірювання глибин, написання навігаційних карт, забезпечення безпеки судноплавства); сертифікацію кваліфікації моряків тощо.

Отже, узагальнено функції, що виконують морські адміністрації у вищерозглянутих країнах подано у табл. 1.

Таблиця 1.
Перелік основних функцій, що виконують морські адміністрації у країнах світу

Країни /виконавчі органи/функції	Велика Британія	Німеччина			Швеція	США		Болгарія	Латвія	Румунія	
	Морська Берегова Охоронна Агенція	Федеральне бюро розслідувань	Фед. адміністрація водних шляхів та водних шляхів та	Федеральна Морська та Гідрографічна Агенція	Морська Адміністрація	Транспортна агенція	Морська Адміністрація	Берегова Охорона	Морська Адміністрація	Латвійська Морська Адміністрація	Морська адміністрація
Дотримання вимог світових конвенцій	X			X		X	X				X
Пошуково-рятувальні операції	X	X			X			X	X		X
Гідрографія	X			X						X	
Сертифікація моряків	X			X	X				X	X	X
Захист навколишнього середовища	X	X		X		X		X	X	X	
Безпека судноплавства під національним прапором	X	X	X				X	X	X	X	X

Джерело: складено автором на основі [14, 15, сайтів морських адміністрацій]

З урахуванням міжнародного досвіду висновки для України щодо функцій, які має виконувати морська адміністрація, що зараз створюється полягають у наступному:

(1) морська адміністрація має бути створена у формі окремого органу, що є притаманним як провідним морським державам, так і державам, що мають вихід до Чорного та Балтійського моря;

(2) основними функціями створюваної в Україні морської адміністрації з проаналізованих у дослідженні, є: забезпечення безпеки судноплавства, здійснення пошуково-рятувальних операцій, дотримання та виконання зобов'язань міжнародних конвенцій; сертифікація кваліфікації моряків та ведення реєстру судноплавства, гідрографія, захист морського середовища;

(3) до варіативних функцій також можуть бути віднесені: здійснення криголамних операцій, авіаційних пошуково-рятувальних операцій, лоцманської проводки, підвищення конкурентоспроможності національного флоту та моряків у світі, схвалення морських інженерних проектів (офшорних, підводних), регулювання суднобудування та забезпечення державної безпеки в цієї сфері.

В Україні на початку 2018 року відбудеться черговий аудит ІМО щодо виконання Україною конвенційних зобов'язань держави-прапора, держави-порту та прибережної держави. Окрім необхідності вирішення основного проблемного питання – наявності декількох органів державної влади, які виконують частину функцій держави-прапора, держави-порту та прибережної держави зусилля Уряду на шляху розбудови співпраці з ІМО слід фокусувати на:

оновлення та імплементація загальнодержавної стратегії безпеки на морі та профілактики забруднення;

розробленні плану дій для ратифікації або приєднання до Документів ІМО, які ще не імplementовано або не ратифіковано в Україні (зокрема, Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції 1974 року з охорони людського життя на морі, Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод і осадів і управління ними, Міжнародної конвенції 2001 року про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом та Міжнародної конвенції 2001 року про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на судах);

розмежуванні функцій органів державної влади, що виконують функції держави-прапора та держави-порту від комерційних підприємств (навіть якщо вони 100% належать державі), що здійснюють господарську діяльність та мають зобов'язання гарантувати безпеку та попереджувати забруднення у портах та на борту суден;

покладанні незалежної функції розслідування аварій, залучення незалежних експертів та здійснення комунікацій з ІМО на орган у підпорядкуванні Кабінету Міністрів України або Міністерства інфраструктури України.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Морська адміністрація України має бути єдиним органом державної влади в структурі Міністерства інфраструктури України з обов'язками забезпечення безпеки та захисту на морі морського транспорту, захисту морського середовища, сприяння судноплавству та оформлення свідoctв на судна та дипломування моряків. Виходячи з практики, повноваження нової Морської адміністрації можуть бути умовно поділені на три групи: (i) повноваження, які на сьогоднішній день належать Мінінфраструктури; (ii) повноваження, які на сьогоднішній день належать Укртрансбезпеці та (iii) нові повноваження. Для формування переліку функцій нової Морської адміністрації доцільно використати міжнародний досвід провідних морських держав та морських держав-сусідів України. При цьому, бажано не переобтяжувати нову Морську адміністрацію надлишковими функціями, сконцентрувавшись на основних функціях, таких як: забезпечення безпеки судноплавства, здійснення пошуково-рятувальних операцій, дотримання та виконання зобов'язань міжнародних конвенцій; сертифікація кваліфікації моряків та ведення реєстру судноплавства, гідрографія, захист морського середовища. Доречним вважається залучення місії ІМО до обговорення Проекту положення про Морську адміністрацію України та її функцій (за участі робочої групи при Міністерстві інфраструктури України). При цьому треба врахувати

чітке розмежування функцій між Морською адміністрацією України, АМПУ та Укртрансбезпекою.

Перспективними напрямками досліджень вважається обґрунтування оптимального варіанту покладання незалежної функції розслідування аварій на морському транспорті на орган у підпорядкуванні Уряду, а також розроблення ключових показників ефективності для запланованої до створення Морської адміністрації України.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 січня 1992 р. № 4 «Про створення Державної адміністрації морського транспорту України». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4-92-%D0%BF>.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>.
3. Котлубай О.М. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: [монографія]/О.М. Котлубай. - Одеса: ІПРЕД НАНУ, 2011. - 427 с.
4. Котлубай О. Формування нової морської транспортної політики України [Електронний ресурс] / О. Котлубай, О. Липинська // Вісник Національної академії наук України. - 2010. - № 3. - С. 2732. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vnanu_2010_3_4.pdf.
5. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів : автореф. дис. канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / Ільченко С. В. – Одеса, 2007. – 20 с.
6. Примачев Н.Т., Печерская Н.В. Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота. — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2003. — 280 с.
7. Захарова О.В. Особливості розвитку процесів глобальної інтеграції в транспортному секторі // Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. 2013. №5 С.100-106.
8. Roe M. Maritime governance and policy-making. London: Springer Verlag; 2013.
9. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.
10. Собкевич О.В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайліченко, А.В. Шевченко, В.М. Русан, Є.В. Белашов. – К.: НІСД, 2016. – 46 с.
11. Карпенко О. О. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України [Електронний ресурс] / О. О. Карпенко, Г. Ю. Продченко // Вод. транспорт. – 2012. – Вип. 2. – С. 123–128.
12. Жихарева В.В. Умови ефективної реалізації інвестицій у розвиток флоту судноплавних компаній України / В. Жихарева // Економічний аналіз. – 2010. – № 7. – С. 45–47.
13. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року затверджено наказом Міністерства інфраструктури України 18 грудня 2015

року № 542. – [Електронний ресурс]. – режим доступу: <http://mtu.gov.ua/documents/445.html>.

14. European Maritime Safety Agency (2007) An overview of the 29 European maritime administrations. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/621/23.html>

15. Borland, Curtis (2015). US Coast Guard and MARAD Efforts // Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea, Proceedings of the Marine Safety & Security Council 72.3.

Abstract

After declaration of Ukraine's independence, the national governance system in the field of maritime transport has evolved considerably, both in terms of functional and organizational forms. The article reviews the problem of finding ways to build a rational governance system in the maritime transport industry of Ukraine to ensure its efficiency and safety in the context of fulfilling recommendations of the International Maritime Organization (IMO) audit mission to Ukraine held in 2015. The article clearly distinguished the terms "Maritime Administration" and "Port Authority", stating that the former covers issues like maritime governance, maritime safety and compliance with IMO conventions, while the latter refers to public entities responsible for port infrastructure development and shipping safety in port waters etc.

The analysis of international experience of establishing maritime administrations in both leading maritime nations, such as U.K. and U.S., and some standing on the Black&Baltic seas, showed the differences in their functions and powers. The research proposed a set of recommendations for improving safety management of maritime transport in Ukraine. Thus, the article suggested that a new Maritime Administration of Ukraine should be established as a separate governmental body under the Ministry of Infrastructure of Ukraine, which is typical for the countries analyzed in the paper.

Based on the analysis of the governance system in the maritime transport industry, the functions of the new Maritime Administration could be divided into three groups: (i) functions, which today belong to the Ministry of Infrastructure; (ii) functions, which are responsibilities of the State Service of Ukraine for Transport Safety, and (iii) new functions.

To generate the list of functions of the new Maritime Administration it is advised to use international experience of leading maritime countries and maritime nations neighboring Ukraine. Thus, it is desirable not to burden the new Maritime Administration with redundant functions, focusing on core functions such as maritime security, search and rescue operations, compliance and fulfillment of international conventions, certification and training of seafarers and maintenance of ship registers, hydrography, and protection of the marine environment. It is appropriate to attract IMO mission to discuss the draft Regulation on Maritime Administration of Ukraine and its functions (with the participation of the working group at the Ministry of Infrastructure of Ukraine). One must ensure a clear separation of functions among the Maritime Administration of Ukraine, and Ukrainian Sea Port Administration and State Service of Ukraine for Transport Safety. In light of upcoming IMO mission to Ukraine in 2018, the article delivered a set of policy activities that need to be implemented in order to successfully pass IMO audit.

УДК 338.48 (477)

ТУРИСТИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ КРИЗЬ ПРИЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Нездоймінов С.Г., Андрєєва Н.М.

У статті проведено дослідження сучасного стану ринку перевезень туристів на водному транспорті. Виявлено найбільш суттєві проблеми річкових пасажирських перевезень, що впливають на розвиток туризму у державі. Обґрунтовано необхідність модернізації сектору водного пасажирського транспорту. Доведено, що стабільне функціонування річкового транспорту створює умови для розвитку туристичного ринку. Розроблено рекомендації щодо розвитку сфери туристичних перевезень на річковому транспорті.

Постановка проблеми. Наша держава, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту. Позитивним напрямком у співробітництві з ЄС та на основі орієнтирів національної транспортної політики України щодо розробки стратегії розвитку річкового транспорту є включення його у систему мультимодальних перевезень та в мережу пріоритетних транспортних маршрутів. Це є доцільним, в першу чергу, на підтримку необхідності впровадження державної політики України як транзитної держави та з огляду важливості у сьогоденні імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. На сучасному етапі розвитку економіки України, перед вітчизняними підприємствами водного транспорту постає проблема формування динамічного попиту на послуги щодо транспортування туристів водними шляхами України. Сьогодні водний сектор транспорту потребує оптимізації діяльності річкових та морських портів, модернізації пасажирського флоту та заходів щодо якісного обслуговування туристів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок в опрацювання теоретичних і практичних проблем з організації перевезень та напрямів розвитку підприємств сфери водного транспорту зробили автори: Буркинський Б. і Єфімова Г. обґрунтували концептуальні засади реструктуризації українського суднобудування [1]; Підлісний П., який досліджував основні проблеми сучасного стану та перспективи розвитку внутрішнього водного транспорту [2]; Котлубай В.О. розглянув проблеми відродження прибережних пасажирських перевезень в системі морського туризму України [3]; Тимошук О. М., Горошко К. О. провели аналіз європейського досвіду розвитку внутрішнього водного транспорту [4] та ін. В цілому, їх висновки зводяться щодо необхідності розвитку міжнародної інтеграції транспортних комунікацій держави, розробки інвестиційних проектів, модернізації інфраструктури портів України. Проте науковий доробок не охопив проблеми розвитку туристичних перевезень у галузі внутрішнього водного транспорту, що актуалізує потребу в подальших наукових дослідженнях у даному напрямі.

Метою дослідження є аналіз сучасного стану (тенденцій) розвитку ринку туристичних перевезень на водному транспорті на підґрунті визначення напрямків активізації діяльності транспортних та туристичних підприємств, а

також розробка практичних рекомендацій щодо подальшого розвитку туристичних перевезень на річковому транспорті в Україні.

Основні результати дослідження. Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро - 1,205 тис. км та (його протоки р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км, р. Дунай - 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км). За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії р. Дніпро та р. Прип'ять, рух по р. Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням згаданих річок в цьому районі.

Звернемо увагу, що у 2014 році ресурсний парк річкових суден України складав 1 648 од., 20 % з яких непридатні до експлуатації. У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 46,7 % (770 од.) і 44,4 % (731 од.) складають службово-допоміжні і транспортні судна. Також є: технічні судна, частка яких 6,9 % (113 од.) і судна спеціального призначення – 2,1 % (34 од.). Транспортні судна мають загальну вантажопідйомність 899,8 тис. тон і пасажиромісткість – 16,4 тис. пасажирів. Це: вантажні наливні – 38 од; вантажні суховантажні – 590 од.; пасажирські та вантажопасажирські – 103 од. Транспортні річкові судна здебільшого належать таким судноплавним компаніям, як ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (м. Ізмаїл), АСК «Укррічфлот» (м. Київ), KDM Shipping Public Ltd (Кіпр) – холдингової компанії судноплавного оператора ТОВ «Столична судноплавна компанія» (м. Київ), ТОВ СП «НІБУЛОН» (агропромислова група) та іншим. Середній термін експлуатації річкового флоту 21 – 25 років, лише 18 % флоту має вік менший, ніж 20 років. Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Значна частка суден наближається до критичного терміну служби. У структурі транспортного флоту найбільша частка застарілих суден припадає на: вантажопасажирські (97,1 %), вантажні наливні (89,5 %) і суховантажні (84,4 %). У структурі флоту спеціального призначення найбільша частка застарілих суден припадає на: рейдове-маневрові, буксирні і роз'їзні судна – 90,7 %; технічні – 79,6 % і службово-допоміжні судна – 77,7 %. Наявна інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5 – 10 % від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів [5]. Відсутність сучасної законодавчої бази функціонування річкового транспорту, коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові, створили загрозу розвитку інвестиційного потенціалу річкових перевезень туристів [6].

В той же час, як свідчить світовий досвід, сучасні транспортні послуги є невід'ємною складовою здійснення подорожі, умовою розвитку туристичного ринку і належать до основних послуг, що формують продукт туроператора [7]. Аналіз даних стосовно розподілу витрат суб'єктів туристичної діяльності України на послуги транспортування туристів у 2012 – 2015 рр., вказує на загальне їх збільшення на 26,4%. Але скорочення кількості пасажирських суден, придатних до експлуатації, пропозицій перевізників водного транспорту привело до зменшення витрат туристичних підприємств щодо транспортування туристів водними шляхами на 81,3 %, а в Одеській області, яка є приморським

регіоном, майже в чотири рази. Найбільша питома вага приходить на авіаперевезення, водний туризм за останні 3 роки тяжіє до спаду [8].

Таблиця 1
Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності у сфері транспорту України у 2015 р.

Капітальні інвестиції в економіку України та розподіл інвестицій за видами економічної діяльності у сфері транспорту	Код за КВЕД-2010	Освоєно (використано) капітальних інвестицій у 2015 р.			2014 р. у % до 2013 р.
		млн. грн	у % до		
			загального обсягу	2014 р.	
Усього капітальних інвестицій, Україна		251154,3	100,0	98,3	75,9
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Н	16278,0	6,5	93,0	72,2
Наземний і трубопровідний транспорт	49	7218,0	2,9	166,7	59,5
Водний транспорт	50	333,8	0,1	129,3	169,5
Авіаційний транспорт	51	658,7	0,3	166,5	49,7
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	52	7981,9	3,2	64,2	78,9
Поштова та кур'єрська діяльність	53	85,6	0,0	56,8	49,8

Серед основних проблем галузі, на наш погляд, найбільш вагомими є недостатні обсяги залучення інвестицій щодо модернізації портової круїзної та туристичної інфраструктури, у будівництво сучасного круїзного флоту. Так інвестиції в галузі транспорту у загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України у 2015 р. склали 6,5%. А обсяг освоєних капітальних інвестицій в секторі водного транспорту у 2015 році, складає 0,3 млрд грн або 0,1% у загальному обсязі інвестицій (див. табл. 1) [9].

Таблиця 2
Пасажирооборот підприємств транспорту у 2015 р. [10]

Види перевезень	Пасажирооборот		Перевезено пасажирів	
	млн. пас. км	у % до 2014р.	млн.	у % до 2014р.
Загалом у галузі	97280,7	91,5	5175,7	87,7
у т. ч.				
залізничний	35425,6	98,8	389,8	100,1
автомобільний	34775,6	81,6	2259,8	77,6
водний	22,3	53,1	0,6	96,9
авіаційний	11362,4	98,1	6,3	97,4
трамвайний	4238,1	98,7	738,3	95,9
тролейбусний	6092,1	95,6	1080,5	98,5
метрополітенівський	5364,6	96,5	700,4	96,5

Дослідження вказують на потенціал ринкового попиту туристів щодо організації водних подорожей по р. Дніпро. Так, згідно зі статистикою Річкової інформаційної служби водних шляхів України, протягом 2014 р. по р. Дніпро

перевезли 75778 пасажирів. Кількість перевезень пасажирів річковим транспортом по р. Дніпро збільшилася у 5 разів порівняно з 2013 р. В той же час, аналіз проблем розвитку галузі показав, що для успішного функціонування ринку, необхідним є комплексний розвиток усіх елементів пасажирського судноплавства і відповідної йому інфраструктури, кооперація з туристичними операторами та розробка маркетингових заходів. Відсутність стратегічного бачення перспектив розвитку галузі привели до того, що перевезення пасажирів транспортом у 2015 р. складають 87,7% від обсягу 2014р. (див. табл. 2). Як бачимо, перевезення пасажирів водним транспортом також скоротилося порівняно з 2014 роком.

Таблиця 3

Динаміка перевезень пасажирів національними перевізниками по р. Дунай у 2013-2014 рр.
(складено авторами на підставі [12])

Показники	2013			2014		
	Україна	Болгарія	Румунія	Україна	Болгарія	Румунія
Кількість пасажирських суден, що знаходяться в експлуатації, (од.)	6	5	6	6	13	8
Кількість перевезених пасажирів в межах кордонів країни (тис. чол.)	7,0	-	173,0	4,0	2,0	150,0
Кількість перевезених пасажирів в закордонному сполученні (тис. чол.)	8,0	20,0	-	5,0	24,0	6,0

На ринку водних транспортних подорожей по р. Дніпро та р. Дунай, туристичні перевезення за круїзною програмою, здійснюють судноплавні компанії «Червона рута» та ПрАТ «Українське дунайське пароплавство» (УДП), які мають 8 суден загальною місткістю 1618 пасажиро – місць. УДП має 4 круїзних пасажирських теплохода і 2 екскурсійно-прогулянкових судна. Круїзний флот УДП здійснює круїзи по маршрутам Пассау-Відень-Будапешт-Пассау, Пассау-Відень-Будапешт-Вилкове-Пассау. Прогулянкові теплоходи забезпечують екскурсійне обслуговування туристів в дельті Дунаю. За 2014 р. перевезено 9,0 тис. пасажирів. Круїзні судна ПрАТ «УДП» здійснюють туристичні перевезення на самому конкурентному ринку річкових круїзів. Щорічно спостерігається зростання цього ринку на 5-7%. Конкурентами є більше 30 круїзних компаній і компаній-туроператорів з Німеччини, Австрії, Швейцарії, Франції, Нідерландів, США, Австралії і Канади та ін. Всього на Дунаї, круїзні перевезення здійснюють близько 230 річкових круїзних суден. У 2015 р. на круїзних судах в Дельту Дунаю перевезено близько 83 тис. туристів, що становить 93% від показника 2014 р. [11]. В українську частину дельти Дунаю у 2015 році круїзні судна не заходили. За обсягами внутрішніх пасажирських перевезень по річці Дунай у 2013-2014 рр., річковий флот України значно поступається Румунії, а Болгарії в міжнародних туристичних перевезеннях (див.

табл. 3) та складає 6% від загального обсягу міжнародних перевезень туристів по р. Дунай [12].

У той же час, зрозуміло, що природоохоронна територія Дельти Дунаю має свою екологічну місткість і допустиме екологічне навантаження щодо туристичних перевезень водним транспортом. Тому необхідно одночасно з розвитком перевезень, впроваджувати заходи щодо екологізації інфраструктури туризму та рекреації в регіоні прийому туристів [13]. Необхідно відзначити, що в той час, як в усьому світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту, в Україні скорочується попит на річкові перевезення і, відповідно, зменшуються обсяги перевезень вантажів і пасажирів, скорочується кількість торговельних суден, в тому числі під національним прапором, відповідно зменшуються валютні надходження держави, отримані від роботи флоту, та податкові відрахування до державного та місцевих бюджетів.

Отже, розвитку ресурсного потенціалу туристичних перевезень на водному транспорті України заважає низка негативних чинників, до яких належать наступні:

- відсутність базового законодавства щодо внутрішнього водного транспорту;
- скорочення капітальних інвестицій у галузь;
- високий рівень зносу основних фондів річкового транспорту, включаючи інфраструктуру портів і флот;
- скорочення державного фінансування, необхідного для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів, проведення днопоглиблювальних робіт, ремонту шлюзів тощо;
- економічна звантаженість на видатки судновласників, пов'язані з користуванням внутрішніми водними шляхами (плата за шлюзування, плата за спеціальне водокористування, акциз на паливо, оплата за розведення мостів тощо).
- низький рівень конкуренції в галузі та відсутність сучасного річкового малотоннажного пасажирського флоту.

Як підкреслюється у працях вітчизняних фахівців, для розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту необхідно розробити і впровадити науково обґрунтовану стратегію розвитку річкового транспорту України як на довгострокову перспективу, так і на середньостроковий і короткостроковий періоди [2, с. 16]. Сучасний розвиток європейського ринку річкових туристичних перевезень відбувається за рахунок освоєння нових регіонів, зменшуючи навантаження на вже освоєні рекреаційні території, формування конкурентних переваг на основі якісного обслуговування і мобільності круїзного флоту нового покоління. Необхідність розвитку потенціалу річкових перевезень туристів диктується високою прибутковістю ринку круїзних послуг, завдяки визнанням у світі конкурентним перевагам транспортування водними шляхами.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Впровадження сучасних інструментів управління туристичними перевезеннями на водному транспорті, вимагають розробки програмних заходів щодо відродження річкового пасажирського транспорту, модернізації транспортної інфраструктури. На нашу думку, активізації туристичних перевезень водним транспортом, буде сприяти розробка у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо

розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту та туризму. Необхідно знизити економічну завантаженість на загальний обсяг видатків судновласників, що пов'язані з користуванням внутрішніми водними шляхами (плата за шлюзування, плата за спеціальне водокористування, акциз на паливо, оплата за розведення мостів тощо); побудувати і ефективно використовувати сучасний малотоннажний пасажирський флот для забезпечення водних перевезень туристів. Подальші дослідження будуть спрямовані на розробку конкурентних стратегій підприємств галузі.

Література

1. Буркинський Б. Концептуальні засади реструктуризації суднобудування України / Б. Буркинський, Г. Єфімова // Економіст. – 2010. – №. 7. – С. 39-42.
2. Підлісний П. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку/ П. Підлісний // Економіст. – 2016. – №.1. – С. 10-20.
3. Котлубай В. О. Відродження прибережних пасажирських перевезень в системі морського туризму України / В. О. Котлубай // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – № 26. – 2013. – С.36-42.
4. Тимошук О. М. Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній / О. М. Тимошук, К. О. Горошко // Проблеми економіки. — 2015. – №4. – С. 73 – 78.
5. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року. Наказ Міністерства інфраструктури України 18 грудня 2015 № 543. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.pdf>
6. Nezdouminov S. Cruise tourism as a factor of development of the investment potential of the Ukrainian Danube /S. Nezdouminov// Journal of Danubian Studies and Research. - 2016, Vol 6, No 1, p. 312 - 319.
7. Нездойминов С. Г. Основы круизного туроперейтинга: учебное пособие /С. Г. Нездойминов // – Херсон: Издатель Гринь Д.С., 2013. – 320с.
8. Туристична діяльність в Україні у 2015 році: статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 76 с.
9. Капітальні інвестиції у січні–грудні 2015 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ioz.htm
10. Транспорт і зв'язок України – 2015 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2016. – С. 67–68.
11. Наблюдение за рынком Дунайского судоходства: итоги 2015 г. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/publication/Market%20observation%202015/Marktbeobachtung%202015%20RU.pdf>
12. Статистика Дунайского судоходства в 2013-2014 гг. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/Stat%2020132014%20RU.pdf>
13. Нездойминов С. Г. Проблеми розвитку туризму та рекреації на природоохоронних територіях Дельти Дунаю / С. Г. Нездойминов, Н. М. Андреева // Науковий вісник Одеського національного економічного

університету. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2015. - № 7 (227). - С. 64-77.

Abstract

In the article research of modern market of transportations of tourist's condition is conducted on a water-carriage. Found out the most substantial problems of river passenger transportations which influence on development of tourism in the state. Grounded necessity of modernization the sector of passenger water-carriage. It is well-proven that the stable functioning of river transport creates terms for tourist market development. Recommendations are developed in relation to development of sphere of tourist transportations on a river transport.

Purpose. On the modern stage of development of economy of Ukraine, before the domestic enterprises of water-carriage the problem of forming of dynamic demand appears on services in relation to transporting of tourists to the tourist resources in the regions of Ukraine. Today the water sector of transport needs optimization of activity of river and marine ports, modernization of passenger fleet and measures, on high-quality maintenance of tourists. **Methodology.** In the process this study used the methods of analysis and synthesis, induction and deduction (used in determining the factors that affect the tourist traffic), systematization and generalization (to clarify the problems of port infrastructure modernization and development of measures to ensure the service of tourists on water transport, systematization of the key aspects of the development of tourist traffic and in general on the waterways of the country). **Findings.** Among the basic problems of industry, in our view, most ponderable are insufficient volumes of bringing in of investments in relation to modernization of port and tourist infrastructure, in building of modern fleet. Investment in transport in the total volume of capital investments in Ukraine's economy in 2015 amounted to 6.5%. And volume of investments in the sector of water-carriage in 2015 years, makes 0,3 milliards of UA or 0,1% in the general volume of a particular investments. By volumes of domestic passenger traffic on the Danube in 2013-2014, river fleet of Ukraine is considerably inferior to Romania and Bulgaria in international tourist traffic and 6% of total international tourist traffic on the river Danube. The analysis of problems of development of tourist transportations retained that for the successful functioning of market of water tourism it is necessary complex development of all elements of navigation and proper him infrastructure. **Originality.** The scientific novelty of the research is to identify a system of measures to ensure the revitalization and development of the tourist movement in the enterprises of water transport in Ukraine. **Practical value.** It is necessary to reduce an economic work-load on the general volume of charges of ship-owners which are related to using internal waterways (paying for locking, paying for the special water consumption, excise on a fuel, payment for breeding of bridges and others like that; to build and effectively use a modern passenger fleet for providing of water transportations of tourists.

ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Андрієнко М. М.

У статті встановлено сутність та зміст, а також обґрунтовано функції „блоку гармонізації інтересів вантажовласників та транспортного центру” та „блоку адаптування до змін потреб і вимог клієнтури”, визначено алгоритм розрахунку коефіцієнту адаптування центру до змін потреб та вимог клієнтів та коефіцієнту гармонізації інтересів транспортного центру та клієнтів, визначено їх вплив на дохідність перевізних та сервісних послуг.

Постановка проблеми. У сфері вітчизняної та зарубіжної економіки послуги займають найбільшу частку серед галузей народного господарства. Сфера послуг досить швидко розвивається за рахунок або створення нових або покращання якості уже існуючих. Як відомо, на ринку послуг, який представлено більш вузькими ринками, виділяють сферу транспорту, яка також ділиться на менші складові. Традиційно у практиці доставки вантажів залізницею універсальним способом транспортування визначають контейнер. Споживачі таких перевезень отримують набір послуг залізничного транспорту, проте фактично вони купують переваги, які надають ці послуги. Тому метою транспортного сервісного центру є надання таких послуг, що характеризуються однією чи кількома суттєвими особливостями, які помічають та цінують споживачі.

З плином часу вимоги та потреби вантажовласників поступово змінюються. Відповідно до цього транспортне підприємство повинно вдосконалювати свої послуги, освоювати нові, або підвищувати конкурентоспроможність існуючих за допомогою підвищення якості сервісного обслуговування.

Суттєву відмінність перевізних та сервісних послуг в ринкових умовах становить відмінність від послуг конкурентів завдяки цінності та конкурентоспроможності. Оскільки, сервісний центр надає комплекс послуг, то забезпечити конкурентоспроможність можливо за допомогою забезпечення економічних інтересів як вантажовласників, так і своїх власних за рахунок відповідного рівня якості.

Аналіз досліджень. Ефективності реалізації якісних транспортних послуг надається велике значення. Цьому питанню присвячено багато праць вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як Абрамов А.П., Балака Є.І., Вовк А.А., Галабурда В.Г., Гончарук О.В., Колеснікова Н.М., Креймер В.Ю., Міротін Л.Б., Соколов В.Ю., Терьшина Н.П., Трихунков М.Ф., Цветов Ю.М., Чернюк Л.Г. та ін. Проте в напрацюваннях недостатньо висвітлено питання механізму взаємодії вантажовласників та транспортних сервісних центрів, а також відсутні складові елементи їх потенційних економічних інтересів.

Мета статті. Метою статті є визначення додаткових функцій маркетологів та показників, які за своєю суттю можуть визначати їх вплив на результативність сервісного центру та отримані клієнтами послуги.

Виклад основного матеріалу. Обсяги контейнерних перевезень, виконані транспортним сервісним центром, регулюються відповідно до закону попиту та пропозицій у транспортних послугах на даному сегменті ринку (див. рис. 1). Визначимо поняття послуга та сервіс. Послуга, відповідно до визначення Ф. Котлера є об'єктом продажу, вигод або задоволення. За міжнародними стандартами послуги – це комплекс функцій, які пропонуються підприємством споживачу. Тому для транспорту це поняття означає, що це не тільки просте виконання перевезень, але й весь набір супутніх функцій, які надаються споживачам у транспортному центрі, таких як інформаційне обслуговування, задоволення попиту, сервіс наданих послуг, економіко-фінансове обслуговування тощо. Сервіс – це надання комплексу основних та додаткових нетранспортних послуг, пов'язаних з перевезенням контейнеропридатних вантажів, з метою залучення максимальної чисельності споживачів. Сервісне обслуговування клієнтури у великій мірі залежить від якості послуг. Якість – це сукупність властивостей та характеристик послуги, які визначаються можливістю задоволення певних потреб та вимог. Якість послуг – це загальний ефект надання послуг, який визначає рівень задоволення споживачів. Кількість перевезених контейнеропридатних вантажів залежить від ринкової ціни на перевезення та додаткові сервісні послуги. Попит споживачів у послугах сервісного центру є компромісом між їх ефективністю та ціною. Рівень попиту може змінюватися у залежності від багатьох причин. Ціна, яку готові платити вантажовласники, підлягає ринковому регулюванню та залежить від певних причин. Тому завданням працівників маркетингового відділу сервісного центру є зрозуміти ці залежності і використати їх у свою користь, з метою отримання додаткового доходу.

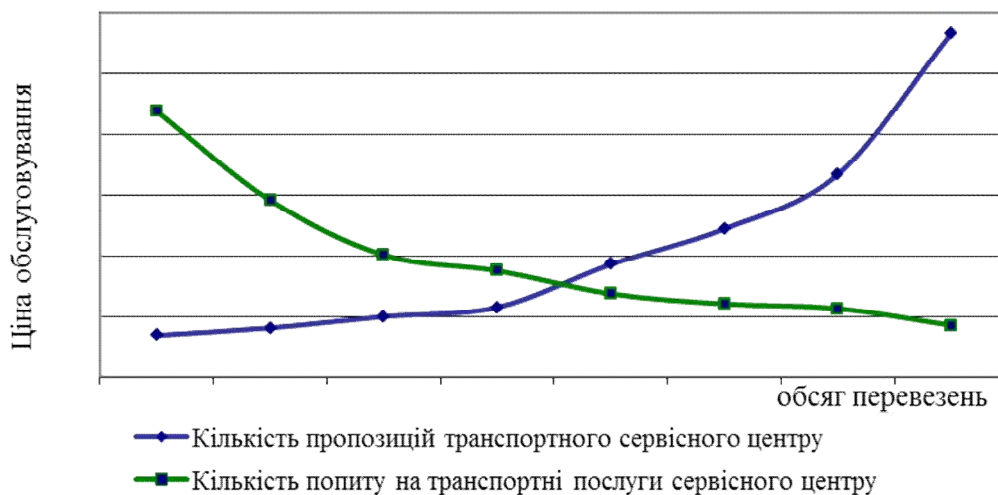


Рис. 1. Кількість попиту та пропозицій транспортних послуг сервісного центру

Механізм сервісного обслуговування контейнерних перевезень характеризується системою організаційних, економічних, правових, управлінських та регулюючих дій, процесів, які формують і впливають на обсяги попиту та пропозицій у послугах сервісного транспортного центру, що призведе до очікуваних результатів клієнтів та залізничного транспорту. З метою

реалізації економічних інтересів обох сторін у складі комплексного сервісного центру слід виділити два блоки: „блок гармонізації інтересів вантажовласників та транспортного центру” та „блок адаптування до змін потреб і вимог клієнтури”. Проаналізувати, яким чином їх діяльність вплине на результати центру та клієнтів, можливо за допомогою економічної оцінки роботи центру та результатів задоволення потреб клієнтів у послугах. Оцінку результативності транспортного центру та клієнтів слід визначати за допомогою коефіцієнта адаптування до змін потреб та вимог вантажовласників та коефіцієнта гармонізації їх економічних інтересів. Враховуючи сказане, необхідним є визначення сутності коефіцієнтів адаптування та гармонізації (загального задоволення). Коефіцієнт адаптування до змін потреб вантажовласників характеризує ефективність реагування маркетингового підрозділу сервісного центру в оперативному порядку на зміни потреб та вимог вантажовласників. Коефіцієнт гармонізації визначає ефективність регулювання інтересів вантажовласників та сервісного центру з метою їх задоволення. Виходячи із графічної моделі оптимізації витрат та доходів кожного із учасників перевізного процесу слід зупинитися на прийнятних значеннях обох коефіцієнтів.

З метою визначення оптимального рівня сервісного обслуговування доцільно порівняти між собою витрати, доходи та рівень сервісного обслуговування за принципом компромісного рішення. Принцип компромісного рішення слід використовувати при здійсненні перевізної та сервісної діяльності на транспорті для досягнення найвигіднішого співвідношення плати за отримані послуги та рівня якості сервісного обслуговування для клієнтів та сервісного транспортного центру. Щоб визначити оптимальний рівень сервісного обслуговування слід зіставити витрати, які пов'язані з підвищенням якості сервісного обслуговування та можливою сумою втрати доходів від скорочення наданих послуг (рис. 2). Тому при плануванні росту якості сервісного обслуговування перевезень слід виходити із граничного рівня сервісу.

Граничний рівень сервісу забезпечить рівність між отриманими результатами сервісного центру та клієнтами при реалізації перевезень контейнеропридатних вантажів.

Коефіцієнт адаптації до зміни потреб вантажовласників становитиме:

$$K_{ад} = \frac{\Sigma D}{\Sigma B}, \quad (1)$$

де ΣD - доходи центру від основної та сервісної діяльності, грн.;

ΣB - витрати центру від надання перевізних та сервісних послуг, грн.

Причому, $K_{ад} = \frac{D + \Delta D}{B + \Delta B}$, має бути рівним, або більшим за одиницю.

де ΔD - дохід сервісного центру від ефективного реагування на зміни потреб клієнтів, грн.;

ΔB - витрати сервісного центру від адекватного реагування на зміни потреб клієнтів, грн.

Граничний рівень сервісу забезпечить рівність між отриманими результатами сервісного центру та клієнтами при реалізації перевезень контейнеропридатних вантажів.

Результати сервісного центру будуть залежати від швидкості реагування маркетингового відділу на зміну потреб споживачів. При визначенні результатів від ефективного реагування у структурі доходів та витрат транспортно-сервісного центру слід передбачити доходну і витратну статті. Доходи мають перевищувати витрати, або дорівнювати їм, що сприятиме забезпеченню робочого місця працівника маркетингового відділу.

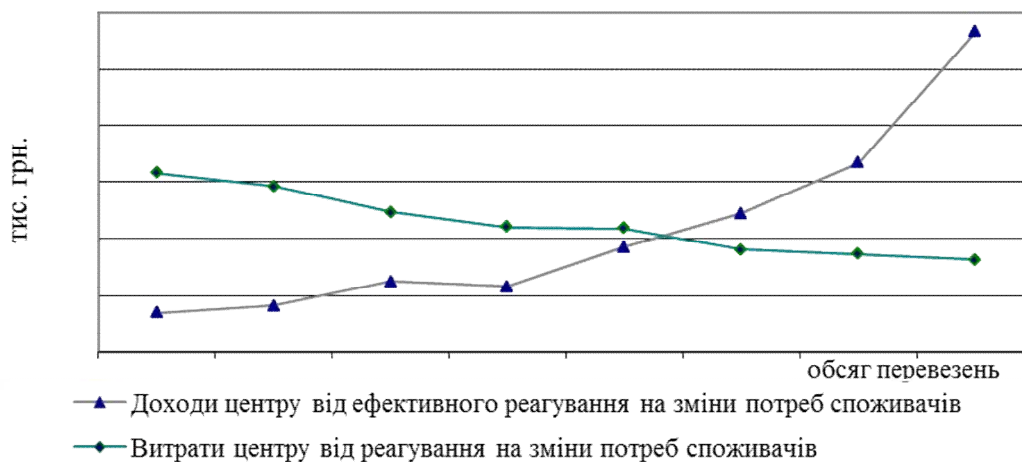


Рис. 2. Результати діяльності сервісного центру

Коефіцієнт гармонізації інтересів сервісного центру та клієнтів визначатиметься наступним чином:

$$K_{\text{гар}} = \frac{\sum E_{\text{ц}}}{\sum E_{\text{кл}}} \cong 1, \quad (2)$$

де $\sum E_{\text{ц}}$ - питома вага отриманих економічних результатів від основної та сервісної діяльності центром, %;

$\sum E_{\text{кл}}$ - питома вага отриманих економічних результатів від перевізних послуг та сервісного обслуговування контейнерних перевезень, %.

$$\text{Причому: } K_{\text{гар}} = \frac{E_{\text{ц}} + \Delta E_{\text{с.о.}}}{E_{\text{кл}} + \Delta E_{\text{с.о.}}} \cong 1 (100 \%), \quad (3)$$

де $\Delta E_{\text{с.о.}}$ - результати від здійснення сервісного обслуговування контейнерних перевезень центром;

$\Delta E_{\text{с.о.}}$ - результати від отриманого ефекту внаслідок отриманих операцій з сервісного обслуговування клієнтами центру.

Таким чином, економічна оцінка роботи сервісного центру за добу визначатиметься за формулою:

$$E_{ц}^{доб} = \frac{\sum K_{рік} \cdot \bar{Д}}{365} \cdot r_p \cdot k_{як} \cdot k_{ад}, \rightarrow \max, \quad (4)$$

де $\sum K_{рік}$ - обсяг роботи за рік, контейнерів;

$\bar{Д}$ - середній дохід на 1 контейнер;

r_p - коефіцієнт можливого ризику;

$k_{як}$ - коефіцієнт зміни якості сервісного обслуговування;

$k_{ад}$ - коефіцієнт адаптації центру до змін потреб клієнтів.

Слід зазначити, що середній дохід на один перероблений контейнер сервісним центром складатиме:

$$Д_{сер} = \Delta Д \cdot k_{ад} \cdot k_{гар}. \quad (5)$$

Таблиця 1

Фактори впливу на економічний результат діяльності центру

Фактор	Умовне позначення	Значення фактору		Зміна фактору (+, -)	Зміна доходів	Питома вага зміни доходів, %
		базове	планове			
Якість сервісного обслуговування	а	0,835	0,956	+ 0,121	0,128	23,2
Коефіцієнт адаптації	в	1,0	1,35	+0,35	0,37	67,2
Коефіцієнт гармонізації інтересів	с	0,95	1	+ 0,05	0,053	9,6
Разом		0,8	1,3	+ 0,5	0,551	100

Аналогічно можна визначити результати задоволення потреб клієнтів у послугах центру:

$$E_{кл}^{доб} = \frac{Ц_m \cdot P_k - (T_{т}^{авт(зал, зал-авт)} + Z_{авт(зал, зал-авт)})}{t_{дост}^{авт(зал, зал-авт)}} \cdot r_p \cdot k_{інф} \cdot k_{ад} \rightarrow \max, \quad (6)$$

де $Ц_m$ - ціна 1 т вантажу, що перевозиться контейнером, грн.;

P_k - завантаження одного контейнера, т;

$T_{т}^{авт(зал, зал-авт)}$ - плата за транспортування, грн.;

$Z_{авт(зал, зал-авт)}$ - збитки вантажовласників, грн.;

$t_{дост}^{авт(зал, зал-авт)}$ - термін доставки вантажу, діб.;

$k_{\text{інф}}$ - коефіцієнт інфляції.

Якщо задовольняється рівність $E_{\text{ц}}^{\text{доб}} \cong E_{\text{кл}}^{\text{доб}}$, то можна говорити про загальне задоволення економічних інтересів сервісного центру і вантажовласників при здійсненні контейнерних перевезень на залізничному транспорті.

Необхідним є визначення впливу індексу якості сервісного обслуговування, коефіцієнтів адаптації, гармонізації та культури сервісного обслуговування на заплановані результати економічних інтересів клієнтури та сервісного центру. Оцінка результатів роботи сервісного центру залежить прямо пропорційно від значення індексу якості та коефіцієнтів адаптації та гармонізації.

Вплив кожного показника визначимо за допомогою способу кінцевих зважених результатів. Вплив кожного фактору розраховується наступним чином. Спочатку обчислюються всі варіанти результативного показника під впливом першого фактору, другого і т.д.

$$\begin{aligned}\Delta y_a^1 &= (a_1 - a_0) \cdot v_0 \cdot c_0; \\ \Delta y_a^2 &= (a_1 - a_0) \cdot v_1 \cdot c_0; \\ \Delta y_a^3 &= (a_1 - a_0) \cdot v_0 \cdot c_1; \\ \Delta y_a^4 &= (a_1 - a_0) \cdot v_1 \cdot c_1; \\ \Delta y &= \frac{\Delta y_a^1 + \Delta y_a^2 + \Delta y_a^3 + \Delta y_a^4}{4}.\end{aligned}\quad (7)$$

Подібні розрахунки проводяться за кожним фактором.

Таким чином, на зміну доходів від реалізації перевезень контейнеропридатних вантажів та їх сервісного обслуговування вплинули:

- рівень якості сервісного обслуговування – 23,2 %;
- адаптація сервісного центру до зміни потреб та вимог клієнтури – 67,2 %;
- рівень гармонізації інтересів клієнтів та центру – 9,6 %.

Висновок. Функціонування блоків адаптації до вимог клієнтів та гармонізації інтересів центру та вантажовласників сприятиме реалізації їх економічних інтересів. І в тому випадку, якщо інтереси перевізника та споживачів транспортних послуг будуть максимально виконуватися, відповідно перевізні та сервісні послуги транспорту є конкурентоспроможними, а отже будуть користуватися попитом на ринку перевезень.

Література

1. Андрієнко М.М. Економічний механізм сервісного обслуговування контейнерних перевезень / М.М. Андрієнко // “Економіка і управління”: зб. наук. праць – Вип. № 11.- К.: ДЕДУТ, 2008. – С. 120 – 130.
2. Андрієнко М.М. Економічна оцінка способів доставки контейнеропридатних вантажів/ М.М. Андрієнко // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті III НПК: мат. конф.. – К.: Вид-во ДЕДУТ, 2008. – С. 94 – 95.

3. Богомолова Н.І. Розвиток контейнерних перевезень в Україні / Н.І. Богомолова, М.М. Андрієнко // "Економіка і управління": зб. наук. праць. – Вип. № 5.- К.: КУЕТТ, 2004. – С. 108 – 115.
4. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / Ю.М. Цветов, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2003. – 109 с.
5. Ноздрева Р.Б. Маркетинг./ Р.Б. Ноздрева, Г.Д. Крылова, М.И. Соколова, В.Ю. Гречков– М.: Економисть, 2003. – 568 с.
6. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг/ Дж. Павоне // Железные дороги мира. – 1998. - № 1. – С. 23 – 30.
7. Пасічник В.І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія. – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.
8. Сич Є.М., Богомолова Н.І., Андрієнко М.М., Кислий В.М. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту: Монографія – К.: "Видавництво "Логос", 2007. – 392 с.
9. Экономические показатели бизнеса. / Е.К. Смирницкий. М.: Экзамен, 2002. – 512 с.

Abstract

The mechanism of service of containertraffics is characterized by the system of organizational, economic, legal, administrative and regulative actions, processes, that form and influence on the volumes of demand and supplies in services of a service transport center that will result in the expected results of clients and railway transport. With the aim of realization of economic interests of both parties in composition a complex service center it follows to distinguish two blocks: "block of harmonization of interests of owners of goods and transport center" and "block of adaptation to the changes of necessities and requirements of clientele". To analyse, how their activity will influence on the results of center and clients, maybe by means of economic evaluation of work of center and results of satisfaction of necessities of clients in services. The estimation of effectiveness of a transport center and clients it follows to determine by means of coefficient of adaptation to the changes of necessities and requirements of owners of goods and coefficient of harmonization of them economic interests. Taking into account said, a necessity is determination of essence of coefficients of adaptation and harmonization (general pleasure). The coefficient of adaptation to the changes of necessities of owners of goods characterizes efficiency of reacting of marketing subdivision of service center in the operative order on the changes of necessities and requirements of owners of goods. The coefficient of harmonization determines efficiency of adjusting of interests of owners of goods and service to the cent with the aim of their pleasure. Going out the graphic model of optimization of charges and profits each of participants of vehicular process it follows to be stopped for the acceptable values of both coefficients.

The results of service center will depend on speed of reacting of marketing department on the change of necessities of consumers. At determination of results from the effective reacting in the structure of earnings and charges of a transport service center it follows to envisage the profitable and expense articles. Profits must exceed charges, or equal them, that will assist providing of workplace of worker.

УДК 338.26:656.611.2

**ДОСЛІДЖЕННЯ РИЗИКІВ ПЛАНІВ (ПРОЕКТІВ) ПІДПРИЄМСТВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ МЕТОДОМ БАГАТОФАКТОРНОГО
АНАЛІЗУ ЧУТЛИВОСТІ**

Шумлянська О.І.

Дослідження плану (проекту) на ризик тісно пов'язано з дослідженням плану (проекту) на чутливість, удосконалення якого диктується потребами ефективного планування діяльності підприємств морського транспорту в умовах мінливої кон'юнктури ринку морських транспортних послуг. Запропонована багатофакторна модель дослідження чутливості планових критеріїв до зміни факторів дозволяє виявляти критичні (ризикові) та некритичні (неризикові) критерії.

Постановка проблеми. Ефективна діяльність підприємства можлива лише за наявності всебічно розробленого плану, який зважено враховує великий спектр питань. Будь-яке планування може вважатися завершеним, якщо воно належним чином оцінено перш за все з точки зору ризиків. І тому методи дослідження ризиків плану (інвестиційного проекту) органічно входять до системи методів планування (проекткування). Отже, удосконалення методів планування (проекткування) передбачає й удосконалення методів оцінки ризиків планів (проектів).

Огляд останніх досліджень і публікацій . В умовах мінливої кон'юнктури ринку морських транспортних послуг з метою підвищення конкурентоспроможності, підтримки фінансової стійкості та успішного розвитку судноплавні компанії, порти, судноремонтні підприємства повинні адекватно й ефективно реагувати на зміни зовнішнього середовища. Забезпечення такої спроможності потребує розроблення у планах (проектах) судноплавних компаній, портів, судноремонтних підприємств системи виявлення та оцінки можливих в перспективі відхилень реальних (фактичних) виробничо-фінансових показників від запланованих. В основу такої системи, що спирається на маркетингові дослідження, може бути покладено поняття ризику плану (проекту). Ризик пов'язаний з чутливістю, яку можна представляти як міру ризику.

Таким чином, «дослідження плану (проекту) на ризик» тісно пов'язано з «дослідженням плану (проекту) на чутливість», удосконалення якого диктується потребами ефективного планування діяльності підприємства у ринкових умовах [1, с.27, 62-63, 140, 156; 2, с.185, 188; 3, с.122; 4, с.213].

У вищезазначених роботах викладено основи однофакторного аналізу чутливості критерію $y(x_1, x_2, \dots, x_n)$, що полягає у вивченні відносної зміни критерію при відносній зміні тільки одного фактору Δx_i . Складено вираз однофакторного показника чутливості на основі скінченної зміни Δx_i

$$sens(y, x_i) = \frac{y(x_1, x_2, \dots, x_{i-1}, x_i + \Delta x_i, x_{i+1}, \dots, x_n) - y(x_1, x_2, \dots, x_n)}{\frac{\Delta x_i}{x_i}}, (i = \overline{1, n}).$$

(1)

У зазначених роботах відмічається, що, поруч з перевагами, однофакторний аналіз чутливості має і недоліки, суттєвим з яких є саме однофакторність.

Завдання дослідження. Метою статті є розробка методу дослідження ризиків планів (проектів) підприємств на основі багатофакторного аналізу чутливості.

Основний матеріал дослідження. Середнім багатофакторним показником чутливості (БПЧ) плану (проекту) за плановим (проектним) критерієм ефективності y до сукупності будь-яких змін усіх факторів, що розглядаються, Δx_i ($i=1,2,\dots,n$), $sens(y, (x_1, x_2, \dots, x_n))$, будемо називати частку від ділення відносного приросту критерію y на середньоквадратичне відношення змін змінених факторів [3, с.124; 5, с.157; 6, с.223]:

$$sens(y, (x_1, \dots, x_n)) = \frac{y(M') - y(M)}{\sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \left(\frac{\Delta x_i}{x_i} \right)^2}}, \quad (2)$$

де фігурують відповідно базисна M та зміщена M' n -мірні точки:

$$M(x_1, \dots, x_n); \quad M'(x_1 + \Delta x_1, \dots, x_n + \Delta x_n), \quad (3)$$

Будемо вивчати чутливість критерію ефективності плану (проекту) в умовах невизначеності змін факторів. Суттєвим при цьому є те, що для оцінки чутливості у передбачуваних умовах невизначеності сукупність змін факторів розглядається як множина $\{\Delta x_i\}$ змін, що призначаються дослідником. Обчислення багатофакторного показника чутливості (БПЧ) представляється як здійснення спеціально організованої аналітиком випробувальної процедури багатофакторного дослідження чутливості. Аналітик виходить з базисної точки значень факторів $M(x_1, x_2, \dots, x_n)$. Призначувана аналітиком сукупність змін $\{\Delta x_i\}$ повинна бути якось упорядкована. В протилежному випадку різні дослідники можуть обрати різні множини $\{\Delta x_i\}$ і прийти до різних багатофакторних показників чутливості (БПЧ), що позбавляє БПЧ конкретного змісту.

Розглядуване багатофакторне дослідження чутливості передбачає, що всі змінні дослідником фактори, без виключення, по відношенню до наданих дослідником їм змін повинні бути поставлені в однакові в якомусь сенсі умови.

Така вимога до змін факторів повинна забезпечити деяку визначеність у розподілі виникаючих адекватних змін у БПЧ критерію. У цьому специфіка розглядуваного багатофакторного дослідження чутливості.

Оскільки у базисній точці $M(x_1, x_2, \dots, x_n)$ числові значення різних факторів взагалі різні, а надані їм дослідником зміни в силу економічних причин можуть мати різні знаки, то передбачувані значення змін $\{\Delta x_i\}$ факторів (x_i) доцільно визначити рівностями взятими за модулем відносно змін факторів [3, с.123; 5, с.158]:

$$\frac{\pm \Delta x_1}{x_1} = \frac{\pm \Delta x_2}{x_2} = \dots = \frac{\pm \Delta x_n}{x_n} = \alpha = const > 0 \quad (4)$$

або

$$\Delta x_1 = \pm \alpha x_1, \Delta x_2 = \pm \alpha x_2, \dots, \Delta x_n = \pm \alpha x_n, \quad (5)$$

де знак зміни Δx_i , як вже зазначалося, диктується економічними міркуваннями, величина α призначається. Зміни Δx_i відповідають однаково-процентним змінам факторів x_i . Умови (4), або (5), що накладаються на зміни факторів $\{\Delta x_i\}$, а також самі зміни будемо називати стандартними.

Проведені міркування дають підставу ввести визначення. Називане стандартним багатофакторне дослідження чутливості критерію ефективності плану (проекту) $y(x_1, x_2, \dots, x_n)$ до сукупності призначених дослідником змін $\{\Delta x_i\}$ всіх факторів (x_1, x_2, \dots, x_n) є випробувана процедура, що полягає в обчисленні багатофакторного показника чутливості (БПЧ) при задоволенні накладених на сукупність змін $\{\Delta x_i\}$ стандартних умов (4), або (5). Досліджувану при цьому чутливість будемо називати стандартною багатофакторною чутливістю критерію.

Умови (4), або (5), упорядковують вибір дослідником сукупності змін $\{\Delta x_i\}$. Отже, формула середнього стандартного багатофакторного показника чутливості (СБПЧ) має наступний вигляд:

$$sens(y, (x_1, x_2, \dots, x_n)) = \frac{y(M^\alpha) - y(M)}{n\alpha y(M)}; \quad (6)$$

де використано n -мірні точки

$$M(x_1, x_2, \dots, x_n); \quad M^\alpha(x_1 \pm \alpha x_1, x_2 \pm \alpha x_2, \dots, x_n \pm \alpha x_n); \quad (7)$$

$sens(y, (x_1, x_2, \dots, x_n))$ (6), як відображуюча кінцеві стандартні зміни факторів (5), будемо називати середнім стандартним багатофакторним

показником чутливості (СБПЧ) на зв'язках критерію y зі всією сукупністю факторів.

Введене вище визначення за суттю приймається також при зміні тільки групи n_1 факторів (x_i) ($i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}$). У цьому випадку стандартні умови (4), (5) записуються так:

$$\frac{\pm \Delta x_i}{x_i} = \alpha = \text{const} > 0, \Delta x_i = \pm \alpha x_i \quad (i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}). \quad (8)$$

У цьому випадку формула СБПЧ має такий вигляд:

$$\text{sens}(y, (x_i, i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\})) = \frac{y(M_I^\alpha) - y(M)}{n_1 \alpha y(M)}, \quad (9)$$

де n -мірна точка

$$M_I^\alpha(x_i \pm \alpha x_i; x_\nu), \quad (i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}; \nu \in \{\{1, 2, \dots, n\} \setminus I\}). \quad (10)$$

Знаки “+” або “-” у (8) і (10) визначаються сутністю відповідного економічного процесу.

Змінюючи α , можна отримати залежність СБПЧ від α .

СБПЧ дає уявлення про чутливість критерію при сукупній зміні факторів в умовах невизначеності. Оцінка значимості обчислюваних значень СБПЧ повинна проводитися на експертному рівні.

Отримана багатофакторна модель аналізу чутливості дозволяє кількісно досліджувати ризики планів (проектів), а отже дозволяє оцінювати стабільність планів (проектів).

Нами пропонуються наступний метод дослідження ризиків планових критеріїв.

Якщо модуль СБПЧ (6) або модуль СБПЧ (9) менше 1 ($|\text{sens}(y, (x_1, \dots, x_n))| < 1$ або $|\text{sens}(y, (x_i, i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}))| < 1$), то плановий критерій розглядається як стабільний стосовно змін факторів, тобто неризиковий.

Якщо модуль СБПЧ (6) або модуль СБПЧ (9) більше 1 ($|\text{sens}(y, (x_1, \dots, x_n))| > 1$ або $|\text{sens}(y, (x_i, i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}))| > 1$), то плановий критерій розглядається як нестабільний стосовно змін факторів, тобто ризиковий.

Багатофакторне дослідження чутливості планів підприємств морського транспорту може здійснюватися, наприклад, за такими критеріями, як витрати, доходи, прибуток, середня собівартість перевантаження 1 тонни вантажу, середня доходна ставка за перевантаження 1 тонни, середня собівартість 1 приведеної тонно-милі, продуктивність однієї тонни вантажопідйомності за добу експлуатації, продуктивність праці на вантажно-розвантажувальних роботах, продуктивність праці на перевезеннях, рентабельність вантажно-розвантажувальних робіт, рентабельність перевезень, рентабельність власного капіталу, рентабельність сукупного капіталу, точка беззбитковості та ін. Багатофакторний аналіз чутливості інвестиційних проектів може здійснюватися за такими критеріями, як чиста приведена вартість (NPV), дисконтований індекс

прибутковості (DPI), внутрішня норма доходності (IRR), період окупності інвестицій (PP) [7, с.48-50].

Висновки. Багатофакторний аналіз чутливості розкриває картину, досить адекватну реальним умовам, оскільки дії факторів розглядаються не ізольовано, а у сукупності. Проведення багатофакторного дослідження чутливості за допомогою запропонованого середнього стандартного багатофакторного показника чутливості (СБПЧ) дозволяє більш точно оцінити ризики планів (проектів).

Розроблений метод дослідження ризиків планів (проектів) на основі багатофакторного аналізу чутливості планових критеріїв дозволяє кількісно виявляти ризикові планові показники, що дозволить розробляти відповідні управлінські рішення щодо перетворення цих показників у неризикові, тим самим знижуючи в цілому ризики.

Метод дослідження ризиків планів (проектів) на базі саме багатофакторного аналізу чутливості планових критеріїв сприятиме успішному довгостроковому функціонуванню підприємств морського транспорту у мінливому конкурентному полі транспортних послуг.

Література

1. Шумлянская О.И. Планирование основной производственной деятельности судоходных компаний на базе экономико-математических моделей: Монография. / О.И.Шумлянская – Одесса: Печатный дом, 2005. – 196с.
2. Шумлянская О.И. Многофакторный анализ чувствительности/ О.И. Шумлянская // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. зб. наук. праць. – Вип. 35. – Одеса: ОНМУ. – 2011 – С. 184 – 197.
3. Shumlianska O.I. Point standard multifactor index of sensitivity/ O.I. Shumlianska // Development of administration and economic management methods on transport: sc. pap.collec. – Is. 1 (54). – Odessa: ONMU, 2016.– P.120-130.
4. Волков И.М. Проектный анализ: Учебник для вузов / И.М. Волков, М.В. Грачева. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 423 с.
5. Shumlianska O.I. The point standard index of multifactor sensitivity research of the sea transport enterprises' plan criteria/ O.I.Shumlianska // Problems of transport logistics development. Abstracts of the sixth international scientific and practical conference. – Odessa: ONMU, 2015. – P. 157-159.
6. Shumlianska O.I. Multifactor sensitivity research model of the enterprises' plans (projects) / O.I.Shumlianska // The improvement of accounting-analytical providing the enterprises' activity management. Abstracts of the third international scientific-practical internet-conference. – Makiivka: МЕНІ. – 2014. – P. 223 – 224.
7. Пересада А.А. Инвестиционный анализ: Пidrучник / А.А. Пересада, Ю.М. Коваленко, С.В. Онiкiєнко. – К.: КНЕУ, 2003. – 485 с.

Abstract

In conditions of changeable state of market of the sea transport services the sea transport enterprises have to react upon the environment's changes adequately and effectively for the purpose of increasing the competitiveness, of supporting financial stability and for the purpose of successful development. Ensuring such ability requires working out a system of revealing and estimating the possible divergences between the real (factual) production and financial indices and planned indices. This system leans upon the market researches. The notion of plan (project) risk can be assumed as a basis of such system. A risk is connected with a sensitivity which can be represented as a

measure of risk. Hence, “plan (project) research on risk” is connected tightly with “plan (project) research on sensitivity”, improvement of which is dictated by the necessity of effective planning the enterprise’s activity in market conditions.

In order to reveal the possible risk losses related to reaction of the plan (project) criteria upon the factors’ change, the method of multifactor sensitivity research has been offered. The average multifactor index of sensitivity (MIS) of the plan (project) for the criterion $y(x_1, \dots, x_n)$ towards the set of any permissible changes of all n factors $\{\Delta x_i\} (i=1, \dots, n)$, $sens(y, (x_1, \dots, x_n))$, (or of factors’ group n_1 (x_i) ($i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}$), $sens(y, (x_i, i \in I \subseteq \{1, 2, \dots, n\}))$), is called the quotient obtained when the relative n -factor (or n_1 -factor) increment of the criterion $\Delta y/y$, that related to one factor, is divided by the root-mean-square relative change of the changed factors. At standard (identical-percentage) factor’s changes we received the average standard MIS (SMIS) that allows estimating the plan criterion’s sensitivity in conditions of uncertainty. If the module of the SMIS is less than 1 the plan criterion is considered stable concerning the factors’ change, i.e. it is not risky; otherwise the plan criterion is considered unstable, i.e. it is risky.

The developed method of researching plans’ (projects’) risks on the basis of multifactor sensitivity analysis reveals the risky plan indexes quantitatively. It will allow to make corresponding decisions concerning managing risky plan criteria, aimed to decreasing plan risks. It should promote increasing the efficiency of the ports’, of the shipping companies’ management decisions in conditions of functioning in changeable market environment, increasing the efficiency of using the ports’, the shipping companies’ production and financial potential.

**МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ В УКРАЇНІ:
ПРАВО І ПРАКТИКА**

Картишев Д.В.

У статті розглядається зміна діючих міжнародних конвенцій про морське перевезення вантажів і загальний огляд існуючих міжнародних конвенцій про перевезення вантажів. Запропоновано методи поєднання міжнародного та державного права та імплементації діючих та утворених директив ЄС у законодавство України.

Вступ. Проблема використання товаророзпорядчих документів в торговому мореплаванні висвітлювалась у ряді попередніх робіт. Але хотілося б відокремити ряд питань пов'язаних з проблемами права і практики застосування коносаментів в світлі проекту ЮНСІТРАЛ про морське перевезення вантажів.

Постановка проблеми. У вітчизняній літературі тема міжнародного договору морського перевезення вантажу зачіпалася фрагментарно, головним чином в працях широкого профілю - наприклад в підручниках для морехідних училищ, монографіях з міжнародного морського приватного права. За 100 років починаючи з 1917 р в країні не видано жодної книги (підручника, керівництва і т.п.), присвяченій виключно аналізу міжнародного договору морського перевезення вантажу з широким використанням зарубіжного права і практики його застосування.

Не отримала розвитку тема товаророзпорядчих документів морського перевізника, включаючи їх роль в договори міжнародної купівлі-продажу товару, страхування і банківських операціях. Основний упор робився на критику буржуазних правових теорій. В результаті звужувався кругозір юристів, які практикували в галузі міжнародного торгового мореплавання, з їх поля зору йшли важливі юридичні конструкції і цікаві рішення, які могли бути корисними в повсякденній роботі фахівців.

Аналіз досліджень та публікацій. Практика міжнародного торгового мореплавання і практика міжнародної торгівлі товарами взаємопов'язані на різних рівнях - від історичного до рівня окремого договору [1]. Тут переплітаються і взаємодіють договори купівлі-продажу товару, перевезення, страхування, фінансування, транспортні і складські товаророзпорядчі папери. Необхідна ступінь обізнаності в цих питаннях є неодмінною умовою як для успішної підприємницької діяльності, так і для вирішення проблем уніфікації морського і торгового права. Процес уніфікації права почався насамперед в галузі міжнародного транспортного права [2]. Універсальна міжнародно-правова уніфікація матеріальних норм договорів купівлі-продажу товару відбулася в 1980 році у формі Віденської конвенції [3]. Створенню Брюссельської конвенції та Гамбурзьких правил передувало вивчення комерційних і економічних аспектів коносаментів в торговому обороті. Наприклад, в 53 пунктах доповіді секретаріату ЮНКТАД про коносаменти в тому чи іншому обсязі висвітлювалися такі питання: 1) оборотність коносаментів; 2) дієвість його ролі при продажу товару - в частині передачі права власності або ризику збитків, а також при операціях, пов'язаних з умовами морських перевезень (наприклад, FOB, CIF); 3) роль

коносаменту в продажу документів; 4) роль коносаменту в банківських акредитивах; 5) ефективність коносаменту як розписки за вантаж; 6) статус коносаменту як договору перевезення; 7) статус коносаменту як товаророзпорядчого документа [4]. У 1996 р ЮНКТАД обговорила пропозицію [5] про включення в програму своєї роботи огляду існуючої практики і законодавства в галузі міжнародного морського перевезення вантажів з метою встановлення тих сфер, які потребують однакових правил, а також з метою досягнення більшої уніфікації законів [6]. Пропозиція супроводжувалася інформацією про те, що в діючих національних законах і міжнародних конвенціях є суттєві прогалини, що стосуються питань функціонування коносаментів і морських накладних, зв'язку цих транспортних документів з правами і обов'язками продавця і покупця товарів, правового становища суб'єктів, які забезпечують фінансування однієї зі сторін договору перевезення вантажів. У деяких державах є нормативна база із зазначених питань, але вона не однакова. А в багатьох державах взагалі відсутня нормативна база в цій сфері. Дана обставина є перешкодою на шляху вільного руху товарів і підвищує вартість угод. Широке використання електронних засобів зв'язку в сфері перевезення вантажів ще більше погіршує наслідки фрагментарності та неуніфікованості різних законів і призводить до необхідності розробки єдиних положень з конкретних питань, пов'язаних з використанням застосовуваних технологій [7]. У 1998 р ММК висловив готовність брати участь в підготовці аналізу інформації по прогалин в нормативній базі [8]. У 1999 р робоча група ММК виявила ряд питань, не охоплених діючими інструментами по уніфікації. Окремі питання регулювалися національними законами, які не були узгоджені на міжнародному рівні. У 2000 р на 33-й сесії ЮНКТАД була представлена доповідь генерального секретаря про передбачувану роботу в області транспортного права (А / CN.9 / 476).

Під час обговорення теми в ММК зазначалося, що, "незважаючи на тривале використання коносаментів, особливо в тих випадках, коли потрібна наявність оборотного документа, на практиці морське перевезення вантажів нерідко є лише відносно обмежений етап міжнародного перевезення вантажів. При контейнерних перевезеннях навіть використання коносаменту при перевезенні між портами може передбачати на певному етапі отримання і здачу вантажів, що безпосередньо не пов'язане з навантаженням на морське судно або вивантаженням з нього. Крім того, в більшості ситуацій неможливо приймати поставлені вантажі біля борту судна. у разі ж використання різних видів транспорту нерідко виникають прогалини між обов'язковими режимами стосовно різних використаним видам транспорту. У зв'язку з цим було запропоновано в процесі розробки узгодженого на міжнародному рівні режиму, що охоплює взаємовідносини між сторонами договору перевезення протягом всього періоду розпорядження перевізником відповідним вантажем, враховувати також питання, що виникають з такими видами діяльності, які є невід'ємними компонентами перевезення, узгодженими сторонами і мають місце до навантаження і після навантаження, а також питання, що виникають у випадках, коли передбачені перевезення з використанням більш ніж одного виду транспорту. Було зазначено, що в ході такої роботи основна увага, як уявлялося, приділялося вивченню тих областей права, які регулюють перевезення вантажів і які раніше не були охоплені міжнародними угодами. Проте все частіше висловлювалася думка, що діючий проект, який має широку базу слід розширити, охопивши їм оновлений

режим відповідальності, який буде покликаний доповнювати умови пропонуваного інструменту узгодження" [9].

У липні 2000 р секретаріат ЮНКТАД і ММК організували в Нью-Йорку колоквиум з транспортного права. Його цілі: узагальнити ідеї і висновки експертів з проблем, що виникають в процесі міжнародного перевезення вантажів, зокрема морського перевезення вантажів; а також виявити питання транспортного права, щодо яких ЮНСІТРАЛ може почати роботу з підготовки нових рішень. У 2000 р Міжнародний підкомітет ММК провів чотири наради для розгляду сфери застосування майбутнього документа з транспортного права і можливих рішень з основних питань. В результаті їм був підготовлений попередній проект документа про морське перевезення вантажів. Проект обговорювався на конференції ММК, що проходила в Сінгапурі з 12 по 16 лютого 2001 року (порядок денний: сфера застосування, відповідальність, транспортні документи).

У 2001 р підготовлена доповідь генерального секретаря (А / CN.9 / 497) [10]. У ньому порушувалися питання, які передбачалося розглянути в остаточному варіанті документа: 1) сфера застосування документа; 2) період відповідальності перевізника; 3) обов'язки вантажовідправника; 4) транспортні документи; 5) фрахт; 6) здача вантажу вантажоодержувачу; 7) право зацікавлених сторін розпоряджатися вантажем в ході перевезення; 8) перехід прав на вантаж; 9) сторона, правоспроможна пред'явити позов перевізнику; 10) позовна давність щодо пред'явлення позову до перевізника.

Мета дослідження. У даній роботі поставлена мета розглянути найбільш цікаві для практики і теорії торгового мореплавання "граничні" питання, що зачіпають інтереси учасників договорів купівлі-продажу товару, перевезення вантажів, страхування і банківських операцій. Там, де це представляється практично корисним, увагу читача звернено на історичний контекст важкого питання. Це дозволяє побачити, яким чином виникли і змінювалися з плином часу нинішнє формулювання закону і практика його застосування. Я не можу вважати себе експертом в області договорів купівлі-продажу товару, страхування і банківських операцій, тому мої наукові амбіції скромні, і в статті багато посилань на роботи авторитетних авторів.

Виклад основного матеріалу. У минулому кожен вид транспорту був незалежний від інших. Якщо товари з вихідної точки в точку призначення доставлялися декількома видами транспорту, кожен ділянку загального шляху розглядався як окремий етап перевезення. Він регулювався власним правовим режимом. Ці правові режими встановлювалися на основі національного законодавства, двосторонніх угод, що стосуються торгівлі між двома сусідніми державами, або багатосторонніх угод, які зачіпають ряд держав. Багатосторонні договори умовно діляться на дві основні групи. Існують всесвітні договори, що охоплюють два основних види транспорту - морський і повітряний. Число учасників цих договорів є настільки великим, що в них встановлені вимоги до транспортних документів для всього міжнародного транспорту і для всіх практичних цілей. Наземний транспорт за своїм характером має регіональну мережу. Єдині великі багатосторонні міжнародні конвенції по залізничному або дорожньому транспорту діють в Європі, а в випадку з залізничним транспортом вони охоплюють Азію і Північну Африку. Морський транспорт. Гамбурзькі правила повинні замінити Брюссельську конвенцію. Хоча Гамбурзькі правила містять більш точні положення, що регулюють коносаменти, і передбачають використання необоротних транспортних документів краще, ніж Брюссельська конвенція, в них не міститься ніяких корінних змін норм права, що регулюють

документацію морських вантажних перевезень. Повітряний транспорт. Гаазьким протоколом 1955 були внесені зміни в ст. 8 Варшавської конвенції - скорочено кількість інформації, необхідної для внесення в документ про повітряне перевезення вантажу. Оскільки кілька країн не ратифікували Гаазький протокол, будь-які уніфіковані документи про повітряне перевезення вантажів повинні ґрунтуватися на вимогах первісної Варшавської конвенції, а також на менш великих вимогах вказаного протоколу. У ст. 8 Конвенції зі змінами, внесеними в неї Гаазьким протоколом, були, в свою чергу, внесені зміни, хоча і незначні, за допомогою Монреальського протоколу N 4 від 1975 У ст. 5 Конвенції зміни були внесені Монреальським протоколом. Мета змін - допустити використання електронно-обчислювальної техніки зв'язку замість паперових документів про повітряне перевезення вантажів. Залізничний транспорт. КОТИФ 1980 р замінила ЦІМ 1970 року щодо перевезення вантажів по залізницях (а також СІМ 1970 року щодо перевезення пасажирів і багажу по залізницях). ЦІМ 1970 р діюча в даний час, - восьмий варіант початкової ЦІМ, яка вступила в силу в 1893 р На відміну від попередніх варіантів ЦІМ, є окремими конвенціями, положення ЦІМ в КОТИФ 1980 р містяться в додатку до основної конвенції. Початковий текст СМГС 1951 був аналогічний тексту ЦІМ за структурою і змістом. Однак відмінності між двома текстами стали значними у зв'язку з подальшими переглядами кожного з текстів. Кілька країн Східної Європи є учасницями і ЦІМ, і СМГС. Це в значній мірі сприяло транзитного руху між тими державами, які були учасниками тільки одного або іншої угоди. Однак це не завадило виникненню відмінностей між текстами двох конвенцій. Автодорожній транспорт. КДПВ передбачає (ст. 1), що її положення застосовуються до кожного договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, якщо місце прийняття вантажу і місце здачі вантажу знаходяться на території двох різних країн, з яких хоча б одна є учасницею КДПВ. У п. 1 ст. 2 встановлено: якщо транспортний засіб, що містить вантаж, перевозиться на відрізок шляху по морю, залізниці, внутрішнім водним шляхом або повітряним транспортом і вантаж не вивантажується з цього транспортного засобу, Конвенція застосовується за винятком випадків, коли доведено, що втрата вантажу, його пошкодження або затримка в здачі, що відбулися під час перевезення іншим видом транспорту, не були спричинені дією або бездіяльністю дорожнього перевізника. Змішаний транспорт. Положення Конвенції про змішаних перевезеннях вантажів засновані на положеннях Гамбурзьких правил. На своїй 10-й сесії в червні 1982 році Комітет ЮНКТАД з вантажних перевезень (ініціатор Конвенції про змішаних перевезеннях) уповноважив генерального секретаря ЮНКТАД довести Гамбурзькі правила до відома тих держав-членів, які ще не стали сторонами-учасницями, і запропонувати їм повідомити як якомога швидше про доцільність її вступу в силу. Міжнародна торгова палата опублікувала Уніфіковані правила для документів на змішане перевезення. Хоча ці правила і не мали обов'язкової сили, кілька організацій підготували проформи документів на змішане перевезення, які отримали підтвердження МТП в тому, що дані проформи відповідають правилам МТП. З урахуванням наявної практики і на основі Гаазьких і Гаазько-вісбійські правил були розроблені Правила для транспортних документів на змішане перевезення ЮНКТАД / МТП.

На прийнятності цих документів позитивно позначається їх допустимість в якості транспортних документів уніфікованими правилами та звичаями для документованих акредитивів.

Внутрішні водні шляхи. Перший проект КДГВ був підготовлений ЮНИДРУА в 1952 р. Проект мав 40 статей (Doc. W / Trans / SC3 / 14 = W / Trans / WP33 / 13, ECE, Genf.). Потім ЮНИДРУА повністю переглянув варіант проекту КДГВ. Рада керуючих інформував на своїй 61й сесії в квітні 1982 про те, що певний прогрес був досягнутий в усуненні відмінності у поглядах між рейнськими державами щодо звільнення перевізника від відповідальності за навігаційні помилки. Єдиної думки у рейнських держав з питання про необхідність збереження цього положення довгий час не було. Рейнські перевізники практикували два варіанти вирішення про розмір відповідальності перевізника. Неясно, чи було досягнуто остаточну угоду. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами покликана замінити проект КДГВ. Буде потрібно коригування положень Братиславських угод пароплавств придунайських країн. Братиславська угоди застосовуються для обмеження судноплавства на річці Дунай. Попередником цих угод було Виробниче суспільство дунайських пароплавств (Betriebsgemeinschaft), що існувала з 1926 по травень 1945 У 1942 році його учасниками були п'ять річкових пароплавств - два німецьких, одне австрійське, а також угорське і словацьке. Перший крок до створення Братиславських угод був зроблений в 1953 р. Остаточне оформлення відбулося в вересні 1955 р. Учасниками були пароплавства придунайських країн - СРСР, ВНР, НРБ, ЧССР, СРР, СФРЮ, Австрії та ФРН. Братиславська угоди в редакції тих років акумулювали комерційний досвід Виробничого суспільства дунайських пароплавств. Використовувався також проект конвенції про договір перевезення вантажів по внутрішніх шляхах, умови типових коносаментів, в тому числі які застосовувались на Рейні. На початку 80-х рр. XX ст. ініціативна група пароплавств активно вела роботу по підготовці нового проекту Братиславських угод. Використовувався багаторічний досвід співпраці пароплавств в рамках Братиславських угод, а в області перевезення вантажів - і досвід торгового мореплавання. Робота увінчалася успіхом. 23 вересня 1989 року було підписано "Угоду про загальні умови перевезення вантажів у міжнародному сполученні по р. Дунай" (додаток 3), яке вступило в силу від 1 січня 1990 р. У 1989 р. Угода налічувало 10 учасників, станом на 1 січня 1994 року.

Юридичну природу Братиславських угод радянські фахівці визначали по-різному: "Угода між пароплавствами", "міжнародний договір", "міжурядові угоди", "конвенції з міжнародного права", "угоди міжвідомчого характеру", "Межорганізаційна міжнародна угода", аж до курйозного "чартерпартія". ЮНСІТРАЛ і УНИДРУА, констатуючи, що Братиславська угоди, як і СМГС, "не є міждержавної конвенції", розглядали їх на одному рівні з СМГС, яке відноситься до групи транспортних міжнародних угод міжвідомчого характеру.

Положення Братиславських угод діють на Дунаї в якості основного джерела права, що регулює майнові питання, які виникають в практиці пароплавств придунайських країн. Норми КТМ СРСР застосовувались на Дунаї лише в обмежених випадках і тільки на умовах, зазначених в ст. 11 КТМ, а УВВТ СРСР до досліджуваних відносин не застосовувався зовсім.

Сфера дії Угоди про загальні умови перевезення вантажів у міжнародному сполученні по р. Дунай поширюється на перевезення вантажів у міжнародному сполученні між дунайськими портами вантаження і вивантаження (ст. 3). Воно може бути застосовано до перевезень, виконуваних учасником Братиславських угод, незалежно від наявності в конкретному договорі перевезення відсилання до них. І навпаки, інші зацікавлені особи можуть використовувати правила Угод або шляхом включення їх в текст договору, або шляхом відсилання до них у

договорі. Так, під час перевезення вантажів по чартеру з портів Марокко в порт Будапешт Братиславська угоди фігурували як одна з умов чартеру, за допомогою якої угорський фрахтувальник і радянський фрахтувальник здійснювали перевезення вантажу на річковій ділянці його транспортування (справа МАК N 52/1977). Правомірність такого кроку не ставилася під сумнів і при вирішенні спору експедиторських організацій СРСР і ЧССР (Арбітражна практика. Ч. 5. Рішення Зовнішньоторговельній арбітражної комісії 1966-1968. М., 1975. С. 30).

Оператори кінцевих пунктів. Попередній проект конвенції був затверджений групою ЮНИДРУА з вивчення договорів складського зберігання товару на 3-й сесії в жовтні 1981р - квітні 1982 року, вона інформувала 61-ю сесію Ради керуючих ЮНИДРУА про те, що певні заперечення щодо проекту були висловлені деякими операторами кінцевих пунктів, які розглядали цю конвенцію як посягання на їх конкретні права. Рада керуючих просив секретаріат забезпечити широке висвітлення проекту правил, з тим щоб можна було відкрито обговорити критичні зауваження з метою врегулювання випадків непорозуміння і прийняття до уваги законних інтересів.

Висновки. Огляд міжнародних конвенцій про перевезення вантажів свідчить про те, що міжнародний режим перевезень вантажів може бути встановлений конвенцією і багатосторонньою угодою зацікавлених держав. Оптимальним засобом забезпечення застосування однакової системи режиму перевезення вантажу є міжнародна конвенція. Однак досвід застосування Конвенції про змішаних перевезеннях і Гамбурзьких правил свідчить про те, що в останні роки підхід, заснований на міжнародних конвенціях, виявився не цілком ефективним.

Література

1. Кокин А.С. Товаро-распорядительные бумаги в международной морской торговле (правовые вопросы) / А.С. Кокин // Известия, - Москва, 1994. - №5 - С.11-38.
2. Маковский А.Л. Развитие международно-договорной унификации морского права// Торговое мореплавание и морское право. Торговопромышленная палата СССР : (секция торгового мореплавания и морского права) : статьи / Александр Маковский. – Москва, 1982. - №10. - С. 24-39.
3. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте. / Н. Г. Вилкова. – Москва: Статут, 2002. – 511 с.
4. Коносаменти. Доповідь секретаріату ЮНКТАД. Doc. TD / В / с. 4 / ISL /п.123-292 [Електронний ресурс]. – 1970. – Режим доступу до ресурсу: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>.
5. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 51/17) [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
6. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 51/17, п.210 [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
7. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 51/17, п.211) [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
8. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 53/17, п.266) [Електронний ресурс]. – 1999. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/53/docs/53res.shtml>.

9. Егоров К. Ф. Изменения и дополнения, вносимые в Конвенцию 1924 г. о коносаменте / К. Ф. Егоров. // Проблемы международного частного права. – 1969. – №42. – С. 66–72.

10. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 55-я сесія. Доповнення N 17 (A / 56/17, п.319-345) [Електронний ресурс]. – 2001. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/55/docs/55res.shtml>.

Abstract

The practice of international merchant shipping and the practice of international trade in goods are interrelated at different levels - from historical to the level of a separate treaty. Here, contracts for the purchase and sale of goods, transportation, insurance, financing, transport and warehouse documents of title are intertwined and interact. The necessary degree of awareness in these issues is an indispensable condition for both successful business activity and for solving the of maritime and commercial unification law problems. The unification process of the law began primarily in the field of international transport law. Universal international legal unification of material norms of contracts of goods sale was held in 1980 in the form of the Vienna Convention.

The creation of the Brussels Convention and the Hamburg Rules was preceded by the study of the commercial and economic aspects of the bill of lading in the trade turnover. For example, in 53 paragraphs of the report of the UNCTAD secretariat on a bill of lading, the following issues were covered in various ways: 1) the inversion of a bill of lading; 2) the effectiveness of its role in the sale of goods - in terms of transfer of ownership or risk of damage, as well as in operations related to shipping conditions (for example, FOB, CIF); 3) the role of the bill of lading in the sale of documents; 4) the role of the bill of lading in bank letters of credit; 5) the effectiveness of the bill of lading as a receipt for the goods; 6) the status of a bill of lading as a contract of carriage; 7) the status of a bill of lading as a document of title.

Discussing the topic at International Maritime Committee was noted that "despite the continued use of bills of lading, especially when a negotiable document is required, in practice, the carriage of goods by sea is often only a relatively limited stage of the international carriage of goods. Transportation between ports may provide for the receipt and delivery of goods at a certain stage, which is not directly related to loading or discharging from the ship, and in most situations it is impossible to receive the delivered goods at the ship's side. In the case of the use of various modes of transport, Gaps between mandatory regimes for different types of transport used In this regard, it was suggested in the process of developing an internationally harmonized regime covering the relationship between the parties to the contract of carriage during the entire period of disposal of the cargo by the carrier, also take into account issues arising from such activities , Which are integral components of the carriage, agreed upon by the parties and taking place prior to loading and after loading, as well as issues arising in cases where more than one mode of transport is envisaged. It was pointed out that during such work, the focus seemed to be to study those areas of law that govern the transport of goods and which had not previously been covered by international agreements. Nevertheless, the view was increasingly expressed that the current broad-based project should be expanded to include an updated liability regime that would complement the terms of the proposed harmonization tool".

УДК 656.078.12

MANAGEMENT OPTIMIZATION OF CARGO TRANSPORTATIONS IN
LAND-WATER COMMUNICATION
ОПТИМІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В
НАЗЕМНО-ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

IlonaShevchenko
Шевченко І.В.

Стаття присвячена дослідженню проблемам оптимізації транспортно-технологічних систем при транспортуванні вантажів в наземно-водному сполученні. Здійснюється аналіз існуючих теоретичних і методичних підходів до оптимізації, розглядаються її основні етапи.

Formulation of the problem. The main task of transport is the time accuracy, high quality and complete fulfillment of the needs of the national economy and the population. The most important element in the development of technology for the transportation of goods is the choice of the transport-technological systems. Each of such system can be represented as the form of the typical operations, formed into blocks, the main of which are: cargo, cargo-concentration points, transport network, rolling stock, loading and unloading facilities, logistics process participants, packaging [1]. The main factors determining the choice of transport-technological systems are local technological processes occurring in all parts of the transport system, having a quantity of features and depending on the type of cargo, mode of transport and its structure, branch characteristics, the state of the elements of the logistics process [2].

For the successful functioning of the transport and technological system for the transport of goods, it is necessary that heterogeneous logistical technologies can be brought together in a single technological process, in which unified logistics principles and requirements must be observed [3, 4].

Analysis of recent research and publications. The problems of optimization of transport-technological systems, as shown by the analysis of scientific publications, are given increased attention [1-5].

The purpose of the article. A systematic analysis of the problems of goods transports indicates the need for research to develop and implement technical, technological, economic, legislative, organizational decisions and measures to create uniform general conditions of transportation through the territory of Ukraine. Among the extremely important should be noted:

1. Ensuring the speed of movement of goods.
2. Development of logistic plans of transportation in transport-technological systems in the land-water combination.
3. Create a transport infrastructure that meets high standards for the effective functioning of the above multimodal transport, container terminals, freight distribution centers modernization of warehousing and others.
4. Ensuring the conditions and terms of execution and bypass export-import and transit cargo that operate in the EU.
5. Reduced rates of fees for controls at border crossing points of Ukraine.

6. Develop and implement a coordinated operational planning of cargo handling centers, which interact sea, river, road and rail transport.

7. Development and implementation of information technology for tracking, monitoring and analysis of transportation through Ukraine.

With this in mind the necessity of cargos delivery development design methodology based on the principles of optimality, effectiveness, reducing resource costs, shortening delivery.

Introduction. The problem of cargo-transportations optimization in ground-water communication system has been extensively discussed and referred comparatively rarely. However, even in the countries that have reached very high levels in terms of cargo transport planning and management the problems of cargo transportations, transport still exist.

The main disadvantages of freight transport are: lack of intermodal solutions, lack of a single cargo clearance service, lack of information systems for cargo transportation, imbalance of supply and demand. The problem is especially urgent due to the growth of the cargo transportation market and transport services [3].

Results and discussion. Optimization comes from latin *optimus* - the best, which means finding the most beneficial balance between mutually exclusive characteristics. To achieve the research goal, an analysis of scientific papers was carried out, the results of which are given in table 1.

Table 1

List of research terms

Term	Definition of optimization (disambiguation)	Literary source
1	2	3
Optimization	The process of maximizing profitable characteristics, relationships (for example, optimization of production processes and production), and minimizing costs. Optimization problems are formulated if given: criterion / criteria of optimality (economic, technological, etc.); variable parameters, the change of which allows to influence the efficiency of the process; mathematical model of the process; restrictions related to economic, technical, technological, constructive and other conditions.	Мала гірнича енциклопедія: у 3 т. / за ред. В. С. Білецького.— 2004.— ISBN 966-7804-14-3.
Economics and business	Optimality, in economics, including:	
	1) Profit: It is a standard economic assumption (though not necessarily a perfect one in the real world) that, other things being equal, a firm will attempt to maximize its profits.	Jack Hirshleifer; Amihai Glazer; David Hirshleifer (2005). <u>Price theory and applications: decisions, markets, and information.</u> Cambridge University Press. ISBN 978-0-521-81864-3. Retrieved 20 December 2010.
	2) Utility: It is a measure of preferences over some set of goods (including services: something that satisfies human wants); it represents satisfaction	Jack Hirshleifer; Amihai Glazer; David Hirshleifer (2005). <u>Price theory and applications: decisions,</u>

Term	Definition of optimization (disambiguation)	Literary source
1	2	3
	experienced by the consumer of a good. The concept is an important underpinning of rational choice theory in economics and game theory: since one cannot directly measure benefit, satisfaction or happiness from a good or service, economists instead have devised ways of representing and measuring utility in terms of measurable economic choices.	<u>markets, and information</u> . Cambridge University Press. ISBN 978-0-521-81864-3. Retrieved 20 December 2010.
	3) Economic efficiency : It is, roughly speaking - a situation in which nothing can be improved without something else being hurt. Depending on the context, it is usually one of the following two related concepts: <u>Allocative or Pareto efficiency</u> : any changes made to assist one person would harm another. <u>Productive efficiency</u> : no additional output can be obtained without increasing the amount of inputs, and <u>production</u> proceeds at the lowest possible <u>average total cost</u> .	<u>Heyne, Paul</u> (2008). "Efficiency". In <u>David R. Henderson</u> (ed.). <u>Concise Encyclopedia of Economics</u> (2nd ed.). Indianapolis: <u>Library of Economics and Liberty</u> . ISBN 978-0865976658. OCLC 237794267
	4) Pareto optimality , or Pareto efficiency, a concept used in economics, game theory, engineering, and the social sciences.	<u>Tomoiagă, B.; Chindriș, M.; Sumper, A.; Sudria-Andreu, A.; Villafafila-Robles, R.</u> Pareto Optimal Reconfiguration of Power Distribution Systems Using a Genetic Algorithm Based on NSGA-II, <u>Energies</u> 2013, 6, 1439–55.
Other	<u>Optimality theory</u> , in linguistics, a model proposing that observed forms of language arise from the interaction of conflicting constraints. <u>Optimization (role-playing games)</u> , a gaming play style.	<u>Shoemaker, P.J.H.</u> (1991) "The quest for optimality: A positive heuristic of science?" <u>Behavioral and Brain Sciences</u> 14: 205-245.

** Personal completion*

Mathematical optimization: is the theory and computation of extrema or stationary points of functions, that is, choosing the best option from the set of possible ones; the process and the fact of developing optimal solutions; the process of bringing the system to the best (optimal) state; is found out, which state of the system under study will be the best from the point of view of the requirements imposed on it (the criterion of optimality) and consider such a state as a goal; is the selection of a best element (with regard to some criterion) from some set of available alternatives [4].

In the same context, the term "sub-optimization" is also used - in cases where an optimum is sought by any one criterion of several in the vector optimization problem. There are following types of optimization: Pareto optimality, vector optimization [8].

Engineering optimization is the use of optimization techniques to aid the engineering design process [9].

Product optimization is in business and marketing, methodologies for improving the quality and desirability of a product or product concept [13].

Management optimization is the process of searching for and making optimal decisions. Problems of optimal control: optimization of the final state of the control object. The final state of the object is investigated and optimized, which way the object came to this state is not taken into account. Tasks of this type have spread in the systems of organizational and socio-economic management. Such problems are solved using the methods of mathematical programming (the method of investigating operations) [14].

Optimization of the dynamics (transition) of the state of the control object: the trajectory of the transition process is considered, and the result is of no interest. These tasks are most applicable in engineering and in the management of technological processes. They are solved based on the calculus of variations, using methods such as the maximum principle of Pontryagin, Bellman, and others [15].

Optimization in information technology, or program optimization, improving software to make it work more efficiently or use fewer resources. Compiler optimization: improving the performance or efficiency of compiled code. An asymptotically optimal algorithm that is at most a constant factor worse than the best possible algorithm for large input sizes. Search engine optimization and image search optimization: in internet marketing, methodologies aimed at improving the ranking of a website in search engine listings [14].

Economics and business is the choice of all possible options for using the resources of those that gives the best results. Often described in the form of maximization of the objective function. Determination of the values of economic indicators at which the optimum is achieved, that is, the optimal, best state of the system. Most often, the optimum corresponds to the achievement of the highest result with given resource costs or the achievement of a given result with minimal resource costs [15].

Solution optimization is a process of many factors, enumerations that influence the result. The optimal solution is the most effective of all alternative solutions chosen by any optimization criterion. Since the optimization process is expensive, it is advisable to apply it in solving strategic and tactical tasks of any subsystem of the management system [16].

In practice, the term optimization is often used as a synonym for improvement. There are examples such as cost optimization, optimization of organizational (staff) structure, optimization of business processes (BP), and optimization of workflow. Proceeding from the stated goal of scientific research, we will consider the optimization of business processes, and we will understand the optimization of transport-technological cargo systems (TTCS) in land-water communication as a change in the structural elements and methodological approaches to the organization of the transportation process with the aim of increasing its efficiency and effectiveness [10].

The following processes are the most advantageous for priority optimization: 1) often recurring; 2) costly; 3) lengthy in time; 4) those processes where execution time is the most critical parameter; 5) management. As a result of the implemented

measures, the following results should be obtained in the system-object of optimization:

1) all the processes and operations to be carried out during the transport of goods in land-water traffic must be accelerated;

2) the TTCS management process should be simplified and cheaper, and its efficiency improved;

3) productivity and effectiveness of BP should improve;

4) transparency, flexibility and controllability of the TTCS should increase;

5) side effects and results can also be obtained, such as creating additional jobs, obtaining a positive environmental result, etc.

This can be done only, when the processes are already organized, that is, described (regulated) and executed as described. The regulation of activities is the development, harmonization and implementation of internal rules of work in the daily activities of the system under investigation. That is, documents (protocols) describing who is responsible, for what, who, what, when and how to do, as well as the monitoring mechanism, that this is done exactly the same way, and reaction to the violation, if done wrong. Eventually, the processes become manageable, predictable and controlled. This is the basis for all further improvements. Without this phase, most improvements will not work or give the desired result [11].

The regulation of the operations, procedures and processes to be performed is necessary in cases where:

1. There are conflicts between employees, subdivisions, or enterprises participating in the TTCS, which are repeated in connection with a certain range of issues (problems);

2. Processes are tied to specific performers, when some of them are hidden, not fixed as an algorithm of actions, or when the description is not detailed enough;

3. There is an unreasonable increase in the quantity of employees (participants and intermediaries of TTCS) and the costs of its maintenance, while reducing the effectiveness of the BP as a whole;

4. It is impossible to implement an effective system for automation of operations and procedures;

5. There are regularly occurring situations that require manual management - managers with such a BP organization are mainly engaged in solving current problems without paying attention to strategic tasks.

6. There are failures in terms of time, lengthy agreements, questions left unresolved. Practically in every process, where there are repeatable, identical failures and problems, it is possible to identify a work site for which no one answers, or this issue was not explicitly discussed, or there is a dispute, a decision on which is not accepted.

7. There are difficulties in scaling or replicating the business;

8. When managing the process of cargo transportation as a seamless TTCS, functions appeared that were not previously available, and now they are needed, for example, planning, budgeting, operations control procedures, that is, when the freight traffic management system is transferred to a new level. When there is no common system, each executive publishes many orders, orders and plans that cover part of the executors - participants of the TTCS. All these regulatory documents contradict each other; as a result, it is not obvious which task is the first priority. In the end, the part or the entire documentation array is simply ignored. All this in the end increases costs and generates malfunctions [12].

Properly conducted procedure of regulation will allow receiving a positive effect, which should be expressed in the following:

1. Improving the interaction and creating horizontal links between the enterprises participating in the transportation process, when it is clearly understood (and understood by all participants equally, who is responsible for what, and who is responsible for the transported cargo at what time - all this reduces quantity of conflicts.

2. In obtaining stable results that are not dependent on personalities: with the help of regulatory documents, the optimized system fixes in writing the most efficient way of obtaining the result based on the successful experience of its structural elements - participants in the TTCS.

3. Adjustment of the TTCS participants (staff of employees) quantities of in accordance with the regulations with the revenues received is the basis for arranging an adequate system of motivation. The regulation allows you to see what functions one or another structural element (participant) of the TTCS, to what extent, performs and on what results it influences, its operation, to remove duplicate functions and to assign those responsible for the operations that are missing. This allows you to identify and remove "parasitic links", posts, which do not benefit the system.

4. On the basis of the regulations, automation is implemented quickly and efficiently, for this it is necessary to have already built processes, clearly understand the requirements for the result, and take into account all the important details.

5. As a result of the regulation, the time for managers is freed. In a normally built process, in normal situations, the manager does not participate at all, or participates minimally. The rules also include action algorithms for the main "abnormal" situations, ways to monitor and reflect information about the process, that is, the manager does not directly participate, but everything in the course.

6. As a result of the procedure of regulation, we get the predicted result: the regulation establishes specific, agreed upon with all participants of the TTCS, the timing and mechanism for their tracking. For typical situations, the rules of action are introduced into the rules. All outstanding issues are resolved before the regulations are approved.

7. Formalized regulatory processes allow you to scale or replicate the business, expand the geography of activities, enter new markets, create a set of training materials for each position, increase the transparency of the management system, etc.

8. The regulation allows building the BP from scratch (from the very beginning), as a result of which a unified system of cargo transportation management is being formed.

The most important for the implementation of BP regulation is a control system that will respond to deviations, plan and track the progress of the process and the implementation of the rules, detect, fix and react to faults in a timely manner.

Any managed system (in particular, the TTCS) should develop, improve, orderliness grows in it, and structural organization is optimized. The source, the cause of development are the internal contradictions of the system, and the evolution of the TTS depends on the timely identification of these contradictions, reducing or eliminating their negative impact. Optimization of management, including self-regulation processes for any complex systems, be it a person, a production team or the economy as a whole, is a development condition and a guarantor of effective activity. This applies primarily to the possibility, if necessary; to improve the organizational structure of the enterprise, since a non-optimal management structure is the most common flaw in the production activity of many teams. The organizational structure should reflect the long-term program and the set of the organization's main goals, since

the achievement of goals is the basis of joint activity. Finally, the structure must respond to changes in the external and internal environment. The organizational structure is effective only when it contributes to the achievement of the set goals with minimum expenditure of labor and resources. The optimization principle underlies any organizational structure, regardless of the applied criteria of optimality and the current system of restrictions. The order of work to optimize the control system is shown in figure 1.

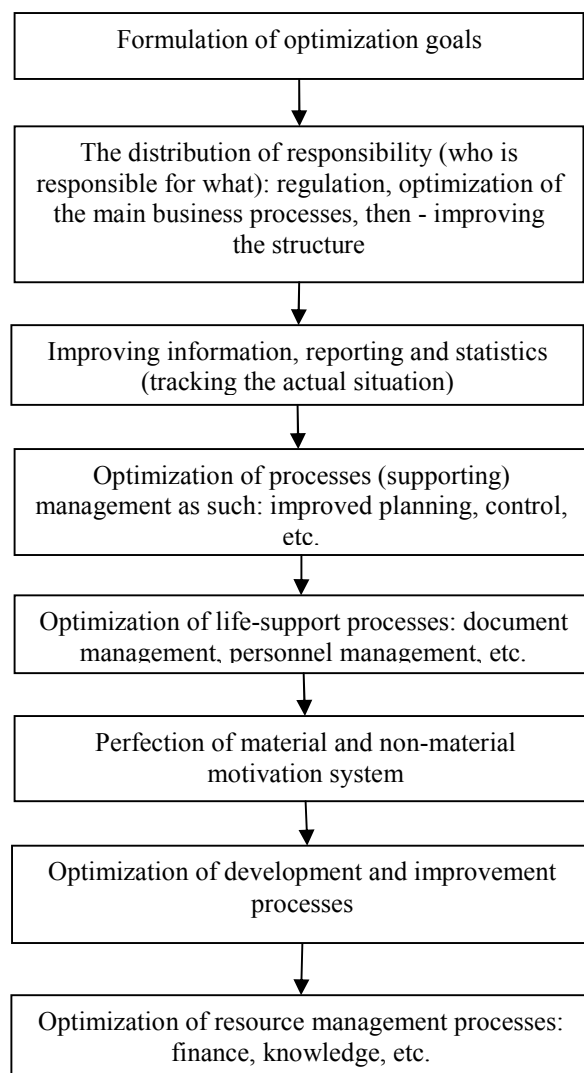


Fig. 1. The main stages of optimization of the control system

Optimization of transportation costs is achieved while maintaining economies of scale and distance. The economies of scale are due to the fact that the larger the cargo, the lower the transport costs per unit of weight. Similarly, more powerful modes of transport - rail and water - are cheaper per unit weight of the cargo being transported, the less powerful modes of transport - automobile and air. The economies of scale are

because the constant component of transport costs is distributed to the entire cargo, so that the larger it is, the lower the unit costs per unit of weight. The savings due to the distance of the route are because the longer the route, the less the transportation costs per unit of distance. This effect is also called the descent principle, since unit costs per unit of travel are reduced as the distance to the freight is increased. The economy due to the range of transportation is due to the same reasons as the economies of scale. The longer the route, the greater the distance these costs are allocated, which leads to a reduction in transportation costs per unit of travel.

These principles need to be considered when evaluating alternative transport service strategies. It should strive to maximize the load of vehicles and the maximum length of cargo transportation routes with the obligatory satisfaction of all service expectations of consumers.

Conclusions. Modern forms of transport processes is transport-technological system (TTCS), which bring together local special way physical objects in the system. This system in the current circumstances requires the development of competent and weighted approaches to the optimization of cargo flows.

References

1. Building Transit Ridership: An Exploration of Transit's Market Share and the Public Policies That Influence It. //TCRP Report 27. – USA, 2015 –Ac: 15 Oct -[Elektronnyj resurs] – Retrieved from: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_27.pdf - 165p.
2. Intercity Transport Policy and Planning System / T.Yai, K.Fujisaki, R.Itoh, K.Kariyazaki, H.Kume, H.Pan, W.Rothengatter, A.Suzuki, N.Tomari // Intercity Transport and Climate Change: Strategies for Reducing the Carbon Footprint. Springer., 2014 – 187p
3. Zürcher Verkehrsverbund Organisation: Report // ZVV- Kanton Zürich, 2015 - 15 Oct. - [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://www.zvv.ch/zvv/en/about-us/zuercher-verkehrsverbund/short-portrait/organisation.html>
4. Maxwell R. R. Converting a Large Region to a Multi-Modal Pulsed-Hub Public Transport Network. / R. R. Maxwell //Louisiana Transportation Research Center, 2003, [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: http://www.ltrc.lsu.edu/TRB_82/TRB2003-002020.pdf - 203 p.
5. Bataille M. Intermodal Competition on Some Routes in Transportation Networks: The Case of Inter Urban Buses and Railways, Discussion Paper/ M.Bataille, A. Steinmetz // Heinrich Heine Universität Düsseldorf – DICE, 2013 - No.84. -[Elektronnyj resurs] – Rezhym dostupu: www.dice.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/Wirtschaftswissenschaftliche_Fakultaet/DICE/Discussion_Paper/084_Bataille_Steinmetz.pdf
6. Мала гірнича енциклопедія / за ред. В. С. Білецького. — Донецьк: Східний видавничий дім, 2013. — 3 т.— 644 с. / Mala hirnycha entsyklopediia.: / za red. V. S. Biletskoho. - Donetsk: Shidnyi vydavnychiy dim, 2013 -3 t - 644 p.
7. «The Nature of Mathematical Programming». // Mathematical Programming Glossary, INFORMS. Computing Society, [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://glossary.computing.society.informs.org>
8. Rao S. S. Engineering Optimization: Theory and Practice / S. S. Rao – Wiley: John Wiley & Sons, Inc, 2009 – 830 p.
9. Hirshleifer J. Price theory and applications: decisions, markets, and information. / Jack Hirshleifer; Amihai Glazer; David Hirshleifer - Cambridge University Press, 2005. – 614 p.
10. Heyne P. "Efficiency": Concise Encyclopedia of Economics / Paul Heyne - Indianapolis: Library of Economics and Liberty, 2008. – 570p.

11. Tomoiagă B. Optimal Reconfiguration of Power Distribution Systems Using a Genetic Algorithm Based on NSGA-II. / Bogdan Tomoiagă, Mircea Chindris, Andreas Sumper, Antoni Sudria-Andreu, Roberto Villafafila-Robles // *Energies* 2013, [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://www.mdpi.com/1996-1073/6/3/1439>
12. Cagan M. Ten-Keys-To-Product Optimization / Marty Cagan // *SVPG – USA*, 2016 – 15 Feb. - [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://svpg.com/ten-keys-to-product-optimization/>
13. Nag, R. "What is strategic management, really? Inductive derivation of a consensus definition of the field" / Nag, R.; Hambrick, D. C.; Chen, M.-J // *Strategic Management Journal*, 2007 - Is.28 (9) - P.935–955.
14. Clinton F. Goss "Machine Code Optimization- Improving Executable Object Code": Ph.D. dissertation. // Computer Science Department Technical Report - Courant Institute, New York University, 1986 – 246 p.
15. Shoemaker, P.J.H. "The quest for optimality: A positive heuristic of science?" / P.J.H. Shoemaker // *Behavioral and Brain Sciences* - Cambridge: BBS, 1991 – Is.14: - P.205-245.
16. Фатхутдинов Р.А. Управленческие решения. Учебник./ Р.А. Фатхутдинов – М.: ИНФРА-М., 2002. — 314 с. — Fatkhutdinov R. A. Upravlencheskie reshenia./ R. A. Fatkhutdinov– М.: INFRA-M., 2002. – 314 p

Анотація

Стаття присвячена дослідженню проблем оптимізації транспортно-технологічних систем (ТТС) вантажоперевезень в наземно-водному повідомленні. Проведено аналіз існуючих теоретичних і методичних підходів до оптимізації Найважливішим елементом у розвитку технології для перевезення вантажів є вибір транспортно-технологічних систем. З'ясовано, що основними факторами, що визначають вибір транспортно-технологічних систем, є локальні технологічні процеси, що відбуваються у всіх частинах транспортної системи, що мають ряд особливостей і залежних від типу вантажу, виду транспорту і його структури, галузевих характеристик, стану елементів транспортно-логістичного процесу.

Доведено, що для успішного функціонування транспортно-технологічної системи для перевезення вантажів необхідно поєднувати різні логістичні технології в єдиний технологічний процес, в якому мають бути дотримані єдині принципи і вимоги до логістики. Систематичний аналіз проблем транспортування вантажів вказує на необхідність проведення досліджень для розробки і реалізації технічних, технологічних, економічних, законодавчих, організаційних рішень і заходів для створення єдиних загальних умов перевезення по території України. Однак, навіть в країнах, які досягли дуже високих рівнів в плануванні і управлінні вантажними перевезеннями, проблеми вантажних перевезень, транспорту все ще існують.

Виділено основні етапи процесу оптимізації ТТС, виявлено, що оптимізація неможлива без проведення попередньої процедури регламентації бізнес-процесів. Досліджено результати регламентаційних заходів, окреслено напрямки оптимізації ТТС. Проблема оптимізації вітчизняних ТТС вантажоперевезень у наземно-водному сполученні стає особливо актуальною і потребує вирішення у зв'язку із зростанням ринку вантажоперевезень і транспортних послуг.

17.

СУДНОПЛАВСТВО ТА ЙОГО РОЗВИТОК

УДК 656.078+339.165

ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ КРАЇНИ ЄС

Котлубай О.М.

У статті наведені основні проблеми, шляхи та етапи виходу транспортного комплексу України на Світові ринки транспортних послуг.

Вигідне геополітичне положення України зазвичай розглядається як один з основних чинників ефективного економічного розвитку української держави [1]. Реалізація транзитного потенціалу та експорту транспортних послуг національних перевізників може стати основою економічного зростання всіх галузей господарювання України. Разом з тим, вигідне геополітичне положення може стати і однією з основних загроз втрати українською державою економічної незалежності в транспортній сфері, маючи на увазі, що витягти з нього вигоду в умовах участі України в угоді про зону вільної торгівлі з ЄС постараються і інші, найбільш розвинені учасники цієї організації. Митні та законодавчі перешкоди цьому, виходячи з діючих в Угоді про зону вільної торгівлі з ЄС принципів, норм і правил реалізувати вже неможливо. Виходячи з цього, метою даної статті є, обґрунтування принципів, найбільш важливих умов і першочергових завдань, що забезпечують можливість ефективного виходу підприємств водного транспорту України на європейський ринок транспортних послуг в найближче п'ятиріччя.

На сьогоднішній день одним з основних переваг, які отримує транспортний комплекс України від вступу в силу Угоди про Зону вільної торгівлі з ЄС, є можливість виходу на відповідні транспортні ринки країн-учасниць.

Угода про Зону вільної торгівлі з ЄС відкриває для підприємств водного транспорту України широкі перспективи участі в морських перевезеннях європейських країн, включаючи і внутрішні водні шляхи Європи. В даний час Україна є єдиною з країн СНД, якій надано право плавання її торгового флоту внутрішніми водними шляхами Європейського союзу на двосторонній основі. Тепер же вона отримує доступ і до каботажних перевезень між країнами Європейського Союзу, що в умовах розвитку ринку прибережного судноплавства ЄС і його прагнення переключити якомога більше перевезень з наземних на водні шляхи, що обумовлено всіма стратегіями розвитку транспортної системи ЄС, прийнятими після 2000 р. і охоплюють період до 2050 р., відкриває для нашої країни можливість входу на закритий

транспортний ринок, товарні потоки якого ще повністю не сформовані. До теперішнього часу внутрішніми водними шляхами ЄС перевозилося близько 900 млн. т вантажів, з яких понад 70% між портами різних країн ЄС. Середня дальність перевезення 1 т - приблизно 185 км. Сумарна вантажопідйомність самохідного і несамохідного флоту внутрішнього плавання ЄС - близько 15 млн. т. Процес перемикання на ВВП близько 30% автомобільних перевезень дальністю понад 200 км., В даний час стримується відсутністю цінових стимулів (підвищена плата за використання автодоріг в вантажному варіанті) і дефіцитом тоннажу флоту ЄС який становить за різними оцінками до 4 млн.т. Приблизно аналогічна картина має місце і в судноплаванні малого тоннажу (прибережні морські перевезення), яке обмежене для участі третіх країн, крім України після підписання угоди про ЗВТ. Застосовуваний країнами ЄС підхід повністю виключає створення на їх території і території України судноплавних компаній контрольованих третіми країнами (статті 86, п.5 та 135 Угоди про ЗВТ), однак допускає участь в таких перевезеннях компаній зареєстрованих в 3-х країнах, але повністю контрольованих фізичними особами - громадянами України або ЄС (стаття 86, п.6).

Однак практична реалізація даного переваги є вельми сумнівною, в першу чергу, в силу тих високих вимог, які пред'являються в економічно розвинених країнах до послуги з перевезення вантажів. Тому на початковому етапі членства України в угоді мова може йти по-суті тільки про збереження національної транспортної системою своїх позицій на внутрішніх ринках транспортних послуг. В першу чергу це відноситься до водного транспорту. До останнього моменту Україна реалізовувала варіант укладення двосторонніх угод про судноплавання на принципі свободи мореплавання і вільної конкуренції на комерційній основі.

Такий варіант застосовувався і в більшості двосторонніх угод про судноплавання, які діють у всьому світі, аналогічний режим використовується також і в цілому ряді країн, що розвиваються. Спираючись на нього Україна повинна забезпечувати:

свободу перевезень як в обслуговуванні двосторонньої торгівлі, так і в якості крос-трейдерів;

виключення будь-якого варіанту розподілу вантажів і наявності дискримінації щодо іноземного перевізника;

відсутність застосування цінових бар'єрів, а так само митних, преференційного режиму для національного перевізника.

Цей режим не суперечить принципам Угоди про Зону вільної торгівлі з ЄС і правилам ГАТС, більше того, він узгоджується з цілями і завданнями прогресивної лібералізації. Однак у зв'язку з його використанням необхідно відзначити два моменти.

Перший полягає в тому, що кінцева мета Угоди - повна свобода надання послуг для всіх договірних сторін в рівній мірі (в кінцевій перспективі - для всіх держав регіону). У свою чергу, двостороння угода, в більшості своїй, вводить свободу надання послуг, тільки для сторін угоди.

Угода про Зону вільної торгівлі з ЄС стосується того, що воно в принципі допускає деякі обмеження вільного режиму, проте передбачає їх відкритість і обмеженість у часі. Як це не парадоксально, але в діючих двосторонніх угодах, які укладені Україною, цей фактор підтримки національного судноплавання

зовсім не використовується, хоча в світовій практиці до останнього часу ще застосовується певна кількість обмежень і переважно закритих.

Тим часом водний транспорт, особливо маючи на увазі його пріоритетний розвиток в ЄС відіграє для розвитку економіки України першорядне - визначальне значення. Важлива роль відводиться і наземним видам транспорту як необхідної інфраструктури ефективного здійснення зовнішньої торгівлі.

В умовах формування нової моделі розвитку світової економіки саме транспортні підприємства є інструментом реалізації національних інтересів кожної країни, забезпечення її гідного місця у світовій системі господарювання [3].

Виходячи з цього, основними напрямками міжнародної інтеграції в галузі транспорту для нашої країни є:

- інтеграція підприємств українського транспорту в європейську транспортну систему;
- розвиток і поглиблення взаємодії українських транспортних підприємств з транспортними підприємствами Чорноморського регіону;
- розвиток взаємодії і співпраці підприємств різних видів транспорту;
- підвищення ролі транспортних підприємств України у створюваній інтегрованої транспортної системи Чорноморського-Каспійського і Середземноморського регіонів;
- участь підприємств України в міжнародних транспортних проектах і програмах.

Одночасно з цим, розвиток експорту транспортних послуг українськими транспортними підприємствами слід розглядати в якості настільки ж важливої складової національного продукту України, як і експорт товарів [7].

Експорт транспортних послуг повинен розвиватися за такими основними напрямками:

- значне збільшення частки участі українських транспортних підприємств і організацій в поставці вітчизняних експортних вантажів на європейські ринки;
- підвищення частки українських транспортних організацій в доставці імпортованих вантажів і перевезення вантажів країн ЄС;
- розвиток використання транзитного потенціалу української транспортної системи.

Стимулювання українських транспортних підприємств і організацій до роботи на міжнародних ринках транспортних послуг [4], здійснюється за такими основними напрямками:

- лібералізація економічних умов ведення бізнесу, перш за все за рівнем оподаткування українських перевізників на тих сегментах ринку, де вони відчувають конкурентний тиск від наявності протекціоністських заходів інших держав, або з боку флотів країн відкритої реєстрації;
- створення для вітчизняних міжнародних перевізників не менше сприятливих режимів при виконанні митних і прикордонних процедур, ніж для перевізників інших країн;
- створення умов для придбання українськими перевізниками сучасної транспортної техніки, що забезпечує не тільки конкурентоспроможність на міжнародних ринках, а й принципову доступність цих ринків для вітчизняних операторів;

- розробка механізмів оперативного прийняття заходів у відповідь у випадках, коли українські перевізники зазнають дискримінації за кордоном;
- підвищення ефективності механізмів недержавного регулювання сегментів ринку міжнародних перевезень, в разі застосування двосторонньої дозвільної системи (асоціації, консорціуми, ін. Об'єднання);
- проведення усіма підприємствами узгодженої активної транспортної політики на ринках і, де це можливо, в міжнародних організаціях, що регламентують входження в міжнародні ринки транспортних послуг;
- формування пропозиції транспортної продукції, що стимулює вітчизняних вантажовідправників до укладання договорів поставки на базисних умовах, які передбачають перевезення експортних вантажів вітчизняними транспортними організаціями.

Використання транзитного потенціалу України має бути не тільки пріоритетом розвитку транспортної системи, але й стати самостійною точкою зростання економіки [7].

Для підвищення рівня реалізації транспортного потенціалу Української держави необхідні:

- розробка і активна участь транспортних підприємств України в транзитних проектах на міжнародній арені, формування вигідних для наших компаній міжнародних альянсів;
- стратегування модернізації транспортної інфраструктури з урахуванням пріоритетного розвитку транзитних міжнародних транспортних коридорів;
- підтримка інвестиційних проектів транспортних підприємств, в тому числі - міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;
- подальший розвиток транспортно-митних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і прикордонну обробку транзитних вантажів;
- технічна модернізація і вдосконалення економічних режимів в повітряних транзитних коридорах, які проходять через повітряний простір України;
- створення за участю основних транспортних підприємств країни компаній - національного оператора транзитних перевезень;
- розробка економічних альянсів підприємств транспорту, що дозволяють використовувати вигоди транзитного положення різних регіонів України;
- участь підприємств у розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять по європейським і азіатським напрямкам, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
- розробка за участю регіонів України проектів створення і розвитку внутрішніх транзитних коридорів, які доповнюють базові МТК.

Задачі застосування економічно ефективних, безпечних і екологічно орієнтованих транспортних технологій розглядаються в єдиному комплексі [5].

Роль транспортних підприємств полягає в обґрунтуванні необхідних економічних умов, що стимулюють застосування раціональних схем доставки і розподілу товарів, зниження споживання паливно-енергетичних ресурсів в

розрахунку на одиницю транспортної роботи.

Основним напрямком удосконалення транспортних технологій при перевезенні вантажів є інтеграція виробничих і транспортних процесів на принципах транспортної логістики [4].

Завдання транспортних підприємств максимально використовувати цей процес, здійснюючи створення в транспортній інфраструктурі мультимодальних логістичних центрів, а на ринку транспортних послуг - мультимодальних транспортних операторів, сприяючи комплексної інформатизації транспортного процесу, маючи на увазі, що реалізація принципів транспортної логістики на рівні окремих вантажопотоків застосовна тільки для технологічного транспорту .

Реалізація принципів транспортної логістики на магістральному транспорті повинна інтегрувати діяльність всіх логістичних центрів, мультимодальних операторів, що забезпечить досягнення максимального емерджентного ефекту.

Розвиток мультимодальних перевезень ґрунтується перш за все на контейнеризації системи руху товару [3], що передбачас:

- нарощування потужності наявних і створення додаткових контейнерних терміналів. При цьому доцільним є створення термінальної мережі - поєднання декількох найбільших терміналів в морських транспортних вузлах з менш потужними численними об'єктами всередині країни;

- створення вільних економічних зон в портах або в їх безпосередній близькості для залучення основних контейнерних потоків зовнішньої торгівлі, транзиту і траншипменту;

- орієнтація в Україні національних контейнерних операторів, на забезпечення транзиту контейнерів через українську територію по основних транспортних магістралях;

- вдосконалення підприємствами транспортно-митних технологій та істотне скорочення числа контейнерів на кордоні, що оглядаються, при забезпеченні повного контролю за контейнерними потоками;

- створення стійкого попиту з боку транспортних підприємств для розширення виробництва контейнерів, спеціалізованого рухомого складу для їх перевезення та обладнання для термінальної переробки контейнерів.

Завданням держави є сприяння формуванню стабільного внутрішнього ринку транспортних засобів [2] і обладнання, який в подальшому буде розвиватися на власній основі з подальшим розширенням експорту.

Заходами щодо формування такого ринку і стимулювання модернізації парку транспортних засобів є: підвищення доступності кредитних ресурсів на реалізацію інвестиційних проектів за рахунок субсидування частини банківських процентних ставок з коштів державного бюджету, вдосконалення амортизаційної політики, стимулювання розвитку лізингової діяльності.

Держава повинна в першу чергу підтримувати ті програми в галузях транспортного машинобудування, які поряд з виробництвом транспортної техніки передбачають ефективні комерційні схеми її просування на ринок, а також супроводу на всьому життєвому циклі (індустріальна модернізація, технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів та обладнання, що знаходяться в експлуатації).

На основі сучасних підходів до технічного регулювання необхідна модернізація системи формування та контролю нормативних вимог до транспортних засобів і устаткування, які розробляються, виробляються або ввозяться в Україну по імпорту [4].

Потрібно розробити технічні регламенти, що містять вимоги забезпечення безпеки до об'єктів технічного регулювання на транспорті. Для цього можуть бути використані наявні державні стандарти.

Необхідно впорядкування на базі єдиних організаційно-методичних засад системи контролю відповідності вироблених і експлуатованих транспортних засобів та обладнання встановленим вимогам і підвищення ефективності такого контролю.

Повинен бути встановлений єдиний порядок введення в дію на території України міжнародних технічних вимог, до яких держава вже приєдналася, або знаходиться в стадії приєднання, в першу чергу це стосується Правил ЄК ООН і Міжнародних Конвенцій.

Необхідна розробка і введення в дію комплексу національних стандартів, державного регулювання в технічній, фінансово-економічній, соціальної та ін. Сферах, стандартів встановлюють вимоги до показників екологічної та технічної безпеки об'єктів транспортного комплексу, які не підпадають під дію технічних регламентів (як нормативна база систем добровільної сертифікації).

Необхідна розробка системи пріоритетів, що визначають співвідношення імпорту та власного виробництва транспортних засобів [2], обладнання та комплектуючих, а також реалізація відповідних заходів економічного регулювання.

На основі цих пріоритетів повинні бути зменшені або скасовані мита на транспортну техніку, що її передбачається проводити в Україні при одночасному введенні імпортих мит в тих сегментах, де розвиток відповідного виробництва в Україні є перспективним.

Це дозволить сконцентрувати ресурси транспортного машинобудування на цільових сегментах ринку, які не витрачаючи їх на безглузду конкуренцію з іноземними виробниками по всьому спектру транспортної техніки.

Транспортна політика українських підприємств і організацій повинна поетапно інтегрувати базові принципи сталого розвитку транспорту, згідно з якими рішення задач задоволення транспортних потреб не вступає в протиріччя з пріоритетами охорони навколишнього середовища і здоров'я громадян, які не порушує інтересів майбутніх поколінь [3].

Реалізація зазначених принципів передбачає наступне:

- рішення в області розвитку транспортної системи і регулювання транспортної діяльності оцінюються як з точки зору економічної ефективності, так і з точки зору безпеки та екологічності, причому всі зазначені пріоритети є рівноцінними;

- суспільство і підприємства повинні прагнути до розумного скорочення внутрішніх транспортних потреб, не порушуючи при цьому прав на свободу переміщення і торгівлі. Ідеальним результатом є більш повільне зростання внутрішньої транспортної роботи в порівнянні з ростом ВВП;

- транспортні підприємства і громадяни (агломерації) повинні нести відповідальність за вибір найкращих в екологічному сенсі рішень в галузі транспорту. При цьому необхідно забезпечення повного врахування екологічних наслідків при прийнятті управлінських рішень в сфері транспорту, як цього вимагає Угода про Зону вільної торгівлі з ЄС;

- в рамках реалізації принципу "забруднювач платить" споживач транспортної послуги повинен повністю оплачувати негативні екологічні

наслідки, пов'язані з її наданням, від споживання ресурсів до рециклінгу транспортних засобів;

- в регулюванні міжвидової конкуренції враховується необхідність розумного перемикавання вантажів і пасажиропотоків на екологічно більш "чисті" види транспорту;

- в податковій політиці акцент переноситься з оподаткування виробництва і комерції на обкладання споживання ресурсів;

- зусилля щодо комплексного вирішення проблем транспортного планування, підвищення безпеки і екологічності концентруються перш за все стосовно до великих міст для подальшого поширення застосування найбільш успішних рішень в цій галузі [6].

Реалізація сформульованих завдань і організаційно-економічних заходів протягом декількох найближчих років дозволить, в основному, створити умови для вирішення накопичилися в транспортних галузях проблем і забезпечить передумови найповнішої реалізації до 2020 року експорту транспортних послуг та транзитного потенціалу українських транспортних підприємств.

Подальший розвиток підприємств водного транспорту України буде пов'язано з розширенням ринків використання, оптимізацією складу і структури флоту, відповідно до майбутніх тенденціями і пропорціями міжнародних морських перевезень і технічними вимогами, що забезпечить постійне поступальний підвищення ефективності функціонування економіки України.

Литература

1. Дергачев В.А. Геоэкономика Украины: научная монография./ В.А. Дергачев– Одесса ИПРЭИ НАНУ, 2002. – 244 с.
2. Котлубай А.М. Мировая морская политика передовых стран / А.М. Котлубай // Судходство – 2003 – № 11-12 – С.15
3. Котлубай А.М. Мировая морская политика и перспективы ее развития. / А.М. Котлубай // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 36. наук. праць. – Вип. 17.- Одеса: ОНМУ, 2004. – С. 5-21
4. Котлубай О.М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України. / О.М. Котлубай // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 36. наук. праць. – Вип. 16.- Одеса: ОНМУ, 2003. – С. 205-214.
5. Ложичевська О.М. Транспортна політика України у 1994 – 2001 роках / О.М. Ложичевська, В.Г. Кравченко // Стратегія економічного розвитку України. – 2002. - № 6. – С. 168-171.
6. Пащенко Ю.С. Развитие та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: монографія / з ред. С.І. Дорогунцова. – К.: Наук.світ, 2003. - 467с.
7. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015) “Шляхом Європейської інтеграції” / А.С.Гальчинський, В.М.Геєць та ін. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004 – 416 с.
8. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. / http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/paran2820

Abstract

Article presents the main problems, ways and stages of Ukrainian transport compfynies going to the EU markets of transport services.

The Agreement on the Free Trade Area with the EU opens up broad prospects for the Ukrainian water transport enterprises to participate in the maritime transport of European countries, including the inland waterways of Europe. At present, Ukraine is the only CIS country that has the right to float its merchant fleet on the European Union's inland waterways on a bilateral basis. Now it also has access to coastal shipping between the European Union countries, which, in the context of the development of the coastal shipping market of the EU and its desire to switch as much as possible transport from land to waterways, which is due to all the strategies for the development of the EU transport system adopted after 2000. And covering the period until 2050, opens for our country the possibility of entering the closed transport market, the commodity flows of which have not yet been completely formed. Up to now, about 900 million tons of cargo have been transported by inland waterways of the EU, of which more than 70% are between the ports of different EU countries. The average transportation distance is 1 t - about 185 km. The total carrying capacity of the self-propelled and non-self-propelled inland navigation fleet of the EU is about 15 million tons. The process of switching to GDP of about 30% of trucking with a range of over 200 km is currently constrained by the lack of price incentives (increased fees for road use in a cargo variant) and tonnage shortage The EU fleet, which according to various estimates is up to 4 million tons. A similar picture is also observed in the shipping of small tonnage (coastal sea shipping), which is limited for the participation of third countries, except for Ukraine after the signing of the agreement on FTA. The approach taken by the EU countries completely excludes the creation of shipping companies controlled by third countries on their territory and territory of Ukraine, however it allows participation in such transportations of companies registered in 3 countries but completely controlled by physical Persons - citizens of Ukraine or the EU.

ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР У СУДНОПЛАВСТВІ

Фрасинюк І. І.

У статті розглядається одна з актуальних проблем – оцінка людського фактору в системі управління ризиками судноплавних компаній. Запропоновано ряд практичних рекомендацій щодо зниження впливу «людського фактору» на безпеку судноплавства. Розкрито переваги, недоліки і головні проблеми конкурентоспроможності українських моряків на ринку працевлаштування, а також обґрунтовані перспективи та шляхи вирішення данної проблеми.

Вступ. Найважливішим стратегічним чинником, що визначає ефективний розвиток судноплавства, є кадровий потенціал. Кваліфікація, професіоналізм, компетенція, мотивація моряків визначають можливості впровадження сучасних технологій, інноваційного перетворення з метою забезпечення безпечної та ефективної експлуатації суден і конкурентоспроможності судноплавних компаній. З зростаючої мобільністю технологій і капіталу конкурентоспроможність залежить виключно від якості, продуктивності і гнучкості людських ресурсів.

Людський фактор [1, с. 212] - це не тільки колективний працівник, а й колективний суб'єкт суспільного життя, який має соціальну, демографічну, економічну і політичну структуру, взаємодія елементів якої забезпечує розвиток суспільства.

Необхідно визнати людський фактор значущою змінною, від якої багато в чому залежить безпека, ефективність і, власне, рентабельність експлуатаційного процесу. Безпечна експлуатація судів, зміст в справності і використання за призначенням суднового устаткування, доставка саме того, що очікують вантажоодержувачі - все це окупається. Однак відсутність травм і смертей на робочому місці, експлуатація суден без навігаційних аварій, поломок устаткування і політика проведення постійних удосконалень більш ефективно.

Таким чином, є всі підстави вважати, що саме ефективне управління людським фактором принесе більше результатів. І саме моряки і є той самий ключ, який відкріє шлях до цих «важкодоступного» ефекту.

Постановка проблеми. За даними Міжнародної морської організації у 80% випадків аварій причиною є неправильні дії або їх відсутність з боку моряків. У зв'язку з цим важливе значення має оцінка людського фактору в системі управління ризиками судноплавних компаній. Адміністрування не приділяє належної уваги об'єктивній оцінці таких ризиків, не враховує вплив при укладанні договорів, складанні планів і прогнозів, що призводить до зниження якості управління судном, незапланованих втрат і погіршення результатів рейсу. Крім того, достовірну оцінку втрат за рахунок людського фактору ускладнює відсутність необхідної інформації, а також спеціальних служб в структурі управління судноплавних компаній, що забезпечує ефективне усунення даного виду ризику.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї проблеми. За останній період дослідження різних видів ризиків присвячено значну кількість наукових праць і

публікацій, але серед них практично відсутні дослідження ризиків судноплавних компаній, пов'язаних з людським фактором.

Формування завдання дослідження. З урахуванням викладених проблем метою даної статті є розкриття переваги, недоліків, головних проблем конкурентоспроможності українських моряків на ринку працевлаштування, а також обґрунтування перспективи та шляхів вирішення проблем і компромісів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Моряки - носії не тільки професійних знань і умінь, вони носії морських традицій, без яких не може існувати морська держава. Морські кадри - найважливіша передумова, шанс для відродження в Україні морського торгового флоту. Для того щоб побудувати судно, досить декількох місяців або року. А для того щоб підготувати кваліфікованого судноводія або механіка, необхідно десятиліття.

Структурна глобалізація судноплавства означає гостру конкурентну боротьбу за скорочення трудових витрат, використання ринків дешевої робочої сили. На Світовому ринку все наполегливіше проявляється його сегментація. Один із сегментів світового ринку формують моряки України. Ознаками цього сегмента вважається високий професіоналізм, витривалість, комунікабельність і невисока оплата праці. При достатньому рівні володіння іноземною, а в першу чергу англійською мовою вони можуть ефективно працювати в різних екіпажах. Важливою характеристикою будь-якого відкритого ринку є попит, що формується серед суб'єктів ринку. Для ринку праці моряків України попит формується в середовищі моряків, які обирають фірму для працевлаштування. В Україні ці зміни супроводжуються скороченням державного регулювання, особливо в частині заробітної плати, соціальних гарантій і умов праці моряків. Проблема виникає як зберегти і розвинути український морський кадровий потенціал і як підвищити його конкурентоспроможність на міжнародному ринку праці.

Людський фактор є невід'ємною частиною будь-якого підприємства. П'ять областей управління стосуються обліку людського фактору в рамках такої специфічної теми, як життєвий цикл судна - поточні роботи на судні, ремонт, технічне обслуговування, продаж, будівництво нових суден тощо. Оцінка ефективності управління людськими ресурсами може стосуватися підвищення вимог до професійної підготовки кадрів, змін у кадровій і комунікативній структурах.

Міжнародне морське співтовариство планомірно вводить все більш високі стандарти якості підготовки морських фахівців, здатних до професійного росту та швидкому перепрофілюванню для експлуатації сучасних суден всіх типів.

Відомо, що специфіка роботи моряка пов'язана з низкою труднощів, частина з яких відноситься і до правової сфери. Розбіжність місця проживання до місця оформлення на роботу, наявність безлічі, часто недобросовісних, посередників між моряком і судновласником, небезпечні і шкідливі умови праці - всі ці фактори перетворюють моряків в одну з найбільш соціально-вразливих груп працівників. Свого часу ці умови породили необхідність створення спеціальних норм, які б стали регламентувати працю членів екіпажів морських суден. На сьогоднішній день соціально-трудова відносина на флоті регулюються міжнародними конвенціями, які виступають в ролі свого роду «Трудового кодексу для моряків». Основними з них можна назвати Конвенцію МОП про працю в морському судноплавстві (КТМС) 2006 року, що визначає трудові та соціальні норми і стандарти в морському судноплавстві по всьому світу, а також Міжнародну

конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року з поправками (ПДНВ), що визначає професіональні вимоги, що пред'являються до фахівців морської справи.

Серед причин аварійності на флоті збільшується роль людського фактору. В основі 84% аварійних випадків лежать помилки, пов'язані з недостатньою компетенцією фахівців, керуючих судном і експлуатують суднові енергетичні установки та системи. Знижується базовий рівень підготовки, у моряків бракує практичних навичок. Все це змушує задуматися про майбутнє морської освіти в цілому і в Україні зокрема.

На сьогодні у світовій судноплавній галузі працюють приблизно 69 тисяч українських моряків [2], з яких 39 000 офіцерів і 30 000 рядових. Україна є одним з найбільших в світі постачальників робочої сили для флоту. У 2015 році Україна зайняла 6-е місце (табл. 1) за кількістю моряків, які працюють на глобальному ринку.

Таблиця 1

Найбільші країни-постачальники моряків на міжнародному ринку праці в 2015 році

Країна-постачальник екіпажу	Офіцери	Рядові	Всього	% від сумарного числа
Китай	243635	101600	142035	14,78
Філіппіни	215500	72500	143000	13,08
Індонезія	143702	51237	92465	8,72
Росія	97061	47972	49089	5,89
Індія	86084	69908	16176	5,22
Україна	69000	39000	30000	4,18
Турція	38985	18568	20417	2,36
Малайзія	35000	6313	28687	2,13
Італія	34486	12988	21498	2,09
Норвегія	33701	14768	18933	2,06
Всього в світі	774000	873500	1647500	100

Джерело: Manpower Report 2016

Як видно з таблиці 1 у 2015 році на морському флоті працювало 1,647 млн моряків, зокрема 47% всіх робочих місць припадають на офіцерські посади. Таким чином на глобальному ринку працевлаштування моряків склалася ситуація, коли на одного офіцера доводиться один рядовий, що свідчить про кардинальні зміни в складі світового флоту, все більш насиченого високотехнологічним обладнанням, електронікою, що вимагають більш високих професійних знань. За останні десять років на ринку працевлаштування моряків скоротилася частка розвинених країн, країн Східної Європи, Африки, Латинської Америки і навіть Індійського субконтиненту. Але при цьому різко зросла частка країн Далекого Сходу. Варто відзначити, що всі ці країни, раніше знамениті як постачальники недорогий рядовий робочої сили на торгові судна, стали лідерами за кількістю морських офіцерів. Індія посіла третє місце в світі по постачанні офіцерів (69 908 офіцерів) і, наростивши за останні десять років число офіцерів, скоротила ще значніше число пересічних.

У Manpower Report 2016 стверджується, що офіцерів на флоті не вистачає, і ця нестача зростає. У 2015 році нестача офіцерів склала 16 500 осіб, приблизно 2,1%, а до 2025 року прогнозується брак в 147 500 офіцерів пройшли підготовку.

Щоб залишатися морською державою, конкурентоспроможною в підготовці кваліфікованих фахівців усіх рівнів, управляти сучасним флотом і ефективно його експлуатувати, необхідно невідкладно удосконалити систему морської освіти.

В ході чергового етапу реформування системи вищої освіти України передбачається скорочення кількості спеціальностей і виділення пріоритетною їх частини. Тут дуже важливо не опинитися на другому плані. Безумовно, буде потрібна підтримка галузі. Винятково важливим етапом підготовки курсанта є організація практики. Плавальна практика - це основа безпеки мореплавання, яка мотивує молодого людини до саморозвитку. В останні роки в Україні все складніше з напрямком практикантів на транспортний флот, особливо на молодших курсах навчання, але певний прогрес намічається і тут. На сучасному етапі об'єднання зусиль навчальних закладів і потенційних одержувачів кадрів стає об'єктивною реальністю, без якої не підготувати якісного спеціаліста флоту. Однак за часів «тотальної економії» на всьому можливостей для практики майбутнім морякам надається все менше і менше. Судновласники не хочуть передбачати більше, ніж необхідно, житлових приміщень при будівництві судів, не хочуть нести додаткові витрати, пов'язані з розміщенням практикантів на борту. Виникає проблема, яку необхідно усунути якомога швидше, щоб підтримувати конкурентоспроможність українських моряків-фахівців в надлишку. Вихід із ситуації можна простежити у впровадженні Британської системи, при якій курсанти спочатку приймаються на роботу і тільки потім проходять навчання і практику.

З іншого боку, судноплавні компанії, прагнучи підвищити свою конкурентоспроможність і знизити втрати від аварійних випадків, беруть активну участь у підготовці кадрів: індивідуальні контракти з кадетами, організація плавальних практик для курсантів, стажувань для інструкторів та викладачів. У світі існує тенденція створення власних навчальних центрів і закладів.

Так у 2000 році найбільша датська судновласницька компанія і Міністерство комунікацій КНР відібрали 30 студентів-першокурсників Пекінського університету для проходження в Копенгагені 56-місячного курсу навчання теорії і практиці судноплавства. В цей же час судноплавна асоціація Норвегії почала набирати і навчати моряків з Китаю, щоб заповнити дефіцит командного складу в норвезькому торговельному флоті. Перший набір склав 50 студентів, термін навчання - три роки, включаючи рік плавної практики на норвезьких суднах. Випускників направили офіцерами на норвезькі судна.

У 2005 році малайзійська національна судноплавна компанія придбала у державної корпорації головну національну морську академію.

З 2006 року японська компанія NYK організувала спеціальні курси підготовки моряків на факультеті морського навчання в університеті Спліта (Хорватія) і морському університеті Констанци (Румунія). Компанія просуває програми підготовки моряків в Китаї і Японії.

Для формування передової морської освіти України необхідний планомірний перехід до комплексного морського утворення. Для цього потрібно об'єднати морські навчальні заклади в морські навчальні комплекси навколо морських академій та університетів з регіонального і цільового принципу. Кожний такий комплекс повинен знайти стратегічного партнера в області цільової підготовки

кадрів. Стратегічні партнери - це великі судноплавні компанії. За їх замовленнями повинна готуватися значна частка фахівців усіх рангів. Плавальної практики на судах судноплавних компаній стратегічного партнера повинні бути забезпечені всі курсанти, що проходять морську підготовку. Також на судах компаній повинні стажуватися всі викладачі навчальних закладів та інструктори тренажерів, зайняті в підготовці курсантів і підвищенні кваліфікації фахівців. Масштаби участі компаній повинні дозволити залучати найбільш підготовлену молодь і вже сформованих фахівців флоту до педагогічної діяльності.

Сьогодні Україна входить до «білого списку» Міжнародної морської організації держав, в яких в повному обсязі виконуються вимоги Конвенції та ПДНВ кодексу. Підписано меморандуми про визнання дипломів (сертифікатів) моряків України з 53-державами членами Міжнародної морської організації відповідно до правила I / 10 Конвенції ПДНВ.

Національний університет «Одеська морська академія» і Україна в цілому мають досить високий потенціал і добрі перспективи для подальшої успішної конкуренції на світовому ринку праці за високооплачувані робочі місця командного складу в умовах зростаючої потреби глобальних морських перевезень у висококваліфікованих морських фахівцях.

Висновки з цього дослідження. Одним з важливих показників успішного функціонування морського транспорту є стан аварійності суден, що свідчить про те, що, незважаючи на вжиті заходи, залишається високою. Істотне зниження аварійності на морських судах і підвищення рівня безпеки мореплавання можливо за умови врахування ризиків, пов'язаних з людським фактором. Непрофесіоналізм на морському транспорті веде до підвищення аварійності. Аварії морських суден належать до основних і дуже важливих втрат на морському транспорті, тому необхідно ретельне їх вивчення. Збитки аваріями повинні враховуватися повністю, до них входять технічні (тобто вартість втрачених частин, витрати на усунення пошкоджень) і комерційні витрати (втрата судового часу, відшкодування фактичних збитків клієнтурі у зв'язку з порушенням їх комерційних інтересів, якщо ці збитки повинен сплатити судовласник). Підвищення кваліфікації моряків забезпечує якість транспортного процесу за рахунок збереження вантажу при перевезеннях, підвищення екологічної безпеки навколишнього середовища та направлено на підвищення безпеки мореплавання.

Література

1. Леманова П. В. Развитие человеческого капитала социальными инструментами. Учебн. пособ./П. В. Леманова.- Москва.: Спутник+, 2012.- 292с.
2. Manpower 2016 Update: The world demand for and supply of seafarers// BIMCO/ ISF. – 2016. – 117 p.
3. Guidelines for the investigation of Human Factors in marine casualties and incidents (IMO resolution A.884 (21)) Санкт-Петербург: ЗАО ЦНИИМФ, 2002. - 112 с.
4. Басанец Н.Г. Конвенційні та класифікаційні вимоги до безпеки судноплавства: [Текст] довідково-методичний посібник/ Н.Г. Басанец. – Одеса: ІнформВид, 2008. -260с.
5. Кодекс Торговельного мореплавства України [Текст]/ Верховна Рада України. – Офіц. Вид. – К.: Відомості Верховної Ради. – 1995. - №47-52 – С.349

6. Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti (ПДНВ) 1978 року 25.06.2010.- [Електронний ресурс] /Офіційна база законодавства України.- Режим доступу до сайту: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_052

7. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS) від 01.11.1974 [Електронний ресурс] /Офіційна база законодавства України.- Режим доступу до сайту: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_034

8. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року від 07.07.1978 [Електронний ресурс] /Офіційна база законодавства України.- Режим доступу до сайту: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_052

9. Топалов В.П. Человеческий фактор в судоходстве. / В.П. Топалов, В.Г. Торский.- Одесса.: Астропринт, 2015.- 244с.

Abstract

This article discusses one of the pressing problems - assessment of human factor in the shipping industry risk management system. A number of practical recommendations to reduce the influence of "human factor" in the safety of navigation is proposed. Advantages, disadvantages and the main problems of competitiveness of Ukrainian sailors on the labor market are disclosed, as well as the prospects and ways to solve this problem are justified.

According to the International Maritime Organization 80% of accidents are caused incorrect actions or lack thereof on the part of sailors. In connection with this assessment of the human factor in the risk management system of shipping companies is essential. Administration does not pay adequate attention to an objective assessment of risks, does not include the impact at the conclusion of contracts, drawing up plans and forecasts, which reduces the quality of management vessel unplanned losses and deterioration of the results of the trip. In addition, a reliable estimate of losses due to human factor complicates the lack of adequate information and special services in the governance structure of the shipping company that provides effective removal of this type of risk.

Thanks to the hard work of the 1.6 million seafarers of the 6.5 billion people of the planet have the opportunity to delivery in necessary quantities of food and energy resources.

Despite the economic downturn and a significant reduction in the demand for shipping services, data suggest that in terms of the relative balance of demand and supply on the common positions of seafarers remains a lack of officers. This is particularly evident in the structure of new types of vessels, for example, tankers and vessels of the offshore segment of the Maritime industry. The world's supply of seafarers in 2015 was estimated at the level of 774 000 officers and 873 500 ordinary. This assessment is based on the number of people, possessing the certificates of the STCW.

Results of the survey of companies shows that there are problems with the delivery of certain categories of seafarers, in particular, senior officers, engineers in certain markets. Also it is an evidence of continuing problems in crewing companies, especially in certain segments of the industry.

China returned to the habitual for itself the first position of the ranking with a total number of officers and enlisted personnel in 243635 man, relegating to second place the Philippines (215500 people). The share of the Philippines today have to 13,08% of the total number of seafarers in the world. Number of seafarers of these two countries has increased in each case by more than 20,000 people in comparison with the year 2010.

Ukraine in 2015 was on the sixth place, having passed forward India. The number of the India on the world shipping market the labour force has increased over five years, more than 86,000 people due to, mainly, the rank and file.

For the graduates of the Ukrainian sea universities today is not even worth question, remain serve as a home or be employed on foreign ships. By the number of own ships of the merchant fleet of the Ukraine is only 53 th place in the world, and the Ukrainian sailors are forced to seek work abroad.

Thus, the unbalanced growth of the number of seafarers, that implements the strategy of the adequacy of the level of remuneration of labour is relatively traditionally, the Maritime powers, forms a quantitative, structural and business imbalance segment of seafarers in a global labour market.

A global network of institutions, engaged in staff training in compliance with the international qualification standards regarding operational, commercial and technical shipping safety, are developing and operating.

The prevalence of the reflagging principle with the scope of economic goals causes the necessity of international regulation of this phenomenon. At the same time, the countries with real capital are interested in the optimization of these factors of production conditions, i.e. the competitive quality of Ukrainian sailors' labour.

ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРИГОРОДНЬОГО СПОЛУЧЕННЯ

Липинська О.А., Гоцуляк О.А.

В статье рассматриваются основные формы и Концепции организации морских пригородных сообщений. Выявленные стратегические и практические проблемы, связанные с организацией пригородного сообщения и пути их решения. Рассмотрены варианты организации морского пригородного сообщения, в различных городах мира. Рассмотрены примеры использования высокоскоростных судов в морских пригородных перевозках, а так же возможности применения их в Украине.

Морський транспорт, що працює в режимі громадського транспорту або в екскурсійному режимі в містах або на ближніх приміських маршрутах може бути представлений різними видами транспортних засобів. Це і морські (річкові) трамвайчики, пороми, катамарани, «водні маршрутки», «водні таксі» і т.д. Такий вид транспорту являє собою сукупність маршрутного руху по водних магістралях міста (або ближніх приміських маршрутах). Ідея розвитку водного транспорту робиться з метою розвантаження інших видів громадського транспорту, і в той же час несе екскурсійно-рекреаційну функцію.

Основна мета статті в розгляді основних форм організації морського приміського сполучення та виявлення їх особливостей.

«Усереднена» характеристика річкового (морського) трамвая наступна:

Пасажиromісткість: до 150-200 чоловік Швидкість: 20-60 км / ч. Більш швидкі судна на підводних крилах - річкові трамваї, так їх, як правило, називають, повсякденне їх назва - «Ракети» (при цьому так називають все невеликі судна на підводних крилах, а не тільки судна конкретного типу «Ракета»)

У містах Західної Європи міський і приміський пасажирський водний транспорт в основному займає туристично-екскурсійну нішу, проте в деяких містах є і громадський водний транспорт. Так в Лондоні діє ціла мережа пасажирських водних маршрутів, відома як London River Services. Деякі маршрути націлені на туристів, інші частіше використовуються самими лондонцями як звичайний громадський транспорт, наприклад для поїздок на роботу. Хоча London River Services ліцензуються Transport for London, експлуатація здійснюється приватними фірмами, і на водних маршрутах Лондона проїзні на автобус і метро не діють (хоча можуть діяти знижки).

У Нідерландах в рамках розвитку системи громадського транспорту була впроваджена концепція «Openbaar vervoer te water» («громадський транспорт на воді»). У Фінляндії курсує «водний автобус» (фін. Vesibussi). Ходять за розкладом водні таксі діють в Нью-Йорку, Бостоні, Балтіморі, Торонто, Окленді та інших містах. Найпопулярніше жовте таксі-катамаран, яке пропонує всілякі поїздки. У Нью-Йорку курсує таксі-паром між жвавим Манхеттен і спальним районом Стетем-Айленд. Вартість поїздки 20 доларів.

У Венеції ж водними таксі називають невеликі катери, які діють в тому ж режимі, що і звичайні, «автомобільні» таксі. Судна, що перевозять більше число пасажирів по визначених маршрутах, в цьому місті називають «водними автобусами» (Валоретто, Італ. Varopetto).

У Польщі водні трамваї діють у Варшаві, Бигдош, Гданську, Гдині, Сопоті, Щецині і інших містах.

Для перевезення пасажирів і транспортних засобів можуть бути використані пороми. Пороми за своєю функцією схожі з мостами. Втім, деякі морські пороми курсують уздовж берега, беручи на себе, таким чином, функцію вантажопасажирських лайнерів. Хоча подорож на такому поромі триває довше, ніж на наземному транспорті, однак для мандрівників-автомобілістів великою перевагою є можливість взяти з собою автомобіль. До того ж іноді такі пороми допомагають уникнути формальностей, пов'язаних з транзитом через територію третіх країн (наприклад, паром Калінінград-Санкт-Петербург) [1]. У деяких країнах, наприклад в Нідерландах, експлуатацію поромів здійснює служба автомобільних доріг. Пороми через річки часто безкоштовні (але перевезення автомобілів і великих вантажів платна). Наприклад, безкоштовний нью-йоркський паром Манхеттен-Стейтен-Айленд, що користується особливою популярністю у туристів.

Для перевезення пасажирів можуть бути використані невеликі судна, які не будувалися спеціально в якості порома. Для перевезення автомобілів паром повинен бути обладнаний досить великий палубою і в'їзною апарелью. Пороми для коротких дистанцій зазвичай мають дві такі апарелі (таким чином, їх не треба розгортати) і вони можуть з однаковою швидкістю давати хід в обидві сторони. Більші пороми більше схожі на звичайні кораблі, з чітко вираженими носом і кормою, така форма краще відповідає вимогам мореплавства. Великі пороми мають кілька автомобільних палуб [2].

Існує ряд стратегічних і практичних проблем, пов'язаних з організацією приміського сполучення. Ці проблеми можуть бути підсумовані та їх рішення визначено наступними напрямками:

- Фізичне планування і проблеми, пов'язані з навколишнім середовищем, наприклад: просторова протяжність міста, можливість доступу в окремі райони міста, розробка транспортних моделей, перенаселеність міста і його інтенсифікація, проблеми, пов'язані з охороною навколишнього середовища, включаючи пропускну здатність, різні стратегії по забезпеченню санітарно й екологічно прийняттого доступу в усі струми міста, стандарти парковки, регіональні і субрегіональні критерії.

- Проблеми планування, наприклад, топологія, щільність забудови міських зон, їх транспортна доступність, пошук рішень в оптимальному співвідношенні техніко-технологічної якості розроблених

Взагалі, необхідно відзначити, що транспортні системи - це соціально-технологічні системи для транспортування в даному випадку людей. І ці системи, що складаються з транспортних засобів, енергоносіїв, інфраструктури, організацій, населення і т.д., не можуть бути розглянуті поза економічного, соціального, культурного і географічного контекстів.

У той же час, специфічними факторами внутрішнього водного транспорту, що обмежують його розвиток, є в основному меридіональний напрям течії магістральних річок і сезонність роботи. Однак низький у порівнянні з іншими видами транспорту питома витрата палива, порівняно невисока собівартість перевезень і набагато більш висока екологічність (менше забруднення повітря продуктами згоряння) роблять цей вид транспорту більш привабливим.

Розвитку міжнародних перевезень має сприяти розширення інтеграції внутрішніх водних шляхів України в систему міжнародних транспортних комунікацій. Україна приєдналася до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. За класифікацією європейських внутрішніх водних шляхів міжнародного значення цієї Угоди українські внутрішні водні шляхи Єдиної глибоководної системи країни (басейни судноплавних річок і прибережна акваторія морів) відповідають найбільш високим її класів. Роботу з підготовки внутрішніх водних шляхів України для інтеграції в Європейську транспортну систему слід продовжувати відповідно до Угоди про зону вільної торгівлі між Україною та Європейським співтовариством і з урахуванням економічної ефективності для України.

Слід розширити туристичний бізнес, використовуючи дозволений прохід іноземних спортивних і прогулянкових суден внутрішніми водними шляхами річок України за маршрутом «Херсон - Київ» і назад, а також за рахунок відкриття додаткових маршрутів на річках Південний Буг та Дністер. Залученню туристів на водний транспорт сприятиме розширення географії маршрутів (в тому числі з виходом в прибережні райони морських басейнів), організація нових «зелених» стоянок, створення цікавих програм обслуговування на борту суден і березі, активна рекламна кампанія.

Залежно від відстані перевезення внутрішні пасажирські лінії будемо розділяти на ближні (приміські, місцеві) і далекі. До приміських відносяться лінії перевезень пасажирів між пунктами, розташованими в межах міста і в його передмістях. До місцевих належать пасажирські лінії, що функціонують в межах одного адміністративного утворення, протяжність яких менше 200 миль, до далеких - більше 200 миль.

Забезпечують переправи перевезення здійснюються між пунктами, розташованими на протилежних берегах річки, в районах перетину з річковими шляхами автомобільних доріг.

Залежно від характеру роботи флоту (від виду обслуговування) виділяються перевезення транспортними, туристськими і екскурсійно-прогулянковими судами.

Перевезення транспортними судами поділяються на перевезення водотонажності і швидкісними судами, а також судами, які працюють на приміських, внутрішньоміських лініях і на переправах; з перевезень туристськими і екскурсійно-прогулянковими судами виділяються перевезення на швидкісних судами.

Транспортні пасажирські перевезення виконуються за розкладом з обслуговуванням і продажем квитків у всіх проміжних пунктах, передбачених розкладом руху. У той час як, туристські перевезення пасажирів обслуговуються судами, які працюють за спеціальним розкладом. Тривалість туристської поїздки - понад добу. До туристським слід віднести також перевезення відпочиваючих на судах транзитних ліній. До екскурсійним перевезень пасажирів здійснюються на спеціально виділених судах транзитних, місцевих, приміських і внутрішньоміських ліній. Тривалість екскурсійної поїздки - менше доби. Перевезення організують для ознайомлення з пам'ятками та історичними місцями, для відпочинку зазвичай в приміських і внутрішньоміських зонах.

Відносно завдань та інтересів транспорту під туристськими і екскурсійними перевезеннями слід розуміти пасажирські перевезення з виробничими, освітніми, виховними цілями в поєднанні з відпочинком.

Такі перевезення можуть включати як два кінцевих пункту, так і один пункт. Кількість проміжних пунктів залежить від цілей і тривалості поїздок. При організації змішаних перевезень обов'язковий як мінімум один проміжний пункт в місці стику різних видів транспорту.

Велика тривалість перебування туристів на судні визначає характер вимог, що пред'являються для проведення туристських поїздок, а також до обслуговування туристів.

На розмір екскурсійних перевезень і їх організацію впливають такі чинники: чисельність і склад даного пасажирського пункту; режим робочого дня і робочого тижня; рівень реальних доходів населення; наявність місцевих приміських і громадських пам'яток, кліматичні і природні умови; приплив у великі міста тимчасового населення.

Маршрут туристської або екскурсійної перевезення може збігатися із загальним розкладом руху транспорту, але може мати також і своє особливе розклад, підпорядковане цілям поїздки. Воно може бути типовим, якщо необхідно обслужити масові однорідні поїздки туристів і екскурсантів.

Організація туристських і екскурсійних перевезень обумовлюється відмінностями в відстані і тривалості. Специфічність вимог тієї чи іншої групи пасажирів тягне за собою відміну їх комерційного оформлення від загальних тарифних комерційних умов. Договори, укладені транспортними організаціями можуть передбачати особливості в організації поїздки в відношенні розкладу, використання пасажирських місць, харчування, особливі умови додаткового обслуговування екскурсійного колективу і інші моменти.

Таким чином, транспортним організаціям при організації туристських і екскурсійних поїздок слід більш гнучко проводити тарифну політику, керуючись в основному собівартістю перевезень і завданнями залучення пасажирів рівномірно в усі періоди навігації.

Спеціального розгляду вимагають прогулянкові перевезення і перевезення з метою відпочинку на транспортних судах. Прогулянкові поїздки розраховані і на індивідуальних пасажирів і на тих, хто їде групами. Такі перевезення здійснюються за певним маршрутом, за загальним розкладом, як правило, без виходу пасажирів на берег, на екскурсійних судах і судах, вільних від роботи на транспортних лініях.

Прогулянкові перевезення неможливо віднести ні до екскурсійних, ні до транспортних, так як в першому випадку таку поїздку може здійснити будь-який індивід, що не переслідує спеціальних пізнавальних цілей, а в другому випадку - поїздка проводиться на спеціальній лінії з особливим розкладом. Таким чином, прогулянкову поїздку, з метою їх обліку, можна віднести до екскурсійних, оскільки маршрут і розклад руху річкових судів підпорядковані цілям екскурсійної поїздки - відпочинок.

Залежно від швидкості руху пасажирські перевезення підрозділяються на експресні, швидкі, швидкісні та пасажирські, які передбачають високу швидкість перевезення пасажирів і високо комфортбельні умови поїздки, швидкісні обслуговуються судами зі швидкістю понад 30 км./год., До пасажирських відносять інші перевезення пасажирів.

Вивчення світового досвіду використання високошвидкісних суден показує не тільки велика різноманітність факторів, що впливають на їх економічну ефективність, але і проектних рішень, часто не ординарних, застосовуваних їх конструкторами для їх оптимізації під конкретну лінію забезпечує досягнення високих економічних результатів роботи. Так, на нашу думку, приклади

практичного використання високошвидкісних суден в різних районах світу, які можуть бути корисними для обґрунтування загальних теоретичних підходів при вирішенні аналогічних завдань.

Такий приклад можна привести швидкісних перевезень на короткому на коротких лініях . Лінії «Дувр-Кале» і «Дувр-Булонь» [3]. Ці лінії протяжністю близько 40 миль, які зв'язали порт Дувр на східному узбережжі Англії з портами Кале і Булонь на західному березі Франції, унікальні, оскільки вони розташовані на одному з якісно нові можливості для ділових і туристичних поїздок - подорож в іншу країну зі своїм автомобілем найшвидших морських перехресть Європи, поєднуючи через протоку Ла-Манш дві країни, між якими завжди був і залишається інтенсивний і стабільний потік пасажирів і вантажів. Тільки за трирічний період по сумарному числу перевезених на цьому маршруті пасажирів і автомобілів (близько 6,5 і 1,2 мільйона відповідно) Hoverspeed перевершила двох інших відомих поромних перевізників - компанії Sealink і P & Q разом узятих, незважаючи на більш високі (від 13 до 24% тарифи). В даному випадку повністю підтвердився основний аргумент прихильників ВСС: швидкість - це комерційний фактор; час рейсу поромів SR. №4 при швидкості 50 вузлів від Дувра до Кале становить 35 хвилин, до Булоні - 40 хвилин; за розкладом компанії Sealink використала традиційні пороми зі швидкістю не більше 20 вузлів, ті ж маршрути займають, відповідно, 90 і 110 хвилин.[4].

Наступною можна розглянути Поромну лінію компанії Stena Line між Англією та Ірландією. Один з найбільших поромних операторів Північно-Заходу Європи шведська компанія Stena Line побудувала в Фінляндії (верф Finnyards) і протягом двох років поставила на лінії в Ірландському і Північному морях три суперпарома Stena HSS 1500. [5]. Перший з них-Stena Explorer - працює на лінії Холихед (Англія) - Данлогхейр (Ірландія), другий-Stena Voyager - Странрер (Англія) - Белфаст (Ірландія), третій-Stena Discovery- між портами східної Англії і Західної Європи.

За два неповних роки на маршрутах між Англією та Ірландією Stena Explorer і Stena Voyager перевезли 4000000 пасажирів. Час рейсу на маршруті Холихед-Данлогхейр протяжністю 58 миль склав 1 годину 39 хвилин, в порівнянні з 3 годинами 15 хвилинами, які витрачає 21-вузловий паром. Незважаючи на те, що ціна квитка на поромах Stena »HSS 1 500 на 15-20% вище для пасажирів без машини.

Перелік комерційно успішних коротких морських ліній Європи і Світу можна багаторазово продовжити; наведемо ще кілька:

- Іспанія (Алгесірас) - Північна Африка (Сеута, Танжер) - відповідно: 16 і 34 милі через Гібралтар (середньорічний обсяг перевезень: пасажирів »- 4,5 млн, легкових а / м - 900 тис, вантажівок - 140тис.);

- Естонія (Таллінн) - Фінляндія (Гельсінкі), протяжність 45 миль; річний пасажиропотік близько 6 млн.осіб; частка участі швидкісних поромів в перевезеннях зросла за останні 5 років з 12% до 46%.

- Прибережні лінії в морях Південно-Східної Азії, у узбереж Австралії і Нової Зеландії. Так, тільки на лініях, що пов'язують острова Гонконг-Сянган) між собою і з материковими, портами- Китаю, працюють 39 катамаранів, що перевозять щорічно 6-6,5 мільйона пасажирів:

Що стосується Ліній середньої - і великої протяжності (300 - 500 миль і більше), то в більшості проектів високошвидкісних суден пасажирів розміщуються в кріслах авіаційного типу, оскільки розміщення в каютах заборонено Міжнародним кодом безпеки високо швидкісних суден через жорсткі по часу вимоги по організації

евакуації пасажирів. Навіть при наявності ефективних систем стабілізації, високого рівня комфорту і сервісу тривалу морську подорож на швидкісному «судні, особливо при наявності хвилювання, переноситься досить важко більшістю пасажирів (морська хвороба). Однозначних нормативів на тривалість рейсів не існує, але на підставі практики швидкісних перевезень вважається, що прийнятний час безперервного (тобто без заходження в проміжні порти) рейсу на швидкісному судні не повинно перевищувати 4-6 годин. Якщо прийняти експлуатаційну швидкість на крейсерському ділянці маршруту 40 вузлів, то задовольняють цій умові лінії будуть мати протяжність в діапазоні 150-250 миль. Нагадаємо, що саме на цих довжинах ліній, досягається максимум транспортної продукції для високошвидкісних суден дедвейтом до 500 тонн при оптимальному співвідношенні маси корисного вантажу і витраченого палива.

Як приклад ліній середньої протяжності можуть служити багато маршрутів Середземноморського регіону, і зокрема:

- Генуя - о. Корсика (100 миль);
- Ліворно - о. Сардинія (140 миль);
- Неаполь - о. Сардинія (200 миль).

На цих лініях, зокрема, працюють швидкісні поромні проєкти Італійської фірми *Rodriques Cantiery Naval* типу Аквастрада водотоннажністю близько 1200 тонн, здатні перевозити 507 пасажирів, 150 легкових автомобілів зі швидкістю понад 40 вузлів.

На лінії Неаполь - Палермо (170 миль) компанія *SNAV* експлуатує катамарани фірми *Incat Australia*, що мають швидкість до 45 вузлів і вміщують в різних модифікаціях від 800 до 1200 чоловік і понад 200 автомобілів[6].

У всіх наведених вище прикладах використання швидкісних суден на лініях протяжністю до 200 миль відсутні спальні місця і, тим не менш, вони популярні у пасажирів, про що свідчать фінансові результати зазначених компаній.

Основні дані: довжина 203м, ширина 25м, дедвейт 5600т, пасажиромісткість - 1560 осіб, можливість приймати як легкові автомобілі, так і трейлери на палубні лінії загальною довжиною 2000м. Експлуатаційна швидкість 28-31 вузлів. Маршрут Анкона -Патри (близько 500 миль) судно проходить за 21 год. Це судно формально не відповідає визначенню «високошвидкісне», на нього не поширюються обмеження Коду безпеки високо швидкісних суден, а діють правила конвенції СОЛАС-74, тому на ньому пасажирів розміщуються в каютах (2-х місцевих і «люкс»), хоча є і дешевші місця на палубі. За 11 років (з 1995 по 2006 роки) на верфях Німеччини і Фінляндії побудовано 12 суден типу *Superfast*, які працюють також на лініях Балтики (Ханко-Росток) і Північного моря (Шотландія - Бельгія).

Разом з тим, ряд зарубіжних фахівців вважає, що тривалість рейсів на пасажирських швидкісних судах може бути збільшена до 12-14 годин аналогічно далеким авіаційним рейсам. Очевидно, що швидкісні судна для таких рейсів повинні володіти не тільки високими морехідні якості, але і підвищеними умовами комфорту і сервісу для пасажирів.

1) Географічне положення: найуспішніші лінії, знаходяться-в центрі жвавих морських комунікацій і за кліматичними, (льодовим) умовам.позволяють цілорічну навігацію;

2) Відсутність або незначність конкуренції з боку альтернативних видів транспорту.

3) Вибір вдалого проекту судна, характеристики якого оптимізовані під конкретну лінію: висока-швидкість, хороша мореплавство, комфортні умови для пасажирів, зручний розклад рейсів.

4) Для вантажних високо швидкісних суден - наявність високотарифікованих, швидко ліквідних вантажів, зазвичай перевозяться, авіацією, а також вибір маршрутів, на яких перевезення, морем швидше і дешевше, ніж по сухопутних трасах:

5) Ефективна; підтримка з. сторони держави, або міждержавних союзів найбільш перспективних проектів у вигляді фінансування, з держбюджету (проект TSL - 130 млн. \$) г дотацій на інфраструктуру (Євросоюз для парома - Stena HSS), законодавчих привілеїв для національних судноплавних компаній (Греція) і т.д.

Відзначимо також конструкторські рішення, актуальні для всіх проєктантів високо швидкісних суден.

1) На прикладі, Stena, HSS 1500 - схема ГЕУ, що забезпечує при великій сумарній потужності можливість різних парціальних режимів:

- Режим повного ходу: $(2 \times [LM2500 + LM1600]) = 78 \text{ мВт}$ - 43. вузла;

- Режим середнього ходу: $(2 \times [LM2500]) = 36 \text{ мВт}$ - 32 вузла;

- Режим-економічного ходу: $(2 \times [LM1600]) = 25 \text{ мВт}$ - 25 вузлів.

2) На прикладі того ж судна - унікальний термінал, що забезпечує навантаження (вивантаження) 1500 пасажирів і 400 одиниць автотехніки менш, ніж через 40. хвилин; це дозволяє зробити ще один вельми важливий висновок про суттєвий вплив на експлуатаційні показники високо швидкісних суден часу вантажно-розвантажувальних операцій, особливо на коротких лініях.

3) У частині методології економічного обґрунтування ефективності вантажних високо швидкісних суден приклади представлених проєктів повністю підтверджують необхідність реалізації при економічному обґрунтуванні принципу системної оптимізації, згідно з яким ефективність судна повинна розглядатися з урахуванням результатів його діяльності в системі вищого рівня

Досвід реалізації проєктів високошвидкісних суден в незалежній Україні поки ще досить незначний і як найбільш вдалий приклад представляє судно на підводних крилах «Нібулон Експрес 1» компанії «Нібулон» 27 листопада 2016 року вчинила пробний рейс за маршрутом Херсон - Гола Пристань.

У прогулянковій поїздки взяли участь представники місцевих органів влади та журналісти. Подорож по цьому маршруту зайняло близько 20 хвилин.

Для організації внутрішніх водних перевезень виникає ряд складнощів, в першу чергу пов'язані з наявністю, станом і ефективністю функціонування відповідної інфраструктури. Це наявність самих транспортних засобів, причальних споруд, системи і засобів навігації, засобів технічної реалізації забезпечення безпеки, якості перевезення і пасажирів, і вантажів, оптимізації маршрутів та ін. Крім перерахованого вище, необхідно враховувати природно-кліматичні характеристики регіону, тривалість зими, низькі температури, замерзання водних магістралей і, як наслідок тривалість навігації, періодичність припливів і відливів, можливість обслуговування транспортних засобів і супутньої інфраструктури у внеексплуатаційний період, наявність станцій по модернізації і технічного обслуговування, технічного персоналу і кваліфікованих менеджерів і багато інших питань.

Географічне розташування Одеси уздовж узбережжя Чорного моря, наявність і відповідної інфраструктури, і кваліфікованих фахівців відкриває хороші можливості

використання морського транспорту малого тоннажу для організації пасажирських і Автопасажирські перевезень. Необхідно тільки бажання влади використовувати існуючий світовий досвід і бажання впровадження нових розробок для організації морського приміського сполучення.

Література

1. Проект концепции системы водных пассажирских перевозок («Водное такси») в Санкт-Петербурге. // Сводное заключение о возможности организации системы водного такси в Санкт-Петербурге и описание технологической, финансово-экономической и организационно-правовой модели системы индивидуального и/или маршрутного водного такси - СПб, 2008. – 456с.
2. Волков А. М. Швеция: социально-экономическая модель: Справочник/ А. М. Волков - М.: Мысль, 1991.-188 с.
3. Василенко И. Административная реформа во Франции // Проблемы теории и практики управления Сб. науч. работ: статьи / И. Василенко – С-П: Академия, 2005. – Вып. 1. - С. 52-56.
4. Papanikolaou.A.D. Review of Advanced Marine Vehicles Concept: // The National Technical University of Athens and Head of the Ship Design Laboratory/ A.D. Papanikolaou. - Athens, Greece, 2006 – 8p. - Available at: <http://old.naval.ntua.gr/sdl/Publications/Proceedings/HSMV05-PAPER.pdf>
5. N. Gee Future Design Trends in High Speed Vessels. //Nigel Gee and Associates Ltd., Vancouver, 1999. – 43 p.
6. D Boote. Design Features of an Unconventional Passenger Vessel with Low Environmental Impact. / D. Boote, D. Mascia // FAST'2007, September. - Shanghai, China, 2007. – P. 145-147.

Abstracts

Sea transport operating in the mode of public transport or in the excursion mode in cities or on nearby suburban routes can be represented by various types of vehicles. This includes sea (river) trams, ferries, catamarans, "water taxis", "water taxis", etc. This type of transport is a combination of route traffic along the city's waterways (or nearby suburban routes). The idea of developing water transport is undertaken with the aim of unloading other types of public transport, and at the same time has an excursion and recreational function.

Passenger capacity: up to 150-200 people Speed: 20-60 km / h. Faster hydrofoil vessels are not usually called riverboats, their usual name is "Rockets" (in this case they call all small hydrofoil vessels, and not just ships of a specific type of "Rocket"),

In cities of Western Europe, urban and suburban passenger water transport is mainly a tourist-excursion niche, but in some cities there is also public water transport. So in London operates a whole network of passenger water routes, known as London River Services. Some routes are aimed at tourists, others are more often used by Londoners themselves as ordinary public transport, for example, for trips to work.

In the Netherlands, as part of the development of the public transport system, the concept of "Openbaar vervoer te water" ("public transport on water") was introduced. In Finland, a "water bus" runs (finn vesibussi). Scheduled water taxis operate in New York, Boston, Baltimore, Toronto, Oakland and other cities. The most popular yellow taxi is a catamaran that offers all kinds of trips. In New York, a taxi rides between the busy Manhattan and the sleeping area of Steenen Island. The cost of the trip is 20 dollars.

In Venice, water boats are called small boats, which operate in the same mode as ordinary, "car" taxis. Ships carrying more passengers on certain routes are called "water buses" (vaporetto, ital.) In this city. In Poland, water trams operate in Warsaw, Bydgoszcz, Gdansk, Gdynia, Sopot, Szczecin and other cities.

There are a number of strategic and practical problems associated with the organization of suburban communications. These problems can be summarized and their solution is determined by a range of directions: transport problems; Economic, institutional and social problems; Physical planning and problems related to the environment, and so on.

The study of the world experience in the use of high-speed vessels shows not only a wide variety of factors affecting their economic efficiency, but also design solutions, often not ordinary ones, used by their designers to optimize them for a specific line ensuring high economic performance. So, in our opinion, examples of the practical use of high-speed vessels in different parts of the world, which may be useful for substantiating general theoretical approaches in solving similar problems.

The geographical location of Odessa along the Black Sea coast, the availability of appropriate infrastructure and qualified specialists opens up good opportunities for the use of small-scale maritime transport for the organization of passenger and auto-passenger transportation. It is only the desire of the authorities to use the existing world experience and the desire to introduce new developments for the organization of sea commuter traffic.

**АЛЬТЕРНАТИВНІСТЬ ПІДХОДУ ДО ПРОБЛЕМ УПРАВЛІННЯ
РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗВИТКУ ФЛОТУ ТА ПОРТІВ**

Примачов М. Т., Самойленко О. В.

Розглядаються особливості і протиріччя альтернативних підходів до обґрунтування параметрів розвитку основних підсистем морської транспортної індустрії. Порівнюються принципи вибору варіантів інвестиційних проектів, що забезпечують стійкість позиціонування судноплавних компаній або портів при різних формах зовнішньої підтримки.

Вступ. Зростання ролі морського транспорту у забезпеченні стійкості міжнародних і національних економічних відносин посилює вимоги до управління розвитком його виробничого потенціалу. Проблемою стає альтернативність вибору напрямків інвестиційних потоків за рівнем рентабельності та чистої приведеної вартості.

Постановка проблеми. Масштаби і напрямки інтенсивного розвитку як галузевих економічних систем, так і територіальних комплексів, залежать від співвідношення виробничих потреб та обмеженості капітальних вкладень [1]. Тому виникає проблема уточнення критеріальних обмежень і показників ефективності формування та раціонального використання виробничого потенціалу.

Обсяг можливих капітальних вкладень стандартно зумовлюється величиною національного доходу, фонду накопичення, доступністю кредитних ресурсів, потребою в нарощуванні потужностей транспортних підприємств і ступенем використання базового потенціалу. У той же час додана вартість залежить від масштабів, структури і термінів реалізації інвестиційних програм. Тому в якості узагальнюючого показника ефективності на макроекономічному рівні зберігається пріоритетність приросту складових національного доходу [2].

Стратегічне завдання виробничого розвитку, яке полягає у концентрації уваги на якісних результатах і ефективності на основі інноваційних технологій, зумовлює актуальність вдосконалення механізму управління кінцевими результатами і раціональне використання ресурсів.

Управління ефективністю морських транспортних підприємств зумовлює необхідність врахування принципових положень і закономірностей оптимізації функціональної діяльності в системі суперечливих ринкових обмежень. Одночасно слід мати на увазі, що проблема ефективного використання ресурсів виникає з початком конкурентних технологій і альтернативного підходу до умов обмеженості [3]. Поступово в історичному плані формувалася методика оцінки ефективного розвитку і залучення інвестиційних коштів. При цьому слід розрізняти рівні розрахунку ефективності.

На макроекономічному рівні головними залишаються продуктивність праці, виробництво, ВВП на душу населення (per capita), віддача капітальних вкладень, матеріаломісткість. На рівні окремих галузей і підприємств найважливішими показниками конкурентоспроможності, які забезпечують

ефективність функціонування та зберігають своє значення, є продуктивність праці, середні витрати, норма прибутку і віддача капіталу [4].

Проте, найважливішою проблемою порівняння результатів і витрат за підрозділами морегосподарського комплексу є подолання різноскерованості різних форм ефекту виробничої діяльності та інвестиційного процесу. У якості критерію оцінки інтенсивності розвитку розглядається забезпечення задоволення потреби в роботі транспортних підприємств за умов нормальної експлуатації ресурсів. Вплив капітальних вкладень на результати роботи судноплавних компаній і портів протягом тривалого періоду часу пред'являє особливу вимогу до методів планування ефективності. Необхідність формування максимальних результатів при обмеженому бюджеті обумовлює принцип мінімізації витрат. В цьому аспекті і потрібно шукати часові межі прийняття рішень в системі альтернативності.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї теми. Система управління ефективністю виробничої діяльності та інвестиційного процесу вироблялася протягом тривалого періоду [5]. Ряд теоретичних питань враховує не тільки загальносистемні положення, але і національні риси. З посиленням принципів інтеграції і глобалізації, а також з метою уніфікації підходів сформувався інтернаціональний принцип розрахунку ефективності інвестиційних проектів на основі стандартних показників [6].

Особливе місце зайняв фактор часу, в основі якого розглядається характер зміни цінності грошей у часі. Особливе значення надається показникам чистої поточної вартості, внутрішньої норми окупності, терміну окупності, диференціації нормативів дисконтування, рівню абсолютної і порівняльної ефективності альтернативних варіантів. Ускладнення завдань обґрунтування господарських та інвестиційних рішень зумовлює подальший розвиток теорії оцінки прийнятих і реалізованих рішень. Особливе значення з урахуванням динамічності ризиків набуває оцінка ефективності використання діючого виробничого потенціалу.

Зростання економічного потенціалу підвищило актуальність раціонального використання потужностей, що відображено в наступних етапах розвитку принципу управління проектами та збалансованої системи показників. Ефект і витрати порівнюються з урахуванням довговічності, надійності і продуктивності капітальних активів. Головна увага концентрується на конкретизації області розрахунку і нормалізації умов розвитку. При розширенні форм ефекту найважливішим стає дотримання однаковості розрахунку ефективності груп витрат [8].

Зберігаються два підходи до управління ефективністю концентрації ресурсів. Абсолютна ефективність розраховується за результатами виробництва і споживання результатів господарської діяльності відповідно до ринкових механізмів збалансованості ситуації. Ефективність технічного розвитку на основі альтернативних проектів вимагає порівняльної оцінки і вибору переваг. У той же час диференціація підходів до обґрунтування інвестиційних результатів не забезпечує безумовного досягнення підприємствами проектних результатів при початкових витратах.

В оцінці ринкової ефективності не розкритий ряд принципових положень, які відображають здатність нівелювання негативного впливу зовнішнього середовища. Загальна ефективність господарювання розраховується за

обмеженими умовами. При цьому враховуються тільки результати виробництва, і часто ігнорується необхідність відображення споживчих результатів.

Абсолютна економічна ефективність окремих проектів визначається шляхом зіставлення ефекту з сукупністю ресурсів, які використовувалися при виробництві, але ігнорується альтернативна стратегія застосування обмежених ресурсів. Принцип порівняння результату використання ресурсів відображає сутність категорії економічної ефективності та її критерію. При цьому в якості детермінанти ефективності економічного розвитку виступають інвестиційні ресурси [2, с. 5].

Формування завдання дослідження. Глобалізація в системі міжнародного поділу праці підвищує доцільність збалансованого розвитку морського транспорту для реалізації загальних і порівняльних переваг. В цьому аспекті основною метою статті стає розгляд формування інструментарію управління найважливішими результатами функціонування основних підрозділів морської індустрії.

Саме ця сукупність наукових проблем відноситься до системи, що вимагає постійного уточнення, як фактора невирішених перспективних підходів. Слід враховувати сталість змін умов сталого розвитку, що і вимагає пошуку відповідних підходів.

Основний матеріал. Обмеженість фонду накопичення і потреба в капітальних вкладеннях зумовлює підхід до оцінки інвестиційних ресурсів за такими чинниками результативності. Цьому служить механізм ринкового ціноутворення, диференціація проектних рішень, кредитування витрат на будівництво транспортних об'єктів, портів, контролю симетрії результатів і витрат по етапах життєвого циклу проекту розвитку.

Ефективність капітальних вкладень при цьому обумовлює приріст чистого результату щодо потоку капітальних ресурсів і формування задоволення інших видів потреб соціуму. У транспортному комплексі відображається збільшення обсягу і підвищення якості транспортної роботи на одиницю інвестиційних ресурсів. Приріст чистої виручки (ΔP_{rc}), що визначає доцільність реалізації конкретного проекту ($j = 1, 2, 3 \dots n$) залежить від масштабу фінансування (K_j) і норми прибутку (e_{nj}), яка забезпечує нормалізовані умови життєвого циклу підприємства.

$$\Delta P_{rc} = \sum_{j=1}^n e_{nj} \cdot K_j, \quad (1)$$

Це форма підприємницького ефекту. Як би не був важливий ефект, розрахований на основі чистого результату, результативність слід враховувати і по споживчим якостям транспортних послуг для вантажовласників і пасажирів.

Відносна ефективність враховує альтернативність варіантів розвитку у розмірі по граничним (додатковим) витратам і по обумовленому ними ефекту. Тим не менш, не існує остаточного розмежування галузі використання абсолютної і порівняльної ефективності капітальних вкладень. Слід розрізняти галузі застосування самодостатніми системами, які акцентують увагу на окремих показниках розрахунку ефективності.

Слід звернути увагу на диференціацію принципу комплексності оцінки ефективності інвестиційних ресурсів (I_v) і правомірність їх порівняння з поточними (C_s) на основі приведених витрат (z) в системі державної власності і

чистої поточної вартості (Npv) в ринкових умовах. Для порівнянності часто розраховують питомі капітальні вкладення (k_i) і середні витрати або собівартість (c_a):

$$z_i = c_a + e_n k_i \quad (2)$$

Незважаючи на орієнтацію наведенних витрат на сумірність інвестиційних ресурсів і поточних витрат за допомогою нормативу ефективності e_n , зберігалася суперечливість показника. Була відсутня єдина нормативна база в системі планування і в будівельному комплексі, що не сприяло досягненню правомірності диференціації нормативів. Використовувалися різні за величиною норма прибутку і дисконтна ставка беручи до уваги фактору часу. У структурі ж господарської діяльності орієнтація ґрунтувалася на рентабельності витрат. Недолік методу наведених витрат полягає в їх залежності від величини нормативу.

Показник порівняльної ефективності, якому відводилася роль зіставлення варіантів інтенсивних капітальних вкладень, не гарантував виключення ризику помилкових рішень. Тому в сучасних методичних підходах найбільш часто розраховується чиста поточна вартість

$$Npv = -Iv + \sum_{i=1}^T P_r \cdot \frac{1}{(1+r)^e}, \quad (3)$$

де T - життєвий цикл проекту;

i - розрахунковий часовий період (рік);

r - прийнята ставка дисконтування поточних витрат по роках життєвого періоду або критерій ефективності;

P_r - річна величина прибутку.

Наведені витрати розглядалися як метод вимірювання інвестиційних ресурсів і поточних витрат в момент прийняття рішень. Певною мірою вони відображали ціну виробництва монополіста і повні витрати суспільства на використання продукції даного виробництва.

Розбіжність підходів до трактування наведених витрат і чистої поточної вартості обумовлено їх нечітким зв'язком з законами попиту і пропозиції, законом граничної продуктивності, які зумовлюють стратегію економічного розвитку підприємств. Обмеження області застосування показників порівняльної ефективності впливає з умовності вимірювання різночасових витрат і динамічності умов економічного зростання.

Різна інтерпретація множення $e_n K$ підкреслює проблемність показника. Він розглядався у формі додаткового продукту, який повинен забезпечити розширене відтворення або економічного ефекту споживача внаслідок реалізації фонду накопичення; або витрат зворотного зв'язку. Це відображало особливість концентрації уваги дослідниками на суперечливих сторонах економічного розвитку.

Наведені витрати і чиста поточна вартість не відображають реальної вартості і повних витрат в системі економічного зростання. Вони порівнюють додатково (гранично) виникаючі капітальні та поточні витрати і результати. Після початку функціональної діяльності використовується інша система оцінки результатів функціонування. Наведені витрати і чиста поточна вартість забезпечують вибір варіанта рішень і не впливають ні на ефективність

організації будівництва, ні на формування результатів діяльності інвестиційного комплексу.

Поточні витрати утворюють вартість транспортної роботи і обумовлені часом виробничої діяльності. Спільність інвестиційних та поточних витрат полягає в тому, що в основі їх лежать витрати праці. Інвестиційні ресурси формуються за допомогою заощадження і перетворення витрат праці в нову форму - первісну вартість капіталу або виробничих активів. Капітальні вкладення освоюються в процесі матеріалізації результатів праці і накопиченого внаслідок його прибутку. Таким чином, по використанню праці поточні та інвестиційні витрати на створення засобів виробництва мають однаковий економічний зміст. Вони лише не можуть бути співставлені за періодами формування і по співвідношенню до створення нових капітальних активів.

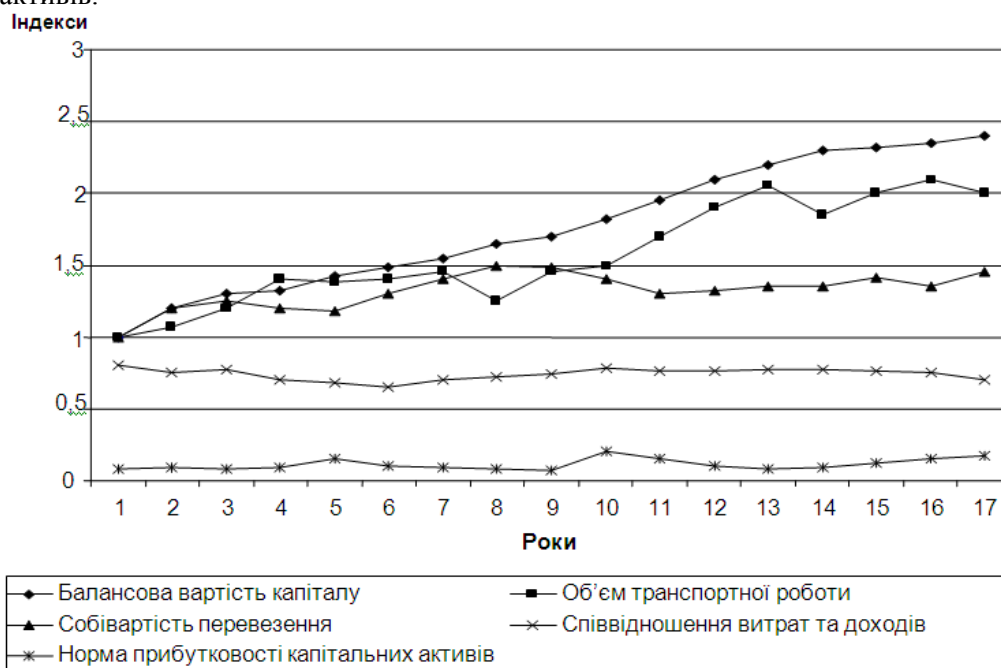


Рис. 1. Динаміка взаємопов'язаних ресурсів, витрат і результатів розвитку морського транспортного підприємства

Протягом періоду досягнення оптимальності техніко-економічного розвитку спостерігається обернено пропорційна залежність поточних витрат від цінності підприємства (мал. 1). Протилежність напрямків поточних та інвестиційних витрат є основою їх порівняння і управління ефективністю розвитку. Якщо розглядати лише стратегію мінімізації собівартості робіт, то стає проблематичною оптимізація ресурсів, які не відображаються у собівартості продукції. Підприємницькі цілі зумовлюють прийняття рішень, збільшення доходів або досягнення лідерства у витратах. При обмежених темпах зростання інвестиційного фонду, низька собівартість не може виправдовувати високу капіталомісткість.

Граничні капітальні вкладення враховуються у зв'язку з дефіцитом фонду накопичення. Рівень оптимальності розвитку флоту і портів відображає обмеженість ресурсів в розрахунковому періоді. Теорія економічної ефективності інвестиційного процесу та нормативна база побудовані з урахуванням мінімізації ресурсоемності розвитку. Рівень потреби в виробничому потенціалі корегується можливістю ресурсного забезпечення.

При побудові системи оцінки порівняльної ефективності необхідно враховувати характер взаємозалежності поточних витрат від величини капітальних вкладень. Мал. 1 досить чітко демонструє три форми взаємозв'язку:

1 - при зростанні інвестицій до оптимального рівня - середні поточні витрати знижуються;

2 - формується область оптимальних взаємин;

3 - область незбалансованості технічного рівня і якісних параметрів виробничого процесу: при зростанні одноразових витрат - поточні також зростають.

Тому слід враховувати, що авансований фонд заощадження (накопичення) являє собою специфічність змісту інвестиційних ресурсів і виступає у формі капітальних вкладень в період фінансування проекту. Усім видам ресурсів властива загальна умова - необхідність їх раціонального використання. Мірою авансування фондів як особливої форми результату і наступних витрат зазвичай вважається процентна або кредитна ставка. Головне полягає в необхідності врахування особливостей прояву фактора часу в системі управління ефективністю.

Характер прояву фактора часу (дисконтування грошових потоків) враховується механізмом коригування ефекту. Величина ж ефекту залежить від техніко-економічного рівня проекту. У першому випадку зіставляються однойменні, але різночасові витрати. У другому - різнойменні, що формуються в одному розрахунковому періоді. Щоб стимулювати використання ресурсів, норматив повинен відображати реальні умови формування витрат. Головне положення економічного механізму - це здатність показників ефективності відображати результативність витрат.

По нормативу дисконтування зіставляються однорідні за формою витрати, авансовані в різні розрахункові терміни. Відображається характер прояву принципу економії часу. Рівнозначність коефіцієнта ефективності і коефіцієнта дисконтування для порівнянних варіантів капітального будівництва забезпечує об'єктивність прийняття рішень. Нормативи ефективності повинні являти собою граничні параметри, яким повинні відповідати варіанти інвестування. На підставі відповідної величини коефіцієнта ефективності, тобто вимоги відповідності, слід базувати розрахунок сукупних результатів, які найбільш повно відповідають прийнятим обмеженням. У той же час не подолано протиріччя між підходами до використання нормативу прибутковості, дисконтування та процентної ставки. При розгляді ефективності капітальних вкладень і її розрахунку використовується норматив, який найбільш повно відображає умови формування цінності підприємства. Коливання ж нормативу не залежить від проектних рішень, а є наслідком загальносистемної ситуації в ринкових відносинах.

Помноження нормативу ефективності і ринкової вартості підприємства є граничною прибутковістю, яка формується в умовах, що склалися, як плата (або

ризик) за авансовані капітальні вкладення. Підприємство орієнтується на максимізацію прибутку при поточних витратах і волатильності фрахтових ставок. Необхідно при цьому враховувати, що ні наведені витрати, ні чиста поточна вартість в структурі діючих підприємств в управлінні не застосовуються.

Економічним змістом нормативу ефективності і процентної ставки є відображення граничної величини чистого доходу, який повинен бути отриманий на одиницю інвестиційних ресурсів. Тоді нормально працююче морське транспортне підприємство для розширення параметрів розвитку має прагнути до зростання доходів:

$$C_{ST} + P_R = R_V \rightarrow \max \quad (4)$$

Ця умова відображає реальне прагнення підприємницьких структур до максимізації чистого доходу на базі ефективного використання капіталу. Відомо, що положення підприємств в ринковій галузі обмежується рівнем рівноважної ціни. Ця умова і формує межі поточних витрат. Головним в моделі стає оптимізація прибутку, що залежить від прогресивності транспортних засобів та їх здатності в конкурентних умовах забезпечити повну реалізацію потенціалу.

Вимога досягнення найбільших результатів при найменших результатах практично не піддається реалізації і передбачає розробку відповідних методів управління. Реально при даному бюджеті витрат досягнення максимальної віддачі. Діючі тарифи враховують як стан збалансованості ринку морських перевезень, так і середні витрати транспорту в певний період. Потім формується розрив у рівнях витрат. Тобто тариф і витрати з часом виявляються асиметричними. Тариф стає залежним від розміщення основних регіонів виробництва і споживання. По чинниках глобалізації економічних відносин розміщення продуктивних сил фактично не обмежується транспортним тарифом. Прийняття рішень по ефективності граничних (додаткових) капітальних вкладень не гарантує високу ефективність загальної суми витрат. Метод приведених витрат суперечив вимозі підвищення якості, припускав тотожність варіантів за масштабами виробництва. Віддача ж ресурсів залежить від концентрації потенціалу (фактора масштабу) і інтенсивності господарських процесів.

Відсоткова ставка як прообраз нормативу ефективності капітальних вкладень формується в структурі фондового ринку і зумовлює границі середніх поточних витрат щодо відповідної ціни. У той же час не можна в повній мірі ставити в залежність всі інвестиційні проекти від відсоткової ставки або ставки дисконтування. Широта діапазону вибору нормативу ефективності вимагає ранжирування проектів по цілям розвитку. Слід також звернути увагу на недостатню об'єктивність відсотка на капітал, внаслідок коливання ринкової кон'юнктури. Незбалансованість ринкового господарства і помилки регуляторної практики, що призводять до втрати цінності грошей, також обмежують масштаби і якість прийняття проектних рішень. Головним стає доцільність рішення в короткостроковому періоді. В органічній єдності господарської та інвестиційної діяльності особливо проявляється недолік методу порівняльної ефективності. Обмеження наростання капітальних витрат до початку функціональної діяльності при відносній стабільності витрат в ринкових умовах нереально. Діючі підприємства використовують стратегію диверсифікації, тому необхідно враховувати ризик і резерви.

У поточних умовах може виникати система обмежень по їх відповідності. Це зумовлюється тим, що «Цінність фірми розраховується через дисконтування вільних грошових потоків фірми за ставкою, що дорівнює середньозваженій вартості капіталу» [9, с. 513]. Необхідно враховувати постійну зміну двох складових формування чистого доходу - капіталу і праці.

Економічна сутність відсотка заходить у суперечність із необхідністю вибору єдиного рівня ефективності інвестиційних витрат, дисконтування та визначення ринкової цінності фірми. Ефективність, обмежена граничним значенням відсотка, не може виконувати функцію вимірювання і стимулювання інноваційних рішень. Для господарської діяльності поточного періоду цей принцип нормалізації достатній. Одночасно слід диференціювати підходи до вимірювання ефективності витрат праці на основі відповідних нормативів і умови авансування капітальних вкладень за нормативами дисконтування.

Висновки. Виникає проблема порівнянності грошових потоків у часі: «Відсоткова ставка являє собою норматив, за яким сьгоднішні гроші або товари можуть бути обмінені на гроші або товари в певний період в майбутньому» [10, с. 64]. Процентна ставка не враховує повних суспільних витрат, пов'язаних з авансуванням інвестиційних ресурсів. На макроекономічному рівні результати поділяються з урахуванням підприємницьких інтересів і загальносистемної доцільності.

Критерієм перерозподілу повинна служити парето-ефективність використання ресурсів. Ефективність залежить від розподілу інвестиційних ресурсів за формами відтворення. Теорія економічної ефективності виробництва заснована на порівнянні витрат і результатів. Форма ціни виробництва в умовах досконалої конкуренції зумовлює рівень раціонального розвитку підприємства. В умовах монопольного формування ринкових відносин така форма результату забезпечує виробнику переваги навіть при звуженні обсягу реалізації. У той же час вартість не можна зводити до середніх витрат праці, тому широке поширення отримав метод граничних витрат. Суспільна необхідність витрат праці визначається величиною виробництва продукції, яка відповідає рівноважним потребам і попиту. Такий підхід використовується в системі ринку досконалої конкуренції. Конкретність завдань обумовлює необхідність вдосконалення теорії оцінки результативності рішень.

Гіпотеза: «Методи вимірювання витрат і їх результатів - вузлова проблема економічної науки і практики», залишається справедливою і в умовах глобалізації економічних відносин [2, с. 3]. Чіткість вимірювання результатів набуває особливої актуальності в системі транспортної інтеграції на основі мультимодальних технологій і логістичних товаропровідних систем.

Концепція об'єктивно обумовлених оцінок і збалансованої системи показників орієнтується на граничні витрати. До уваги береться попит і пропозиція. На транспорті такий підхід реалізується досить складно в силу невизначених деяких параметрів ринку транспортних послуг. Розподіл ресурсів лежить в основі обох підходів до оцінки розвитку, але відносно морських транспортних підприємств потрібна оптимізація нарощування потужностей і підвищення якості роботи.

Відповідно до цього формуються умови фінансової стійкості морських транспортних підприємств. Слід пам'ятати, що збалансованість зумовлює економічність зростання обсягу випуску і масштабів роботи транспорту. Для

задоволення сукупної потреби необхідна відповідність виробничих відносин за масштабами і часу.

Література

1. Самуэльсон П. А., Нордхауз В. Д. Экономика. – М.: ООО И. Д. Вильямс, 2007. – 1340 с.
2. Новожилов В. В. Измерение затрат и результатов. – М.: Экономика, 1967.- 376 с.
3. Портер М. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2005. – 608 с.
4. Бланк И. А. Управление использованием капитала. – К.: Эльга, 2002. – 656 с.
5. Беренс В., Хавранек П. М. Руководство по оценке эффективности инвестиций. -М.: «ИНФРА-М», 1995. – 528 с.
6. Методические рекомендации по оценке эффективности мероприятий по научно-техническому прогрессу на морском транспорте. – М.: МТИР, 1991. – 242 с.
7. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов.- М.: ЮНИТИ, 1997. – 631 с.
8. Кулаев Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте. – К.: Транспорт України, 2001. – 182 с.
9. Дамодеран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
10. Сакс ДЖ. Д., Ларрен Б. Ф. Макроэкономика. Глобальный подход.- М.: «Дело». 1996. – 847 с.

Abstract

The strategic task of development consists in concentration of attention on efficiency and quality results of innovative technologies. It determines the relevance of improvement of mechanism of management of the results of rational use of resources.

Boundedness of the accumulation fund and the need for capital investments predetermine the approach to the assessment of investment resources by factors of effectiveness. During the life cycle of investment projects, differing by technical and economic level, there is an inverse relationship of current expenses from the enterprise value. The opposite direction of current and investment expenses is the basis for management of efficiency of development. If we consider only a strategy to minimize the cost of the work, it becomes problematic to optimize resources, which are not represented in the cost of production. Entrepreneurial goals predetermine the making of decisions of increase of revenue or achieving of leadership in costs.

In this aspect, the standards of efficiency should present the marginal parameters, to which the alternatives of investment should correspond. On the basis of the target value of efficiency ratio, namely requirements of conformity should be based on the calculation of total results, which correspond to the accepted limitations. Periodic asymmetry of market economy status and mistake of regulatory practices lead to the loss of value of money. It also limits the scope and quality of making of the project decisions. Expediency of the choice of direction of development in the short term period becomes the main. The choice the method of comparative efficiency of resource use is important in the organic unity of economic and investment activity. It is important for enterprises, in the conditions of deficiency of investment resources, to choose a strategy of diversification. This is determined by the need of accounting of the risk and the existence of reserves.

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Ширяєва Л.В., Афанасьєва О.К.

У роботі систематизовано існуючі основні перешкоди на шляху розвитку річкової логістики в групі законодавчих, природних і техногенних обмежень. Для повноцінного розвитку річкової логістики в Україні, крім прийняття законопроекту «Про внутрішній водний транспорт», пропонується розробити і прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільним, залізничним і річковим транспортом.

Постановка проблеми. В умовах інтенсивного розвитку експорту зернових вантажів в останні роки, великі транснаціональні трейдери все частіше звертають свою увагу на річкові перевезення. Інтерес міжнародних корпорацій очевидний - придбати повний цикл транспортної послуги, включаючи навантаження на судна або баржі на власному річковому терміналі, транспортування власним флотом та перевалка в морському порту або на рейді. З урахуванням сучасних можливостей перевалки, транспортування вантажів по річці з подальшим рейдовим перевантаженням на морські судна є реальною альтернативою доставці вантажу в порт залізницею або автотранспортом. Тим не менш, в силу особливостей вітчизняного законодавства та специфіки р. Дніпро, як головної внутрішньої водної артерії України, наміри міжнародних інвесторів поки що обмежуються лише інтересом і моніторингом ситуації.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Питанню розвитку перевезень внутрішніми водними шляхами України присвячено низку публікацій представників вітчизняної науки, бізнесу і влади, в яких з різних сторін висвітлені в основному проблеми, які стримують розвиток річкового судноплавства [1, 2, 4, 5, 9, 12-15].

Завдання дослідження. Метою даного дослідження є систематизація умов, які формують основи для розвитку річкової логістики в Україні.

Основними завданнями для досягнення поставленої мети є:

- 1) висвітлити ситуацію, яка сформувалася на ринку перевезень внутрішніми водними шляхами України;
- 2) розглянути стан інфраструктури, що забезпечує річкове судноплавство;
- 3) проаналізувати та порівняти ефективність перевезень залізничним, автомобільним та річковим видами транспорту;
- 4) систематизувати та охарактеризувати комплекс проблем, які перешкоджають розвитку річкової логістики в Україні;
- 5) розглянути переваги і недоліки законопроекту «Про внутрішній водний транспорт»;
- 6) обґрунтувати заходи, реалізація яких дозволить подолати фактори, що стримують розвиток річкової логістики.

Основний матеріал дослідження. На території України розташовані три

великі судноплавні річки: Дунай, Дніпро і Південний Буг. Всі вони мають вихід до Чорного моря, при чому Дунай і Дніпро входять до числа п'яти найбільших річок Європи.

Протяжність внутрішніх водних шляхів в Україні становить 2100 км, що ставить нашу країну на четверте місце в Європі за цим показником після Німеччини (7565 км), Франції (5132 км) і Польщі (3660 км). На сьогоднішній день на Дніпрі побудовано 10 річкових портів, 7 великих річкових перевантажувальних терміналів, десятки річкових елеваторів, а всього вздовж берегів річки розташовано більше 300 пунктів навантаження і розвантаження суден, що дає приблизно 1000 км берегової інфраструктури.

Період навігації становить в середньому 275-300 днів на рік. Допускається пересування суден з осадкою до 3,65 м. На шляху прямування розташовані 6 шлюзів і водосховищ. Оціночна пропускна здатність інфраструктури р. Дніпро складає близько 35 млн. т вантажів щорічно (або 30 млн. т і 350 тис. TEU). Однак, в 2015 р. лише 5,5 млн. тонн вантажів було перевезено річковим транспортом, для порівняння цей показник в 1991 р. досягав 60 млн. т. [16]. Підсумовуючи все вищесказане варто відмітити, що, в Україні річковим транспортом перевозиться лише близько 0,5-1,0 % вантажів. У той час як у країнах ЄС цей показник доходить до: 16,3 % в Болгарії, 12,3 % у Німеччині; при середньому відсотку по країнах ЄС 6,7 % [18].

За оцінками «Укррічфлоту», потенційний обсяг річкових перевезень в Україні може становити 70 млн. т, за умови, що питома вага таких перевезень досягне середньоєвропейського рівня. Генерація значного обсягу експортних, імпорتنих і внутрішніх вантажопотоків відбувається в регіонах, прилеглих до річки Дніпро. Основними елементами вантажної бази є: металопродукція та залізорудна сировина; аграрні вантажі (в основному, зерно та олія); вантажі в контейнерах; мінерально-будівельні вантажі (пісок, гравій, щебінь) [1, 11].

Про ефективність перевезень річковим транспортом свідчать результати наступних досліджень. Згідно з розрахунками Міністерства інфраструктури України, на сьогоднішній день внутрішній водний транспорт забезпечує найбільш низьку собівартість вантажних перевезень в перерахунку на 1 умовну тонну вантажу, маючи при цьому найменший вплив на екологію. При цьому показник енергоефективності значно перевищує автомобільні і залізничні перевезення. Наприклад, на 5 л умовного палива 1 тонну вантажу можна перевезти річковим транспортом на 500 км, залізницею на 333 км, автомобільним транспортом на 100 км [15, с. 15].

Дослідження, проведене консалтинговою компанією Baker Tilly, показало, що при використанні 1 л палива на 1 км шляху річковим транспортом можна перевезти 127 т вантажу залізничним 97 т, автомобільним 50 т. Що стосується вартості перевезення вантажів річковим транспортом, то на сьогоднішній день, загальноєвропейська практика показує, що вона нижча за вартість перевезення залізничним або автотранспортом. Середньостатистична вартість внутрішніх перевезень вантажів автотранспортом на 100 км складає 11,2 дол/т, залізничним транспортом – 7,8 дол/т, річковим транспортом – 4,5 дол/т. [17].

Питання розвитку річкового транспорту є актуальним і з причини неналежного стану українських доріг і високого рівня зносу залізничного рухомого складу – 82 % для вантажних вагонів й 90 % для локомотивів. Цей показник характерний і для річкового транспорту – близько 80 % зносу – однак

на його відновлення необхідно порівняно менше інвестицій.

Саме тому, розвиток річкового судноплавства шляхом розробки та реалізації інфраструктурних проектів має стати першочерговим пріоритетом для держави, морського і агробізнесу в найближчі кілька років.

Як бачимо, внутрішній водний транспорт може стати прекрасною альтернативою автомобільним і залізничним перевезенням вантажів різних категорій. Проте, вітчизняні реалії інші. У 2015 р. з 520 млн. т вантажів, які було перевезено усіма видами транспорту по території України, лише 5,5 млн. т було перевезено річковим транспортом (трохи більше 1%). Що стосується вартості перевезень внутрішніми водними шляхами, то вона значно вище аналогічних видів транспорту (так, перевезення зерна залізницею обходиться в 9 дол/т, автотранспортом в 10-12 дол/т, річковими суднами під українським прапором у 15 дол/т, а під іноземним 20-24 дол/т). [13, с 18].

Розглянемо докладніше питання, пов'язані з розвитком річкової логістики. Проведене дослідження показало, що в даний час існують наступні групи проблем.

Законодавчі обмеження. На сьогоднішній день існують труднощі для здійснення каботажних перевезень українськими річками іноземним тоннажем. Так, Кодексом торговельного мореплавства України встановлено, що перевезення між портами України здійснюються суднами, які ходять під Державним прапором України, а також суднами під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту [6, ст. 160].

Водночас у ст. 189 Митного кодексу визначено, що тимчасове ввезення транспортних засобів комерційного призначення на територію України допускається за умови, що такі транспортні засоби не використовуватимуться для внутрішніх перевезень [8, ст. 189]. Одночасно з цим Постановою КМУ «Про деякі питання заходження іноземних суден у річкові порти України» встановлено, що до річкових портів можуть заходити судна під прапорами держав, з якими укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Зокрема, Україна уклала такі угоди з Хорватією, Німеччиною, Молдовою, Білоруссю. При відсутності даного договору судна заходять до річкових портів на підставі одноразових тимчасових дозволів Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті [5].

Крім додаткових формальностей, до суден під іноземним прапором застосовується значно жорсткіша тарифна політика. За усередненими оцінками учасників ринку проходження трьох нижніх шлюзів Дніпровського каскаду судном під іноземним прапором обійдеться в середньому в 6 разів дорожче, ніж судном аналогічного розміру, зареєстрованим в Україні. Підвищені портові збори і тарифи на послуги з лоцманської проводки для іноземних суден також роблять економічно неефективним використання іноземного флоту.

Природні обмеження. Головна обставина, що перешкоджає ефективній роботі суден типу «річка-море» і великотоннажних барж з великою осадкою, це наявність у Дніпровському та Дніпродзержинському водосховищах небезпечних ділянок (перекатів). Гарантовані глибини суднового ходу на Нижньому і Середньому Дніпрі оголошені на рівні 3,65 м, тим не менш, у ряді місць вони фактично не перевищують 3,0-3,4 м.

Таким чином, неминучим є проміжне довантаження суден до повної

місткості, що збільшує витрати на перевезення.

Наявність ділянок з обмежувачими глибинами зменшує конкурентоспроможність водного маршруту перевезення. Тому деякі великі оператори власними силами проводять днопоглиблювальні роботи [4, с. 34].

Подібні роботи можуть проводитися за умови спеціального дозволу, що видається Держводагентством України. Воно узгоджується з Мінприродою, місцевою державною адміністрацією та Держагентством земельних ресурсів. Для одержання дозволу заявник повинен надати проектну документацію, що включає висновки екологічної експертизи (оцінку впливу на навколишнє середовище), яка в свою чергу повинна бути узгоджена з Мінприродою, Держводагентством, Держгеонадрами.

Термін експлуатації шлюзів на Дніпрі наближається до граничного – 70 років. На кожному з них налічується від 12 до 20 об'єктів з оцінкою «непридатний до нормальної експлуатації». Така ситуація склалася через тривале недофінансування, яке протягом останніх років не перевищувало 30 % від заявленої потреби. Негативно вплинуло і скорочення інвестицій. За даними Держкомстату, тільки з 2010 по 2013 рік інвестиції в основний капітал на річковому транспорті скоротилися з 146,6 млн. грн. до 44,5 млн. грн. у фактичних цінах. Це призвело до погіршення стану судноплавних шляхів, згорання виробничої і транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей судноремонтних заводів [9, с. 23].

Питання шлюзування також дуже гостро стоїть для судновласників. У вітчизняній практиці є норма оплати судновласником проходу мостів і шлюзів (які, по суті, є для нього природними перешкодами і матеріальну відповідальність за усунення яких повинен нести власник, тобто держава). У той же час вартість підняття мостів та шлюзування на маршруті Київ-Херсон-Київ становить 1000-1200 дол. за судно під українським прапором. Для суден під іноземним прапором ця сума ще вища.

Техногенні обмеження. В даний час наявною є критична нестача тоннажу під українським прапором для перевезень внутрішніми водними шляхами, з одного боку, і істотний знос гідротехнічних споруд, що забезпечують судноплавство по Дніпру, з іншого.

Найбільшим комерційним судновласником в Україні є компанія «Укррічфлот». За даними самої компанії загальний дедвейт їх вантажного флоту становить 250 тис. тонн, з них 150 тис. тонн дедвейт річкових суден та 100 тис. тонн дедвейт суден класу «річка-море». Крім того, власний флот є в компанії «Нібулон» - близько 30 барж і 8 буксирів. Цього катастрофічно недостатньо для активного нарощування річкового вантажопотоку.

Майже весь український річковий транспорт має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів, можливо, зерна) і не може конкурувати щодо тарифів і послуг із залізничним транспортом.

Керівники найбільших компаній, які мають справу з річковими перевезеннями, єдині в думці, що існуючі сьогодні можливості по збільшенню обсягів перевезень Дніпром без істотних капітальних інвестицій у будівництво нового флоту не мають шансів на реалізацію [3, с. 26, 13, с. 20].

Проблема з дефіцитом флоту на Дніпрі посилилася в минулому році у зв'язку з тим, що єдина українська судноплавна компанія, чії акції котируються на біржі «KDM Shipping» перевела весь свій флот в Азовське море для

обслуговування російських портів.

Однак, не всі навіть великі компанії можуть собі дозволити мати флот, тому, враховуючи, що з держбюджету найближчим часом навряд чи будуть виділені кошти на будівництво або придбання річкового транспорту, мабуть найефективнішим за даних умов могло б стати державно-приватне партнерство та співробітництво компаній на умовах концесії.

Не менш гостро стоїть питання наявності перевалочних потужностей на річці, адже будівництво нових об'єктів, навіть беручи до уваги величезні суми інвестицій, нашоухується на бюрократію, неузгодженість законодавства і очевидну затягнутість оформлення. Так, будівництво об'єкта може бути здійснено і за рік, але перед цим можуть йти роки оформлень та погоджень, що додатково відштовхує потенційного інвестора.

За оцінками експертів для створення діючого ринку річкової логістики зернових терміналів, потрібно створення близько 300 тис. тонн елеваторних потужностей для одночасного зберігання вантажів [7, с. 6]. Особливості та обмеження в будівництві та експлуатації гідротехнічних та інших об'єктів портової інфраструктури пов'язані, насамперед, з правовим статусом окремих земельних ділянок, на яких такі об'єкти будуть знаходитися. Законодавство, що регулює земельні питання, є досить суперечливим. Земельний і Водний кодекси, Закон «Про транспорт» встановлюють різні категорії земельних ділянок - землі річкового транспорту, берегові смуги судноплавних водних шляхів, прибережні захисні смуги з різним режимом використання.

Одним із способів легального обходу законодавчих обмежень було створення штучних земельних ділянок, з подальшою зміною їх цільового призначення. Земельний кодекс (в який Законом України «Про морські порти» були внесені зміни) розширив перелік земель водного фонду та можливості їх використання в порівнянні з Водним кодексом. До земель водного фонду віднесли також штучно створені земельні ділянки в межах акваторій морських портів. Було встановлено, що юридичним особам можуть передаватися земельні ділянки прибережних захисних смуг і берегових смуг на умовах оренди для цілей розміщення та обслуговування об'єктів портової інфраструктури та гідротехнічних споруд, а також штучно створені земельні ділянки для будівництва та експлуатації об'єктів портової інфраструктури та інших об'єктів водного транспорту [9, с. 24]. Вирішити повністю або хоча б частково розглянутий комплекс проблем покликаний розроблений законопроект «Про внутрішній водний транспорт» (перші спроби його прийняття були зроблені ще в 2003 р.). Розглянемо основні позитивні моменти законопроекту, які повинні сприяти розвитку річкової логістики в Україні [10].

1. Шлюзи, мости. За прикладом європейської практики, плата за прохід суден через шлюзи братися не буде, і передбачається передача фінансової відповідальності за зміст і реконструкцію шлюзів на власників енергогенеруючих компаній - гідроелектростанцій Дніпровського каскаду). За оцінками Міністерства інфраструктури, щоб провести необхідні ремонтні роботи шлюзів в найближчі кілька років необхідно близько 400-450 млн. грн. Якщо розділити цю суму на електроенергію, яка там виробляється, то вийде близько 8 коп/1 квт, а якщо покласти на перевізника – 4,5 дол/т [11].

2. Цільове використання коштів. Законопроектом передбачається створення державної Адміністрації внутрішніх водних шляхів України

(АВВШ), основною метою якої буде ефективне утримання внутрішніх водних шляхів, підтримання експлуатаційних характеристик, справляння річкового збору та його цільове використання.

3. Спрощення тарифної політики. Система перевезення вантажів і пасажирів по внутрішнім водним шляхам повинна бути максимально простою. Тому, замість каналного, корабельного та інших зборів, передбачений один цільовий збір – річковий, який буде стягуватися АВВШ і залежати від кількості вантажів, пасажирів і відстані перевезення. Розмір його не затверджено, для міжнародних перевезень збір закріплять у валюті, для перевезень всередині країни у гривні.

4. Мотиваційні інструменти для залучення перевізників. Зняття обмежень для іноземних судновласників, тобто іноземним суднам буде надаватися право здійснювати внутрішні перевезення без окремого дозволу центрального органу виконавчої влади. Також передбачається спрощення митних і прикордонних процедур, зняття дублюючих з морськими портами функцій. За розрахунками Мініфраструктури дані заходи збільшать корисний час експлуатації судна на 10-15 %, що активізує річкові перевезення [18].

У цей же час найбільші компанії, які виступають на логістичному ринку річкових перевезень (в основному, це агрохолдинги і власники тоннажу, які найбільшою мірою зацікавлені в повноцінному суднопластві на Дніпрі) зазначають, що розроблений проект закону містить низку недоліків та спірних питань, які будуть перешкоджати динамічному розвитку внутрішніх водних перевезень в Україні. До числа таких питань входить [5, 7, 12, 14]:

1) обов'язкова лоцманська провідка на всьому шляху проходження судном, при цьому з використанням послуг виключно компанії «Дельта-Лоцман»;

2) непрямі податки та збори у вигляді транспортного збору, включеного у вартість палива;

3) збереження низки зборів (за розведення і прохід мостів, лоцманський);

4) процедура сплати річкового збору суперечить принципам рівноправності в наданні послуг (відрізняється для суден під українським або іноземним прапором).

На нашу думку, для повноцінного розвитку річкової логістики в Україні, крім прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт», необхідно розробити і прийняти галузеві транспортні стратегічні програми з метою збалансування розподілу вантажопотоків між автомобільним, залізничним і річковим транспортом. Цьому можуть сприяти такі заходи, як запровадження конкурентного підходу до тарифоутворення на залізничному транспорті, жорсткого контролю за перевантаженням автомобілів або встановлення обмеження щодо максимальної відстані транспортування вантажів сухопутними шляхами при наявності водної альтернативи.

Висновки. Як бачимо, основними чинниками, що стримують розвиток річкового суднопластва, на даному етапі є:

- наявність ділянок на річках з обмежувачими глибинами, які зменшують конкурентоспроможність водного маршруту перевезення;
- брак флоту, як чисто річкового, так і типу «річка-море»;
- недостатній обсяг фінансування витрат на утримання гідротехнічних споруд (причалів портів), судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) і

суднового ходу в належному стані;

- значний фізичний знос (близько 80 %) об'єктів внутрішнього водного транспорту (щодо перевезення зернових - нестача сучасних елеваторів та перевантажувальних річкових терміналів);

- недосконала тарифна політика та нецільове використання коштів;

- суттєві обмеження (як вартісного, так і організаційного характеру) на прохід суден під іноземними прапорами по внутрішнім водним шляхам України.

Всі ці питання Міністерство інфраструктури намагалося врахувати в новому проекті закону «Про внутрішній водний транспорт».

Подальший розвиток річкового транспорту в Україні призведе до ряду позитивних аспектів. По-перше, буде розвантажений залізничний вузол південного регіону. По-друге, буде вирішено питання з підвищеною експлуатацією вітчизняних автошляхів. По-третє, річковий транспорт значно екологічно чистіший, ніж інші види перевезень, при цьому енергетично ефективніший. По-четверте, розвиток річкового транспорту зміцнить позиції України в міжнародних транспортних коридорах, а також буде сприяти розвитку торгових відносин із сусідніми державами, зокрема з Польщею, Білоруссю та країнами Балтії. У подальших дослідженнях вважаємо доцільним зупинитися на детальному розгляді питання, пов'язаного з перспективою розвитку контейнерної річкової логістики в Україні.

Література

1. Бохан С. В. Украине логистика агрогрузов - самое слабое звено / С. Бохан // Транспорт. – 2016. – № 10. – С. 52-54.
2. Винников В.В. Логистика на водном транспорте: учеб. пособие для студентов и курсантов высших учебных заведений водного транспорта / В.В. Винников, Е.Д. Быкова, С.В. Винников. - О.: Феникс, 2004. - 222 с.
3. Геращенко А. Речные перевозки зерновых / А. Геращенко // Порты Украины. - 2013. - № 8(130). – С. 25-27.
4. Егоров В. Какие суда нужны Украине, чтобы максимально использовать транспортный потенциал речных ресурсов / В. Егоров // Порты Украины. – 2016. – № 10(152). – С. 34-35.
5. Кацило Д. Борьба за Днепр. Кто лоббирует речную реформу/ Д. Кацило. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3015721-borba-za-dnepr-kto-lobbiruet-rechnuyu-reformu.htm>.
6. Кодекс торговельного мореплавства України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
7. Лысенко А. Как создать рынок речной логистики / А. Лысенко // Порты Украины. – 2016. – № 8(160). – С. 6.
8. Митний кодекс України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
9. Муравский А. Реки вернутся в законное русло / А. Муравский // Порты Украины. – 2015. – № 4(144). – С. 22-25.
10. Проект Закона України «Про Внутрішній водний транспорт». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230.
11. Развитие речной логистики увеличит экспортные возможности

Украины. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ua/rus/opinion/razvitie-rechnoy-logistiki-uvelichit-eksportnye-1440491048.html>

12. Скичко Ю. Речная логистика требует кардинальных перемен / Ю. Скичко. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://latifundist.com/blog/read/1420-rechnaya-logistika-trebuets-kardinalnyh-peremen>

13. Скичко Ю. Хотим сделать речную логистику более дешевой / Ю. Скичко // Порты Украины. – 2016. – № 8(160). – С. 16-21.

14. Скоробогатов А. Речные перевозки по Днепру — вчера, сегодня, завтра / А. Скоробогатов, А. Перепелица. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/rechnye-perevozky-po-dnepru-vchera-sehodnya-zavtra/>.

15. Соломка А. Стратегические направления развития транспорта в Украине / А. Соломка // Транспорт. – 2015. – № 12(891). – С. 14-23.

16. Статистичні данні про результати роботи різних видів транспорту України. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.

17. Транспортный баланс Украины не соответствует логистическому потенциалу. Исследование Baker Tilly. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id821>.

18. Форум развития инфраструктуры Украины. Март 2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrtrichflot.ua/ru/#about-company-start>.

Abstract

The goal of the research is to systematize the conditions which form the river logistics development basics. The development of infrastructural projects in river ports and river navigation in particular should become a priority for the country and navigation and agribusiness representatives in the years ahead. Preconditions for that are the following factors: the inland water transport minimizes the cost price of the freight service at 1 conditional ton of cargo; river transport is much more environmentally friendly than other types of shipping; the energy efficiency index of river shipping exceeds 10 times the motor trucking and 5 times – railroad freight activities; the inland river transport development is topical because of quite bad condition of Ukrainian roads and a high level of railway vehicles wear.

This research showed that at the present moment there are some problems in river logistics development: parts of rivers with limited depth which reduce the competitive ability of water shipping route; lack of both types of water transport: inland and “river-sea”; insufficient financing of port waterside structure and navigation waterside structure upkeep; major depreciation of inland water transport objects; imperfect tariff policy and no-purpose draft on funds; significant limitations for foreign-flag ship passage on the inland waterways of Ukraine.

The produced Draft Bill “Of Inland water transport” helps to solve these considered problems. In this work there were researched major positive parts and also defects of a Bill. In our opinion to reach a full development of river logistics in Ukraine besides passing the law of Inland water transport it is important to draft and pass the industrial transport strategic program in order to balance the distribution of goods traffic between motor, railroad and river transport. The competitive approaching the railroad transport tariff setting, tight control of motor vehicles overloads or a goods maximal transporting distance restriction for overland transport in the presence of water alternative can facilitate this.

УДК 656.614.2.072.44+379.857

ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЧНОГО ПОЗИЦІОНУВАННЯ КРУЇЗНОГО ФЛОТУ В РІЗНИХ РЕГІОНАХ

Голубкова І.А.

У статті розглядаються основні проблеми і особливості розробки методів і показників стратегічного планування інфраструктурного потенціалу у формуванні стратегічного позиціонування круїзного флоту.

Підвищення ролі круїзного судноплавства і випереджаюче зростання провізної здатності флоту провідних компаній світу зумовлює актуальність розробки методів і показників стратегічного планування інфраструктурного потенціалу.

В даний час у світі налічується 145 океанських круїзних компаній. Велика їх частина – експедиційні, кількість суден у яких порівняно невелика, в деяких і зовсім по одному. Крім того, їх місткість коливається від 10 до 50 чоловік, і вони орієнтовані здебільшого на домашній ринок через обмеження навігаційних можливостей. Експедиційні круїзні компанії не є предметом дослідження статті, тому ця категорія лише позначається. Предметом аналізу є океанські лінії, які визначають політику круїзної індустрії і які безпосередньо впливають на його розвиток, а також на розвиток інфраструктури портів. З усіх компаній виділяються 3 основних брэнда: Carnival Corporation, Royal Caribbean International, Star Group Mediterranean Shipping Cruises, які в даний час контролюють 84% всього ринку пасажирських перевезень. 90-ті роки минулого століття з'явилися періодом становлення галузі, здійснювалися спроби круїзних ліній «знайти себе», визначалися основні напрямки розвитку бізнесу, проводилося багато експериментів, багато компаній перестало існувати, судна переходили від одного власника до іншого. В результаті цих змін індустрія набувала своє обличчя. Найбільш «старі» з цих брэндів Carnival Corporation, Royal Caribbean International.

Carnival Corporation існує з 1972 року, в той час він не був корпорацією, а називався Carnival Cruise Line і оперував всього одним судном.

Процес трансформації відбувався в досить складних умовах: самі кораблі були занадто великі і дуже старі, і їх експлуатація обходилася занадто дорого. Ці «велетні» могли заходити лише в певні порти, до того ж, швидкісні судна було складно пристосувати для неспішних прогулянок. Звичайно, зі зниженням швидкості зменшувалася і витрата палива, але, все ж таки оптимальним варіантом з'явилось використання спеціально побудованих суден. У 60-70х роках в основному будувалися лайнери водотоннажністю 18-20 тис. т., розраховані на 650-850 пасажирів. У 80-х роках ситуація змінилася. За умов достатнього попиту високий рівень прибутковості забезпечують великі кораблі. Круїзні компанії стали замовляти судна водотоннажністю 50-100 тис. т.

До факторів, що зумовили розвиток круїзного бізнесу, можна віднести наступні:

- а) підвищення ролі відпочинку в умовах інтенсивного виробництва;

- б) економічний розвиток країн;
- в) підвищення рівня життя;
- г) присутність вільного часу.

Відповідно, радикально змінилася сама концепція морських подорожей. Сьогодні круїзні судна є фактично плавучими курортами, готелями, що працюють за системою «все включено», яким стало тісно на березі. Причому турист пересувається в умовах повного комфорту, кожен день насолоджується новими пейзажами і отримує незабутні враження. Завдяки величезним розмірам суден, на борту розміщені аквапарки, майданчики для міні гольфу, стіни для занять альпінізмом, катки, зимові сади і приміщення, що імітують міські квартали, що забезпечує відпочиваючим невимошену обстановку, можливість звичного проведення часу та активного відпочинку, що не відрізняється від домашнього, а також нових знайомств. Такі лайнери призначені для середнього класу і середньої вікової категорії пасажирів, яка не може дозволити собі тривалий відпочинок. У цю категорію входять і пасажирів з дітьми. В останні роки зріс попит на невеликі судна високого рівня комфорту (мега-яхти) для двох категорій відпочиваючих. Перша – багаті люди, охочі відпочити в компанії меншої кількості людей, а також в компанії людей свого кола, які звикли до розкоші і платять за те, що кожне їхнє бажання намагаються передбачити і виконати. Друга категорія людей – це ті, яким набридлі стандартні маршрути з обмеженим регіоном плавання (мега-лайнери обмежені технічними потужностями портів).

Основними принципами розвитку круїзного бізнесу є:

- а) збалансованість попиту пасажиропотоків і пропозиції пасажиромісткості флоту;
- б) відповідність платежеспроможності туристів і якості послуг;
- в) рентабельність круїзів;
- г) конкурентоустойчивість;
- д) районування.

Проте, незалежно від поточного стану економічних і виробничих характеристик круїзних судноплавних компаній, необхідно контролювати характер платоспроможності основної групи споживачів морських подорожей [1, 482]. Певне значення в цьому аспекті має стан виручки і об'єму змінних витрат, рівень конкурентної адекватності за ціновими і якісними критеріями [2, 232]. З урахуванням відміченого виробляється своєчасна реакція на локальну економічну ситуацію, що склалася. Одночасно в системі менеджменту мають постійно бути присутніми антикризові технології [3, 189]. Вони ґрунтуються на системі оцінки ринків і на управлінні пасажиропотоками відносно лімітації постійних витрат.

Постановка проблеми. У світовій практиці стійко зростаючий попит на стандартні морські круїзи зазвичай забезпечується відповідним розширенням провізної здатності на основі введення в експлуатацію нових лайнерів. При цьому розширення зони будівництва круїзного флоту (разом з європейськими базами беруть участь китайські і південнокорейські суднобудівельні верфі) підкреслює масштабність оновлення суден світового пасажирського флоту.

Слід звернути увагу на альтернативність підходу до вибору класичного типу круїзного судна, бізнесу, що найбільшою мірою відповідає соціально-

економічному призначенню, і що відбиває особливості регіону і диференціацію пріоритету морських туристів.

Аналіз стану проблеми. Круїзи різних типів сьогодні забезпечені «плавучими готелями» для великої кількості пасажирів різного соціально-економічного статусу. Вони пропонують маршрути на всіх п'яти континентах з метою задоволення круїзних пасажирів, а не лише перевезення.

Формування попиту на круїзний продукт і успішність його просування на ринок залежать від ретельності проведення аналізу особливостей його сприйняття потенційними споживачами, а також створення інформаційного поля, що обумовлює правильну оцінку ринкової ситуації, обґрунтування напрямів розвитку підприємств круїзного сектора оптимальних з точки зору їх ресурсних можливостей, вибір ефективних маркетингових інструментів стимулювання попиту.

Зростання круїзної індустрії (2004-2015 рр.) свідчить про два факти. По-перше, що круїзна індустрія запропонувала продукт, в якому зацікавлені все більше і більше людей. Загальна кількість круїзних пасажирів в рік збільшилася на 10 млн. протягом цього періоду. По-друге, існує тенденція до глобалізації круїзної індустрії.

Розширення круїзного бізнесу сталося на основі високої концентрованої організаційної структури. Сьогодні 52 торговельних марки працюють по всьому світу з декількома круїзними лініями, контролюючими велику частину промисловості. Засновниками сучасної круїзної індустрії є три основні групи: Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruise Ltd і Norwegian Cruise Lines.

Актуальність розвитку круїзної індустрії посилюється тією обставиною, що даний сектор економіки, що є міжгалузевим комплексом, який охоплює практично всі сфери економіки і робить стимулюючий вплив на їх розвиток, має потужний інноваційний потенціал, що є основою для здобуття національних конкурентних переваг.

З розширенням попиту на круїзний вид відпочинку і формування у зв'язку з цим значного інвестиційного і грошового потоку увага акцентується, певною мірою, на соціально-економічній ролі галузі. Тому виникає необхідність вдосконалення методів управління результатами. Цим питанням присвячений ряд публікацій [1, 4, 5]. Проте, інтенсивність і особливість розвитку локальних круїзних зон вимагають обґрунтування принципів перспективного планування провізної здатності і інших ресурсів флоту.

Постійно удосконалюються маркетингові технології [6, 532] розвитку пропозиції на круїзному ринку. Про це свідчить будівництво американською компанією "Disney Cruise Lines" судна 124 тис. т дедвейту, завдовжки 330 м. До традиційних послуг відпочинку додається технологія свята з елементами казкових розваг, в основі якого лежить принцип створення Диснейленду.

У стратегії і проектах розвитку круїзного флоту провідних операторів лежить облік двох закономірностей:

- відносній стабільності функціонально-економічної ситуації в сегменті морського відпочинку;

- наявність досить постійного попиту і споживачів в умовах порівняльного зниження цін на круїзи з урахуванням їх якості і масштабності послуг.

У структурі інвестиційної і інноваційної стратегії центральне місце в чорноморському регіоні, окрім будівництва спеціального флоту, виділяються завдання розвитку пасажирських терміналів портів. Проблемою є пошук випереджаючих інвестицій до моменту їх повномасштабної віддачі. Стійке підвищення долі великотоннажних лайнерів, що намітилося, ставить альтернативу: або зосередження тільки на базових портах (Одеса, Сочі), або пошук зовнішніх інвесторів для розширення кількості приймаючих портів.

За оцінками, починаючи з 2014 року більше половини морських туристів передбачається обслуговувати мегалайнерами. Досить згадати розміри таких суден: довжина від 290 м, осідання від 12 м – і стає очевидною проблема гідротехнічного будівництва для чорноморських портів.

Постановка завдання і мети дослідження. Судноплавний комплекс круїзного бізнесу відноситься до високо капіталомістких видів функціональної діяльності, тому найважливішою проблемою стає вибір ефективних проектів розвитку. Відповідно до цього основною метою дослідження розглядається планування розвитку і функціональної діяльності круїзної судноплавної компанії в структурі життєвого циклу.

Основний матеріал. Морська індустрія будь-якої країни при нормалізованому розвитку забезпечує складну сукупність соціально-економічних результатів. Тому повномасштабні морські держави концентрують увагу якщо не на усіх напрямках використання морегосподарського комплексу, то на найважливіших формах ефективного витягання морської ренти. До одного з принципів видів діяльності відноситься перевезення пасажирів по сучасних круїзних технологіях в локальних морських регіонах.

Особливості зони операторської діяльності з урахуванням основних вимог морських туристів зумовлюють завдання розвитку провізної здатності і планування функціональної діяльності спеціалізованих судноплавних компаній. Круїзне судноплавство, незважаючи на його позиціонування в системі своєрідної розваги і використання вільного часу індивіда [7, 213], фактично реалізує зміну пріоритетів в структурі благ і багатства. Тому в основі його розвитку слід розглядати два недооцінені аспекти:

по-перше, активізація грошових потоків на основі оцінки індивідуальної цінності морського круїзу з боку громадян – власників заощаджень. Така форма реалізації реального потоку грошей в поточному виробничому процесі знижує дисбаланс між спекулятивними фонд оборотними операціями і покриттям витрат у функціонуючому сегменті економіки. Це певною мірою знижує ризик фінансових криз, в основі яких лежить переоцінка корпоративних цінних паперів. Характер м'якшого проходження фази кризи в круїзному сегменті підтверджує обґрунтованість прийнятої стратегії провідними судноплавними компаніями;

по-друге, підтримка науково-технічної, інвестиційної і інноваційної підсистем, обумовлених будівництвом і експлуатацією сучасних пасажирських лайнерів, формує конкурентні позиції виробничого потенціалу країни в структурі пріоритетних технологій.

Як показала проведена оцінка тенденцій розвитку світового круїзного бізнесу [1, 567], сформувалася фактично нова соціально-економічна галузь, що враховує принципову зміну співвідношень витрат поточного і перспективного періоду.

Паралельно з відміченим слід звернути увагу на розвиток локального круїзного сегменту до моменту приходу в регіон основних світових брендів пасажирських компаній на основі наступної парадигми розвитку :

по-перше, стимулювання інвестиційної діяльності національними операторами будівництва суден адекватного класу на вітчизняній суднобудівельній базі. Цей тип судів, нових для програми суднобудування, може бути забезпечений стратегією якості і надійності, з урахуванням того, що підприємства до їх фактичного розвалу будували складніші по науково-технічному рівню інноваційним технологіям, судна військово-морського флоту. Отже, корпусні роботи і надбудови не є принципово новими, а внутрішнє устаткування кают з використанням сучасної обробки дерева, досягнуті фахівцями закарпатського регіону, може забезпечити не лише якість, але і відносну економію в порівнянні з пасажирськими верфями Заходу (Іспанії, Фінляндії);

по-друге, суднобудівельна програма для суднобудівельного комплексу може бути підтримана принципом кооперації, тобто часткової участі зацікавлених країн ОЧЭС. Ця умова стимулюватиме, крім того, підвищення техніко-економічного рівня пасажирських терміналів в іноземних портах (Констанца, Бургас, Батумі, Анатолійське узбережжя Туреччини).

Тобто в основі адекватного розвитку круїзного чорноморського ренджа лежать інвестиційні і інноваційні стратегії, що відрізняються значним ризиком і капіталоемністю. У цьому аспекті інновації розглядаються у формі процесу використання ідей і проектів, що забезпечують формування ефективних результатів. Управління грошовими активами круїзної судноплавної компанії, що знаходиться у розпорядженні судновласника або оператора, слід віднести до найважливішої функції використання оборотного капіталу. Ця величина зумовлює рівень абсолютної платоспроможності підприємства і характер забезпечення безперервності операційного циклу. Особливо важлива функція формування інвестиційного потенціалу у формі короткострокових фінансових вкладень.

Рішення цих завдань зумовлює варіантність виникнення альтернативних стратегічних ситуацій. Тому видимі моделі підвищення техніко-економічного рівня судноплавних компаній залежно від двох станів сегменту [8]. За ситуації, коли потік круїзних пасажирів перевищує провізну здатність, що впродовж останнього часу характерно для дніпровських круїзів, формується дві стратегії. З одного боку – конкурентного розвитку, ґрунтованого на введенні в експлуатацію нової провізної здатності, а при її неможливості основою є стратегія ефективного позиціонування, яка включає монопольне положення і на базі основного закону – підвищення тарифних ставок, що забезпечує надалі фінансування реалізації нових проектів.

Антиподом відміченого є перевищення провізної здатності пасажиропотоку, що характерно для стану Дунайського сегменту пасажирського флоту УДП. В цьому випадку реалізується дві стратегії: перша – це завершення проекту, в основі якого лежить виведення із експлуатації морально застарілих суден. Друга – альтернативою цієї стратегії є стратегія диверсифікації, в основі якої лежать два підходи: або зміна регіону позиціонування, або оптимізація співвідношення ціни і якості, підтримувальне суднопластво і рівень пасажиропотоку. Українське Дунайське паропластво

для своїх круїзних судів віддало перевагу першому. Внаслідок цього порт Ізмаїл виключений із складу базисних з негативним наслідком для усіх форм бюджету.

Разом із стратегіями розвитку і диверсифікації мають бути реалізовані функціональні стратегії у складі управління, якістю, маркетингова, інвестиційна і інноваційна.

Висновок. У основі потенційного розвитку круїзного судноплавства лежить зростаючий попит на морські подорожі громадян. Вартість такого відпочинку за вартістю порівнянна з відпочинком в здравницях, а за якістю їх перевершує. При цьому слід врахувати, як свідчить статистика роботи туристичних бюро значне число громадян Росії, України, Казахстану і Білорусі придбавають тури на дорогих круїзних лайнерах. Однією з форм обліку цього чинника стає регулярність заходу в Одесу (до 2014 року), Батумі, порти Болгарії і Румунії лайнерів, що відбивають дві тенденції глобального круїзного ринку: ефекту масштабу (лайнери великої місткості) і зростання сприйнятої цінності морської подорожі на основі високої якості послуг.

Круїзний туризм, що є одним з видів бізнесу, що найдинамічніше розвиваються, перспективних і прибуткових, у всьому світі, до теперішнього часу в нашій країні свого розвитку не отримав, що обумовлене цілим рядом причин. З одного боку – це відсутність розвиненої портової і туристської інфраструктури, ефективної організації транспортних перевезень туристів, недосконалість системи безпеки морських подорожей і тому подібне.

З іншої – висока капіталоємність круїзного бізнесу і економічна неспроможність більшості українських підприємств, що полягає у відсутності можливості фінансування пріоритетних інвестиційних проектів за рахунок власного прибутку, зважаючи на її нездобуття в необхідних об'ємах через значний знос устаткування, відсутність нових технологій, порушень в ціноутворенні і інших проблем.

До основних чинників, наявність яких є обов'язковою для розвитку круїзного бізнесу, відносяться: природні ресурси, кліматичні умови, географічне положення, кваліфікована робоча сила. Враховуючи вигідне геополітичне розташування: Україна характеризується зручним місцем розташуванням (вихід в Чорне і Азовське морить, а далі в Середземне море і Атлантичний океан); тривалим навігаційним періодом; наявністю значних мобілізаційних резервів відновлення матеріально-технічної бази; достатньою кількістю працездатного населення і дешевою вартістю робочої сили. Проте, висока капіталоємність круїзного бізнесу і гострий брак інвестиційних ресурсів вітчизняних підприємств стримує повноцінне використання даних чинників і зумовлює необхідність в державній підтримці і стимулюванні розвитку галузі.

З урахуванням пріоритетів позиціонування національного прапора у світовій судноплавній індустрії найважливішим слід рахувати акцентування уваги на поступовій основі круїзного простору Чорного моря із залученням акціонерного і концесійного капіталу.

Значний досвід реалізації круїзних технологій світовими брендами дозволив високо оцінити круїзний потенціал Чорного моря. На початковому періоді основою розвитку розглядається оптимізація співвідношення ціни і якості обслуговування пасажирів. За фактичними результатами 2010-2014 роки провідні круїзні компанії приділили увагу круїзному ринку Чорного моря. За

даними CLIA приріст суднозаходів круїзних лайнерів в Чорне море в 2014 році склав 37 % порівнянню з 2013 роком [9].

Однак в теперішній час нестабільна політична обстановка (південний схід України, Туреччина) призвела до різкого зниження інтересу круїзних операторів к чорноморському регіону, оскільки питання безпеки пасажирів стоїть на першому місці. В результаті круїзні компанії (MSC, Celebrity, Windstar, Seabourn, HAL та інші) змінили маршрути: в якості базового порту тепер обраний не Стамбул, а Пірей, потенційних туристів Чорномор'я тепер відправляють в подорожі по островах Греції.

Література

1. Холловой Дж. К. Туристический бизнес: Пер. с 7 англ. Изд /Дж. К. Холловой, Н. Тейлор.- К.:Знание, 2007. – 798 с.
2. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер; пер. с англ. И. Минервина. – [2-е изд.]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.
3. Антикризисное управление на морском транспорте: учебное пособие/ Н.Н.Примачева и др. - Одесса: ОНМА, 2014.-240с.
4. Михайлова В.С. Black Sea Cruises 2010 // В.С. Михайлова // Порты Украины. – 2010. – 20 сентября. – с. 43-45
5. Тимошук О.М. Методичні положення по оцінці ефективності використання круїзного судна / О.М. Тимошук // Економіка і держава. – 2005. - №8. – с. 32-35.
6. Джоббер Д. Принципы и практика маркетинга / Д. Джоббер; пер. с англ. Под ред. В.М. Неумоина. - [2-е изд.]. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. – 688 с.
7. Гребенников П.И. Микроэкономика. / П.И. Гребенников, А.И. Леуский, Л.С. Тарасевич. – СПб.: СПбУЭФ, 1998. – 447 с.
8. Cruise Lines International Association [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cruising.org/>апрель 2015.

Abstract

Purpose – the objective actuality of the development of methods and indicators of strategic planning, infrastructure capacity of cruise shipping in the growth capacity of the fleet of the leading companies in the world. given the steadily growing demand for standard sea cruises, you should pay attention to the alternative approach to the choice of classical type cruise ship, best suited to the socio-economic purpose of the cruise business.

In conditions of increasing demand for cruise type of vacation and the formation of significant investment and cash flows focuses on the socio-economic role of the industry. accordingly, there is a need for improving the performance management of cruise shipping. require substantiation of the threat intensity and characteristics of the development of the local cruise areas, as well as the principles of advanced planning capacity passenger vessels.

УДК 339.168.6:338.47(447)

ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кухарчик О.Г.

У роботі розглянуті питання правового регулювання мультимодальних перевезень. Визначено способи транспортування вантажів при організації міжнародних перевезень.

Мультимодальні вантажоперевезення - це внутрішньодержавні та міжнародні перевезення вантажу різними видами транспорту, коли перевезення вантажу до пункту призначення здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі єдиного договору, а перевізник бере на себе відповідальність за весь процес перевозки. Види використовуваного транспорту можуть поєднуватися в будь-яких комбінаціях: автомобільні, залізничні, морські, авіаперевезення та інші.

Постановка проблеми. Правове регулювання мультимодальних перевезень є основа ефективного функціонування різноманітних видів транспорту.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Правові аспекти мультимодальних перевезень розглянути у роботах Котлубая О.М., Лімонова Е.Л., Курганова В. М., Дмитриченко М. Ф. Постанова М. Я., Балабанова А. О. та інших авторів.[1,2,3,6,7]

Ціль статті. Дати класифікацію нормативно-правовим актам при організації мультимодальних перевезень, охарактеризувати способи транспортування вантажів.

Виклад основного матеріалу. Мультимодальні перевезення пов'язані з транспортно-експедиторською діяльністю.

Перший етап виникнення експедиторської діяльності охоплює період існування Венеціанської республіки, початок 13 століття. Торгівля з Європою здійснювалась через посередників – фрахтерів, які сплачували місцеві збори при перетині кордонів, були відповідальними за охорону людей вантажів тощо. На початку 17 століття фрахтер перетворився на незалежного підприємця, спеціаліста незалежних шляхів та маршрутів, він знав всі торгові центри та організовував каравани до них, забезпечував перевезення та зберігання вантажів, сплачував податки та збори, за що отримував комісію.

Другий етап припадає на 16-17 століття. Феодальний устрій поступово змінюють капіталістичні відносини. Ділова активність експедитора поширюється на морські перевезення. Фрахтер обирає маршрути перевезення, вид перевезення та ринок для певного товару. Тепер він має назву - експедитор от латинського «expedire» - прискорити, та діє на основі оплати своїх послуг у вигляді комісії. Експедитори почали відкривати свої контори у торгових центрах та морських портах.

Третій етап припадає на 19-20 століття. Активізація транспорту та виділення транспортно-експедиційної діяльності у самостійну частину транспортного процесу. Експедитор стає членом торгових палат, асоціацій,

тарифних комісій тощо. Почали виникати та розвиватися Союзи експедиторів. Правила, які вони розробили відокремили експедиторів у самостійну сферу транспортного процесу, що пояснювалось необхідністю у посередництві між відправником, перевізником та отримувачем вантажів.

31 травня 1926 р. 16 національних асоціацій експедиторів заснували Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій (International Federation of Freight Forwarders Association - FIATA) як неурядову міжнародну некомерційну організацію. Головна її мета - забезпечення інтересів експедиторів на міжнародному рівні. У складі організації дев'ять комітетів: Комітет з юридичних питань, документації та страхування; Комітет з митних питань; Комітет зі спрощення торговельних процедур; Комітет з професійного навчання; Комітет по зв'язках з громадськістю; та чотири транспортних комітету - сприяють спрощенню процедур проїзду, транзиту, перетину кордонів, тарифної політики. Результатами практичної діяльності FIATA з'явилися розробка і впровадження експедиторських документів, отримали офіційне визнання в усьому світі: експедиторська розписка, транспортний сертифікат експедитора, складська розписка, декларація вантажовідправника на перевезення небезпечних вантажів, товаророзпорядчий мультимодальний транспортний коносамент.

Четвертий етап – Почався у 20 столітті і триває й досі. Бурхливе зростання експедиторської діяльності почалося у 60 роки : підвищення вантажопідйомності та спеціалізації транспортних засобів, створення потужних автоматизованих перевалочних комплексів для масових навалочних та генеральних вантажів забезпечило впровадження нових технологій перевезення вантажів спеціалізованим залізничним, морським та автомобільним транспортом. Виробникам товарів стало вигідно об'єднати в межах одного концерну як виробництво так і транспортування товарів (підприємства нафтохімії, маслоробної та інших галузей). Другим проявом науково-технічної революції на транспорті стала контейнеризація перевезень. Нині транспортно-експедиційне обслуговування вантажів включає велику кількість складних трудомістких операцій, кожна з яких є транспортною послугою, що надається клієнтом.

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється:

нормами міжнародного публічного права, що визначають відносини між державами з питань їх прав і обов'язків щодо доступу на транспортні ринки, використання транспортних коридорів і комунікацій, організації міждержавних повідомлень; нормами міжнародного приватного права, що визначають договірні відносини між учасниками транспортного процесу під час перевезення, експедирування, агентуванні, використання транспортних засобів, виконання інших робіт і послуг; нормами адміністративного права, які регламентують правила експлуатації транспортних засобів, організацію руху, режим роботи фізичних осіб, податкові правила, митні процедури, паспортний контроль. Нормативними документами, які регламентують правила перевезення вантажів на певному виді транспорту, є:

на морському транспорті це Гагські правила 1921р.; Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаменти 1924 р. (із змінами і доповненнями від 1968 р.) Правила Гаага-Вісбі 1968р.; . Гамбурзькі правила 1978р.; Конвенції ООН по морському праву; Кодекс торговельного мореплавання України.

на повітряному транспорті - Варшавська конвенція міжнародних повітряних перевезень 1929 р. (із змінами 1955 р.); Повітряний кодекс України; Постанова КМУ № 1017 «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України»;

на залізничному транспорті - Бернські міжнародні вантажні конвенції (остання ред. 1985 р.) та Угода про міжнародне залізничне вантажне повідомлення (СМГС) (остання ред. 1998 р), Статут залізничних доріг України, Угода про залізничне вантажне повідомлення, тощо.

на автомобільному транспорті - Женевська конвенція 1975 р. про договори міжнародної дорожньої перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП (конвенція TIR); Європейська угода про міжнародне перевезення вантажів; Європейська угода, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах; Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

для змішаних перевезень - Конвенція ООН про змішаної перевезення вантажів (Женева, 1980 р.) і Правила ЮНКТАД - МТП щодо документів змішаних перевезень (Женева, 1992 р.). І Конвенція, досі не вступила в силу, її Правила є факультативними нормами. Тому вони регулюють умови договору змішаного перевезення тільки в тому випадку, коли сторони договору визнали це за доцільне. На практиці найчастіше застосовуються Правила ЮНКТАД - МТП (МТП-Міжнародна торгова палата).

До правового забезпечення організації міжнародних перевезень також відносяться Угоди про міжнародні тарифи, які поділяються на союзні і транзитні.

Союзні угоди - угоди двох або кількох країн про узгоджені тарифи при перевезеннях вантажів по залізницях в прямому сусідському повідомленні, правила їх застосування та обчислення. Вони базуються на внутрішніх тарифах сусідніх країн, але, як правило, не збігаються з ними за рівнем.

Угоди про транзитних тарифах - нормативні акти, що нівелюють особливості національних правових систем, побудованих на різній основі. У них тарифи, збори і штрафи визначаються у вигляді наскрізних акордних ставок але кожній країні в якійсь твердій валюті.

Основним нормативним документом, що регламентує правила перевезень вантажів у середині країни, є Цивільний кодекс. Умови перевезень визначаються також транспортними статутами і кодексами країни, основними з яких є: Повітряний кодекс, Транспортний статут залізниць, Статут автомобільного транспорту, Статут внутрішнього водного транспорту, Кодекс торгового мореплавання та інші закони і постанови. Крім того на всіх видах транспорту діють положення загального транспортного законодавства.

Сучасна логістична практика транспортування пов'язана з усе більшою експансією перевезень, що здійснюються одним експедитором (оператором) з одного диспетчерського центру і за єдиним транспортним документом (мультимодальні, інтермодальні, унімодальні, комбіновані, сегментовані та ін.).

У табл. 1 наведено міжнародні конвенції зі змішаного перевезення вантажу.

Серед способів транспортування вантажів виділяють наступні:

- унімодальні перевезення(Unimodal Transport).Здійснюються одним видом транспорту одним (видає власний документ перевезення – коносамент,

транспортну накладну тощо) або декількома перевізниками (видається або узгоджений наскрізний документ на все перевезення, або тільки на ту частину перевезення, яка здійснюється окремим перевізником)

Таблиця 1

Міжнародні конвенції зі змішаного перевезення вантажу

Бернська міжнародна конвенція про залізничні перевезення вантажів 1890 (МГК).	У МГК була передбачена спеціальна форма накладної, якою можна було оформити змішане перевезення вантажу.
Стокгольмська конференція Міжнародної торгової палати, яка відбулася в 1927 р ..	Підкреслена необхідність міжнародної уніфікації норм, що регулюють змішані перевезення вантажів
Токійська конференція 1969 р	Міжнародним морським комітетом був розроблений проект міжнародної конвенції про змішаних перевезеннях, так звані «Токійські правила». Ідеї, що містяться в токійських правилах, лягли в основу проформ транспортних документів, розроблених для оформлення змішаних вантажних перевезень такими міжнародними організаціями, як: ФІАТА, БІМКО. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) розробила нейтральну авіанакладну, в якій обмовляється можливість її застосування на наземних ділянках змішаного сполучення.
У 1973 р . Міжнародна торгова палата розробила Міжнародні правила, пов'язані з документами на змішане перевезення.	Вони також базуються на Токійській правилах.
24 травня 1980 Женеви була підписана Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів	Вона не вступила до сих пір в силу, оскільки достатня кількість країн не висловилися за її ратифікацію
Конференція ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД), яка, як відомо, представляє в основному інтереси країн, що розвиваються, незадоволена затягуванням введення в дію Конвенції, зробила зусилля доопрацювання правил, що відносяться до документів на змішане перевезення, в результаті чого в 1991р. з'явився проект, схвалений потім Міжнародною торговою палатою. Нові Правила вступили в силу з 1 січня 1992, а з 1995 р. діє остання відома редакція таких Правил (Правила ЮНКТАД/МТП 95 UNCTAD/ICC Rules 95).	Правила ЮНКТАД / МТП - 95 підлягають застосуванню, тільки якщо сторони договору міжнародного змішаного перевезення вантажу згадують їх як норми, яким вони підкоряються при виконанні договору.

- інтермодальні перевезення (Intermodal Transport). Здійснюються декількома видами транспорту. При цьому все перевезення від пункту відправлення до пункту призначення організовує один перевізник через усі проміжні пункти. Документи за перевезення видаються залежно від розподілу відповідальності за нього кожним із задіяних перевізників.

- мультимодальні перевезення(Multimodal Transport).Здійснюються різними видами транспорту, які належать одній юридичній особі (або вона ними управляє). Оператор, який організовує перевезення, бере на себе загальну відповідальність за усе перевезення, і саме він видає єдиний документ мультимодального перевезення.

- сегментовані перевезення(Segmented Transport).Перевізник, який організовує перевезення, бере на себе відповідальність лише за його частину роботи, і може виписати документ на інтермодальне чи комбіноване перевезення

- термінальні перевезення(TerminalTransport).Подібні до мульти- або інтермодальних перевезень, але передбачають використання у логістичних ланцюгах і каналах вантажних терміналів і термінальних комплексів, які є не тільки пунктами нагромадження дрібних відправок, але і відіграють роль великих вантажорозподільчих центрів і баз постачання.. У ролі організаторів виступають транспортно-експедиторські фірми чи оператори різних видів транспорту.

- комбіновані перевезення(Combined Transport).Реалізуються шляхом перевезення вантажу в одному перевізному місці чи транспортному обладнанні (контейнері, напівпричепі, фургоні тощо) послідовно різними видами транспорту (залізничним, автомобільним, водним). Використовується наскрізний документ (наприклад, коносамент FIATA).Значна частина рейсу приходиться на залізничний, внутрішній водний чи морський транспорт і будь-який первісний і/чи кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким.

Висновки. Розвиток мультимодальних перевезень ґрунтується на контейнеризації системи руху товарів. Повинен бути встановлений єдиний порядок введення в дію міжнародних технічних вимог на території України це торкається Правил Європейської Комісії ООН і Міжнародних Конвенцій. Створення вільних економічних зон в портах для залучення основних контейнерних потоків. Створення в Україні національних контейнерних операторів, націлених на забезпечення транзиту контейнерів через українську територію. Вдосконалення транспортно- митних технологій для скорочення часу проходження контейнерів через українську територію по основних транспортних магістралях. Необхідна розробка і введення в дію комплексу національних стандартів, державного регулювання в технічній, фінансово-економічній і інших сферах.

Література

1. Дмитриченко М. Ф. Транспортні технології в системах логістики: підр. / М. Ф. Дмитриченко, П. Р. Левковець, А. М.Ткаченко, О. С. Ігнатенко, Л. Г. Зайончик, І. М. Статник. – Київ: ІНФОРАВТОДОР, 2007. – 676 с.

2. Котлубай О.М.Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012.- 200с.

3. Курганов В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров : учебно-практическое пособие / В. М. Курганов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Книжный мир, 2009. – 512 с.

4. Никифоров В. В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок / В. В. Никифоров. – М.: ГроссМедиа, 2008. – 192 с.

5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 - № 232/94-ВР. [Електронне издание] – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232 %2F94-%E2%F0](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0)

6. Сокур І. М. Транспортна логістика : навч. посібник / І. М. Сокур, Л. М. Сокур, В. В. Герасимчук. – К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 222 с.

7. Транспортная логистика и интермодальные перевозки: уч. пособие / Под. ред. проф. А. О. Балабанова, проф. И. В. Морозовой, проф. М. Я. Постана. – Одесса: Астропринт, 2004. – 67 с.

Abstract

The main regulatory document that regulates transport of goods in the country, is the Civil Code. Conditions of Carriage also determined by transport charters and codes of the country, the main ones are: Air Code, transport charters railways, road transport Charter, the Charter of inland waterway transport, Merchant Shipping Code and other laws and regulations.

Regulations that govern the rules of cargo on a particular type of transport is:

in maritime transport rules it Hague 1921 .; Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of lading 1924 (as amended by 1968) Hague-Visby Rules 1968 .; . Hamburg Rules 1978 .; UN Convention on the Law of the Sea; Code of trading navigation of Ukraine.

on air transport - the Warsaw Convention International Carriage by Air 1929 (amended in 1955); Air Code of Ukraine; CMU № 1017 "On the order povitryanno traffic across the state border of Ukraine";

in rail transport - international cargo Bern Convention (latest ed. 1985) and the Agreement on international railway cargo message (SMGS) (latest ed. 1998), the Charter of railways of Ukraine agreement on rail freight messages and more.

road transport - Geneva Convention 1975 on Contracts for the International Carriage of cargo with TIR Carnets (convention TIR); The European Agreement concerning the international carriage of goods; The European agreement that stasuyetsya work of crews of vehicles engaged in international road transport; International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods; Rules of transportation of goods by road in Ukraine.

Multimodal transport - UN Convention on the mixed freight (Geneva, 1980) and Regulations UNCTAD - ICC documents on multimodal transport (Geneva, 1992). And the Convention has not yet entered into force, its rules are optional standards. Because they regulate multimodal transport contract terms only when the parties to the agreement recognize it appropriate. In practice, most commonly used rules UNCTAD - ICC (ICC-International Chamber of Commerce).

The development of multimodal transport containerization system based on movement of goods. There should be a unified procedure for the introduction of international technical requirements in Ukraine it concerns the European Commission Rules of the United Nations and the International Conventions. Creation of free economic zones in ports to attract major container flows. Create a Ukraine national container operators targeting transit containers through the Ukrainian territory. Improving transport and customs technologies to reduce travel time containers through the Ukrainian territory on major highways. The necessary development and introduction of complex national standards, government regulation of the technical, financial, economic and other spheres.

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Примачова Н.М.

Глобальна значимість морської транспортної індустрії у забезпеченні стійкості міжнародних економічних відносин формує основні стратегії розвитку торговельного флоту та портів. В цьому аспекті слід розглядати принципи та проблеми диференціації державної морської транспортної політики та організаційно-економічних методів конкурентного позиціонування судноплавних компаній на ринку морської торгівлі. З урахуванням складної сукупності підходів окремих судовласників і формується ситуація в морській транспортній індустрії. Тому важливо звернути увагу на вибір адекватної стратегії позиціонування.

Вступ. Особливістю перманентного стану фрахтового ринку є першочергова значимість факторів науково – технічного прогресу у розвитку торгового флоту. Традиційно, як відомо, ранжування пріоритетів розвитку ґрунтується на зіставленні результатів і витрат. Однак в системі морського транспорту неточність обґрунтування проектних параметрів формується внаслідок обмеженості і мінливості реального стану міжнародної торгівлі. У цьому процесі найважливішим стає точність інформаційного розкриття умов світового торгового судноплавства.

Постановка проблеми. У процесі оцінки поточного стану морської транспортної індустрії необхідно дотримуватися суворої послідовності прийняття і реалізації інвестиційних та господарських рішень. Головним стає досягнення найважливішої мети – стійкого позиціонування національного морського транспортного потенціалу в міжнародному ринку морської торгівлі. З одного боку, керівництво країни стурбоване слабкою інвестиційною активністю у морській транспортній галузі, з іншого, на протязі тривалого періоду вилучала у підприємств державного сектора понад 50 відсотків чистого доходу. Таким чином формувався імідж неефективності державної форми власності.

Посилення конкуренції в системі глобального і регіональних секторів світового транспортного ринку зумовлює підходи окремих держав і їх об'єднань до вибору моделі пріоритетного розвитку. Про це свідчить стратегія Європейського Союзу в формуванні загальних правил і напрямків обслуговування вантажопотоків [1]. При цьому при посиленні уваги на параметрах основних видів безпеки торговельного судноплавства та економічної раціональності не враховуються реальні можливості інших учасників міжнародного поділу праці.

При одночасному вдосконаленні організації обслуговування вантажопотоків у системі маршрутизації виникає потреба в значних інвестиційних ресурсах. Структура транспортних коридорів, заснованих на жорстких правилах і стандартах ЄС, фактично є однією з форм державного лобіювання. Проте, судноплавні компанії на підставі оцінки рівня

конкурентоспроможності встановлюють пропорції розподілу прибутку на частину, яка капіталізується, та частину поточного використання. Для досягнення збалансованості ринку морської торгівлі особливої уваги в методологічному і практичному аспектах займає перша частина.

Розвиток і функціонування морського торговельного судноплавства, крім технічного потенціалу та організації, повинні ґрунтуватися на забезпеченні охорони майнових інтересів. Цьому завданню відповідає складна система страхування на морському транспорті і управління пріоритетами розвитку виробничого потенціалу на рівноправності різних форм власності.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї теми. У сучасних суперечливих умовах глобалізації економічних відносин принципи розвитку морського транспорту повинні відображати підвищення уваги до зовнішньоекономічних факторів оптимізації національного виробничого комплексу. Ця закономірність зумовлює вибір стратегії сталого позиціонування окремих галузей в міжнародному поділі праці. Таким чином світовий економічний простір диктує завдання економічного зростання, диверсифікації галузей базової спеціалізації, підвищення ролі людського капіталу та нормалізації присутності національного торговельного флоту в глобальному фрахтовому ринку.

У торговельному судноплавстві, незалежно від техніко-економічного рівня флоту і світового портового комплексу, позиціонування судноплавних компаній має вибиратися з урахуванням ефективного захисту власників капітальних активів від впливу деструктивної конкуренції у локальному секторі фрахтового ринку.

Складним в сучасних умовах управління стійкістю завантаження торговельного флоту є вибір позиціонування на основі розстановки виробничого потенціалу і реалізації стратегічних маневрів і диверсифікації в основних сегментах ринку морської торгівлі. Тому необхідний пошук пріоритетності в освоєнні вантажної бази. Тому слід оцінювати, прогнозувати і коректувати зміну факторів, що визначають параметри конкуренції в регіоні операторської діяльності. На цих позиціях необхідно відповідне реагування за критеріями переваг або зміни стратегії, відповідної сформованому конкурентному балансу.

З урахуванням ускладнення умов досягнення стійкості роботи судноплавних компаній розвивається і посилюється принцип співпраці і формування різних альянсів, що зумовлює різноманіття господарських рішень. Судновласник повинен сприймати сформовану структуру регіонального фрахтового ринку як реальні умови для оцінки і вибору конкурентних позицій. Якщо проявляється фактор відносно низьких витрат по експлуатації флоту, то можливо протистояння щодо базових операторів морського ренджу і пошуку відповідної вантажної бази.

На жаль, прийняті підходи до планування слабо пов'язані з необхідністю спеціальних досліджень основних складових конкуренції. Саме оцінка динамічності основних факторів повинна бути покладена в основу розробки стратегії зростання потенційного прибутку судноплавної компанії. Однак протягом останнього часу прибутковість операторської діяльності в основних сегментах торгового флоту знижувалася через стагнацію глобальної економіки і

посилення асиметрії динаміки приросту провізної здатності флоту і вантажопотоків.

З урахуванням цих чинників головною проблемою реалізації стратегії збалансованості розвитку глобальної морської транспортної індустрії слід вважати необхідність врахування нестабільності основних параметрів морського ринку транспортних послуг. Тому найважливішим аспектом стратегії зростання прибутку є припущення граничного ризику і резервів фінансової незалежності в межах критичного періоду життєвого циклу, чому присвячені роботи [2, 3, 4]. Висвітленню перерахованих проблем значну увагу приділено в роботах вітчизняних дослідників [5, 6, 7].

Формування завдання дослідження. В системі конкурентного позиціонування основних учасників глобального ринку морської торгівлі найважливішим стає вибір стратегії сталого зростання основних результатів роботи національних судноплавних компаній [7]. Тому досліджуються умови функціонування морської транспортної індустрії і обґрунтовуються найважливіші напрямки утримання позиції операторів в сформованій системі конкуренції, що і є основною метою статті.

Серед **невирішених проблем** виділяється сталість пошуку шляхів оптимізації стану національної підсистеми морської транспортної індустрії, що відповідає зовнішнім конкурентним обмеженням і завданням досягнення фрахтової незалежності експортно-імпорتنих операцій резидентів країни.

Основний матеріал. Проблеми економічної і функціональної стійкості суб'єктів ринку морської торгівлі зумовлюються принципами управління конкурентної стійкістю регіональних транспортних підсистем. Особливе місце в цьому належить поряд з інноваційними технологіями рефлагуванню в системі нейтралізації податкового регулювання торговельного судноплавства.

При формуванні стратегії конкурентного і пріоритетного позиціонування експортного потенціалу України необхідно враховувати положення, що «Елімінація всех барьеров между странами Европы приведет к появлению единого рынка без границ, однако это будет отнюдь не однородный рынок» [8, с. 27]. Отже, якісні параметри будь-якого учасника в секторальних ринкових відносинах повинні бути однією з цілей послідовного економічного розвитку. І час реалізації потенціалу стає найважливішим конкурентним параметром функціональної діяльності флоту і торгових портів.

Реакція оператора залежить від ступеня гостроти конкуренції на ринку морської торгівлі. Тому концепція відповідності рівня тарифів по стійкості технології або кон'юнктури дозволяє визначити зону адаптованих рішень. Судновласники повинні стежити за діями провідних учасників функціональної діяльності в морському ренджі і за сприйняттям конкуренції кожним учасником системи. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми слід розглядати структуру стратегічного маркетингу в судноплавстві (рис. 1).

При формуванні стратегії становлення морської держави на основі зростання провізної здатності флоту в якості бази порівняння розглядаються середні або конкурентні показники поточного стану ринку морської торгівлі і реалізуються в системі глобального суднобудування нові проекти. З метою оцінки характеру стійкості за відмінними якістьми розрахункові параметри зіставляються з показниками фактичної економічної ефективності, флоту і терміналів знаходяться в стані стійкого використання.

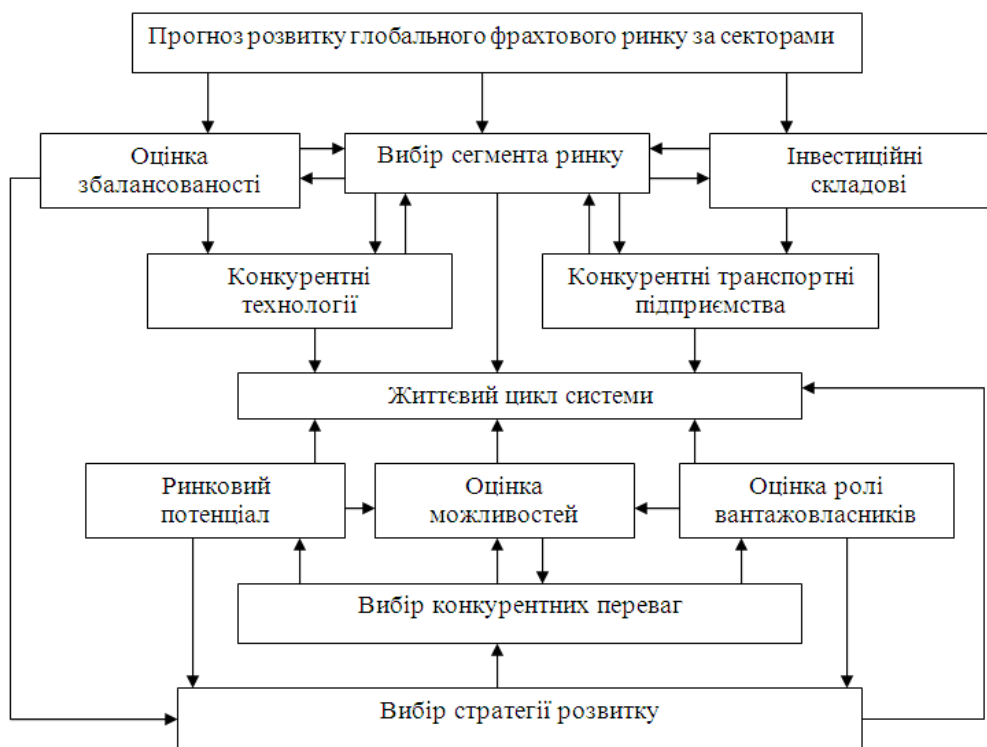


Рис. 1. Орієнтація стратегічного маркетингу в торговельне судноплавство

Як видно з мал. 1 в основі реалізації принципу стратегічного маркетингу передбачається оптимізація життєвого циклу підсистеми. В цьому аспекті до основних програм сталого функціонування судноплавного комплексу повинні бути віднесені з урахуванням важливості формування і утримання макроекономічної рівноваги:

- оптимізація інвестиційних характеристик розвитку судноплавних компаній і торгових портів;
- управління формуванням і раціональністю використання трудових ресурсів за критеріями професійної відповідальності;
- менеджмент конкурентного розвитку судноплавних шляхів, торговельного флоту судновласників і портової інфраструктури за критеріями національної безпеки і свободи позиціонування в міжнародному поділі праці резидентів;
- державний контроль відповідності процесів міжнародним конвенціям;
- національні і міжнародні стандарти та їх реалізація в системі інвестиційних проектів і функціональної діяльності.

При виборі стратегії конкурентної стійкості національного судноплавного комплексу необхідно враховувати принципову циклічність фрахтового ринку і орієнтуватися по параметрам адекватного техніко-економічного рівня, пам'ятаючи що «...дозволить отрасли сосредоточиться на низких ценах и долях

рынка обычно ведет к катастрофическим последствиям» [9, с. 110]. У морській транспортній системі ця ситуація зустрічається досить часто.

Лідерство в економічності функціональної діяльності має працювати не тільки на частку окремої судноплавної компанії, а на рентабельність галузі. У цьому випадку в кожному цільовому секторі фрахтового ринку збережеться досконала конкуренція, що забезпечує стійкість функціональної діяльності. При високих постійних витратах особливого значення набуває завантаження виробничого потенціалу. Тому якщо не змінюються змінні витрати має сенс реалізувати стратегію своєчасного завантаження флоту на пільгових умовах для вантажовласників.

Обсяг перевізної роботи, тобто величина вантажопотоку, не росте пропорційно росту провізної здатності, особливо, у періоди оновлення флоту після початку фрахтового буму. Тому збільшення завантаження виробничого потенціалу одних компаній і вантажних терміналів означає звуження поля діяльності інших. Ця обставина викликає їх відповідну цінову реакцію на ситуацію, що склалася. Згодом така стратегія може привести до зниження рентабельності галузі в цілому (секторів фрахтового ринку) і до банкрутства низки операторів.

Важливий менеджерський баланс поваги діяльності судноплавних компаній одного класу в кожному секторі фрахтового ринку. Необхідно враховувати, що: «Ценовая конкуренция обостряется, если объем продаж влияет на затраты, обеспечивая их снижение ...» [9, с. 115]. Тому слід відобразити особливості морського транспорту під час розгляду головних напрямків, за якими підприємство може оптимізувати галузевий «коефіцієнт інтелекту». До них з урахуванням умов функціонування морського транспорту належать:

– оволодіння методами перманентної оцінки динамічності рівня і зміни напрямків трансформації середньої рентабельності, що формується в секторі основної операторської діяльності;

– раціональна реакція судновласників при реалізації фільтра цінової війни [9, с. 116];

– ступінь можливості сформувавши реакцію інших судноплавних компаній, або торгових портів;

– вибрати спосіб досягнення власних сильних позицій (менеджмент, безпека, стосунки із вантажовласниками та сервісними компаніями);

– перевагу стратегії гнучкого позиціонування за такими чинниками реакції і стану морського ренджу.

Цінова (тарифна) конкуренція на стивідорному ринку обумовлена перешкодами адаптації потужностей. У торгових портах, зокрема, і на морському транспорті взагалі в короткостроковому періоді потужності важко привести у відповідність з динамікою і напрямками вантажопотоків. Тому важливим є забезпечення рівномірності зміни структури провізної здатності флоту по етапах життєвого циклу судів.

Висновки. Щодо підходів до ментальності рентабельності функціональної діяльності підприємницьких структур протягом життєвого циклу судноплавної компанії виникає дилема утримання і розширення частки ринку морської торгівлі щодо рівня тарифу [5, с. 117]. При цьому необхідно мати на увазі, що орієнтир на частку ринку призводить до надмірності провізної

здатності і до втрати, в кінцевому рахунку, капітальних активів не тільки окремих судноплавних компаній, але спеціалізованих підгалузей.

Визнаючи систему конкуренції однією з умов підвищення техніко – економічного рівня торговельного судноплавства, слід однак своєчасно реагувати на зміну зовнішніх характеристик сегментів ринку морської торгівлі.

При виникненні війни тарифів важливо включення так званого «фільтра цінової війни», тобто контролю ситуації при конкретній стратегії конкурента або реакції на ситуацію, наскільки виправдані коливання тарифів. Не слід переоцінювати швидкість зміни тарифів щодо цінності операцій з доставки товарів морським транспортом. У більшості секторів фрахтового або стивідорного ринку змінюється співвідношення реалізації провізної або пропускнуої здатності, але проблема збалансованості ринку морських перевезень залишається.

При цьому слід розрізняти сектора з активною і пасивною динамікою тарифів. У першому випадку рентабельність галузі має тенденцію до підвищення або збереження базового рівня. У другому наслідки можуть бути негативними. Найбільш краща ситуація створення тарифу за принципом масової однорідної транспортної послуги або технології. Саме в цьому випадку формується ситуація адаптації конкурентного рівня флоту щодо прийнятної цінності його роботи.

У цих умовах при виборі стратегії позиціонування в стійко функціонуючих сегментах ринку морської торгівлі важливо, незважаючи на обмеженість інвестиційних ресурсів, вибирати варіанти інноваційного позиціонування.

Література

1. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: монография / Под общ. ред. Примачева Н.Т., Klimek Н., Херсон: Гринь Д.С., Gdansk: UGIT і НМ. 2014. – 318 с.
2. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпораций /И. К. Адизес; пер. с англ. под ред. А. Г. Сеферяна – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
3. Как устойчивое развитие может изменить мир / А. Аткиссон ; пер. с англ. В. Н. Егорова ; под ред. Н. П. Тарасовой. — М. : БИНОМ. Лаборатория знаний, 2012. — 455 с.
4. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки любых активов /А. Дамодаран./Пер. с англ. – М.:Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
5. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография / В.В. Жихарева. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2010. – 475 с.
6. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні./ О.М. Котлубай– Одеса: ШПРЕД НАН України, 2004. – 453 с.
7. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса: моногр / Н. Т. Примачев - Одесса: ИПРЭЭИ, 2009. – 260 с.
8. Ламбен Ж. Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж. Ж. Ламбен; пер. с англ. под ред. В. Б. Колчанова. – СПб.: Питер, 2006. – 800 с.

9. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование / Р. Дж. Долан, Г. Саймон – М. Экзамен, 2005. – 416 с.

10. Branch A. E. Dictionary of Shipping International Business Trade Terms and Abbreviations/ A. E. Branch. – London: WITHERBY, 1999. – 953 p.

Abstract

At a time, when maritime transport is becoming a major center for the optimization of global economic relations, the process of innovative development of fleet becomes an important factor. From the side of shipping companies, attention is focused on the efficiency of development and retention of position, in spite of the variability of external conditions. At the same time, the international maritime organizations control processes of the systemic safety of navigation. Therefore, the shipowning structures should consider the set of standards of environmental protection and social and economic conditions of living and working of crews, on the one hand. On the other hand, maritime trade market differs in volatility, so the risks of functional stability are formed. Nevertheless, maritime transport industry is a highly competitive field of rational activity.

The relative stability of investment and operational activity of participants of maritime trade market determines the nature of competition. It is necessary to distinguish competition in the system of multimodal technologies, which is based on the differentiation of time and cost parameters of transport service of freight flows. Competitive confrontation in any segment of the specialization of merchant fleet is based on the selection of the strategy of priority of quality and efficiency. These characteristics form the additional perceived value in terms of cargo.

At the same time, significant capital investment and government support are required for sustainable competitiveness of merchant fleet. Their absence predetermines the current position of Ukraine, which is fully dependent on the current situation in the freight market.

УДК656.614.2.072.44

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СПОЖИВЧОГО ПОПИТУ В КРУЇЗНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Пересипкіна Н.О.

У статті розглядаються деякі аспекти розвитку світової круїзної індустрії, особливості формування попиту в круїзному судноплаванні, аналізується сучасний круїзний тур, а також надається структура круїзних пасажиропотоків та характеристика класів морських подорожей.

Вступ. Круїзна індустрія в даний час переживає швидке зростання і є одним з найбільших компонентів світового туризму. Круїзні лінії зайняті пошуком нових шляхів і портів заходу. Щороку, середній розмір судів стає більше, і багато, здійснюють перевезення більше 3000 пасажирів і 1000 членів екіпажу. У той же час, малі судна (і деякі великі) здатні привабити туристів до відвідування нових портів, які раніше були недоступні або знаходяться у важкодоступних місцях. Круїзний туризм є новим економічним феноменом, майбутнє якого ще попереду. Відродження круїзних подорожей відбулося в останні чотири десятиліття, і сьогодні вони становлять невелику, але постійно зростаючу частку в глобальній індустрії туризму. Особливо через необхідну реалізацію морських і прибережних ресурсів, круїзний туризм привертає все більше уваги в усьому світі.

Постановка проблеми. Благодаря тому, что круизные компании предлагают ряд альтернативных круизов, у наших туристов всегда есть выбор как в плане стоимости, так и в плане выбора самого маршрута»,

Круїзний тур представляє собою комплексний сервіс, на протязя якого одночасно надаються туристичні послуги і морське та транспортне обслуговування. У центрі уваги об'єкт послуг є мандрівник, як клієнт з усіма його вимогами і очікуваннями відповідно до виду та типу подорожі. Специфічність пасажирів круїзних суден, в першу чергу полягає у конкретному намірі поїздки, яка включає в себе туризм і розваги під час круїзного туру, тобто протязягом всього перебування на борту. На ціну круїзу впливає ряд факторів: його тривалість, сезон, розташування, розмір і клас кают, тип судна і т.д. Виходячи з вищевикладених даних, стає необхідним вивчення і узагальнення факторів, що впливають на формування попиту і пропозиції світової круїзної індустрії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні джерела, які розкривають і узагальнюють стан, тенденції розвитку, перспективи та проблеми круїзної індустрії, - це роботи зарубіжних авторів - Ross K. Dowling, Christine B.N. Chin, Michael Vogel, Artur Asa Berger та інші. Поточна ситуація, прогнози, сучасні тенденції круїзного ринку досліджуються і відображаються в Cruise Line International Association, Cruise Research Society і ін.

Серед вітчизняних дослідників круїзної індустрії можна виділити Петухова В.С., Пилипенко Г.П., і тільки останнім часом з'явилися публікації, присвячені теорії формування основних параметрів круїзного бізнесу - Голубкова І.А., Примачов М.Т., Логунова Н. О. та інші.

Завдання дослідження. Метою даної статті є розгляд і характеристика особливостей формування пропозиції і споживчого попиту в круїзному судноплаванні.

Основний матеріал. Круїз є свого роду морським курортом, одним з основних переваг якого є пересування. Круїзний тур являє собою типовий турпакет, його характеристики - розміщення, харчування і перевезення, тобто всі необхідні умови для здійснення подорожі, але на круїзному судні.

Однією з основних характеристик сучасних круїзних суден є те, що вони вже є «напрямом». Відмітна особливість динаміки попиту на круїзні подорожі і існування різних структур пасажирів привели до деталізованої сегментації круїзного ринку. Орієнтуючись на існуючу сегментацію, судноплавні компанії встановлюють ринкові ніші по конкретним інтересам пасажирів. Таким чином, їх зусилля спрямовані на розробку нових продуктів для задоволення різних потреб. Спеціальні види круїзів - кругосвітні круїзи, тематичні круїзи, експедиційні круїзи, круїзи на вітрильних та інших спеціалізованих судах, а також міні-круїзи, річкові круїзи - в даний час дуже часто пропонуються на круїзному ринку і привертають значну кількість круїзних туристів. Це різноманітність видів морських круїзів дозволяє туристам з особливими інтересами, знайти конкретний круїзний тур, повністю відповідає їх вимогам, а також надає певну унікальність і круїзному судну [1; 2].

Попит на круїзний відпочинок сильно залежить від економічних, інституційних і культурних обставин. Деякі з цих впливів можуть бути в значній мірі схожі по всьому світу (наприклад, попит на круїзи залежить від доходів домашніх господарств), а інші носять більш локальний характер (наприклад, круїзний попит залежить від наявності казино на борту). Тому було б помилковим припустити існування універсальних моделей попиту на круїзи. Можна навести кілька основних причин, за якими туристи вибирають круїзне подорож: вартість, напрямок, розваги на борту, спеціальні пропозиції, задоволеності від уже зробленого круїзу, тематичні круїзи, можливість посадки на судно без перельоту і т.д. [3]. Розвиток структури пропозиції круїзної індустрії, в порівнянні з іншими туристичними ринками, мав свої особливості, пов'язані з довжиною конкретних фаз розвитку суспільства. Круїзні подорожі почали пропонуватися вже в 19 столітті. Вперше Томас Кук, піонер індустрії туризму, почав продаж круїзів в 1894 році. Як рекреаційні подорожі в загальному, в ті дні круїзи були призначені для заможних представників суспільства. Ті судна, які були виділені для здійснення круїзних подорожей, можна було порівняти з великими розкішними яхтами. На початку 1960-х, масовий туризм почне розвиватися на тлі зростаючого добробуту споживачів і збільшення загальної кількості вільного часу. Піонери круїзної індустрії, Кнут Клостер і Тед Арісон швидше, ніж інші змогли передбачити розвиток даної галузі. Крім того, вони швидше, ніж інші, передбачили неминучість затемнення запланованих рейсів пасажирських ліній, з боку послуг, пропонованих авіакомпаніями в умовах конкурентного тиску; і їх бачення дозволило їм приступити до круїзному бізнесу за рахунок перерозподілу реконструйованих ліній.

Викликавши значне скорочення регулярних пасажирських лінійних перевезень на Північно-Атлантичному напрямку, авіап перевезення виявилися незамінним допоміжним засобом для круїзних операторів. Авіаперельоти стали важливим фактором, що викликав нову фазу швидкого розширення круїзного

ринку. На даному етапі, збільшення кількості пасажирів поклало початок будівництва більших судів - з більш низькими експлуатаційними витратами, - що, в свою чергу, призвело до продажу круїзних турів за привабливою ціною, що стало причиною для подальшого зростання попиту [3; 4].

Сучасні круїзні технології дозволяють поєднати різні види відпочинку. Проте, виділяються чотири стандартних послуги: комфортну подорож, екскурсійний тур, комфортний пляжний відпочинок і рівень проживання за стандартом хорошого готелю. Круїзний бізнес заснований на протиставленні комфорту перебування на борту судна і максимальної щільності вражень від відвідування берегової туристичної інфраструктури. Фактично таке поєднання послуг є більш економічним у порівнянні з цільовою наземною туристичною подорожжю. На цій підставі в круїзному бізнесі формуються конкурентні переваги, на базі яких отримує подальший розвиток суднобудування і формування мережевого сервісного ринку, в основі якого лежать турфірми, орієнтовані на стійкість попиту на морські пасажирські перевезення. Тенденція до будівництва все більших круїзних суден, забезпечуючи спектр розваг на борту, що постійно розширюється, супроводжується потребою в збільшенні капіталу, який, у свою чергу, є важливим фактором, що призводить до підвищеної консолідації ринку і супутнього скорочення, як числа незалежних постачальників круїзного продукту, так і поява на ринку нових круїзних компаній з середини 1980-х років [5]. Пасажири зазвичай проводять один день в порту і велика частина цього часу йде на організовані поїздки до довколишніх пам'яток, а деякі туристи вирішують здійснити поїздки за власним розсудом.

Таблиця 1

Структура пасажирів круїзних суден в залежності від віку

Вік пасажирів	Частка у відсотках
25-29	7%
30-39	18%
40-49	26%
50-59	22%
60+	26%

Джерело: www.cruisemarketwatch.com, квітень 2015

Пасажири круїзного судна дуже відрізняються від типових туристів, а також від пасажирів лінійного судноплавства, за наступними критеріями: вік, національності, споживча здатність і структура витрат (таблиця 1,2). Відповідно, при аналізі пасажиропотоку круїзів, аналіз структури пасажирів за вказаними вище характеристиками має велике значення. Будівництво нових, більш великих круїзних суден, загальне зростання потенціалу та розширення круїзного ринку привели до скорочення цін в деяких сегментах круїзного пропозиції, так що круїзні подорожі стають доступними для все більшої і більшої кількості потенційних круїзних туристів. В середньому в даний час круїзними пасажирами є в основному пари, люди близько п'ятдесяти років, з вищою освітою і доходами вище середнього рівня. Так як круїз перестав бути видом відпочинку тільки для «привілейованих» і став продуктом масового туризму, все частіше круїзні туристи здійснюють повторні круїзні подорожі, навіть по тому ж маршруту. У зв'язку з цим необхідно враховувати наступне: по-перше, пасажирам постійно має пропонуватися щось нове (як на круїзному

судні, так і на напрямку), так як ті, хто здійснює повторний круїзний тур, повинні бути теж задоволені, по-друге, повинні бути розроблені нові маршрути, призначені для особливих переваг окремих представників сегментів круїзного ринку [4; 7].

Таблиця 2

Структура пасажиропотоку круїзних пасажирів за національністю

Національність	Кількість пасажирів (мільйони чоловік)
США	11,327
Німеччина	1,771
Великобританія/Ірландія	1,644
Австралія/Нова Зеландія	1,0
Італія	0,842
Канада	0,714
Китай	0,697
Франція	0,593
Бразилія	0,483
Іспанія	0,454

Джерело: www.cruisingorg.com, квітень 2015

До ХХІ століття основою організації круїзного судноплавства є його маршрутизація. В цьому аспекті сформувався наступний різновид класів морських подорожей:

- Кільцеві, що включають заходи в порти даного басейну, розташовані в різних країнах і котрі розкривають основні природно-культурні їх відмінності, що стає основним об'єктом залучення пасажиропотоків;
- Маршрути одного напрямку (openjaw), наприклад, навколо Європи, Скандинавії;
- Короткочасні цільові виходи в море (2-3 дні) для організації грального бізнесу, проведення симпозіумів та інших заходів;
- Морські прогулянки і прибережні екскурсії;
- Експедиційні рейси (Антарктичні, тематичні);
- Тривалі маршрути і кругосвітні подорожі.

Світове круїзне судноплавство в останні роки характеризується постійно зростаючим рівнем конкуренції між основними операторами як всередині сегмента традиційного позиціонування, так і за його межами. У цьому плані зростає роль не тільки техніко-економічних характеристик флоту, а й стратегія маркетингу при формуванні вибору альтернатив позиціонування круїзного продукту на структурних сегментах глобального ринку. Цей підхід також враховує те, що туристський попит і туристська пропозиція залежать від сукупності факторів, що змінюють основи планування. Особливе місце займають економічний і фінансовий розвиток, еластичність політики держави, демографічні та соціальні зміни, тому увага концентрується на інноваційних технологіях. У загальному вигляді, посилення конкуренції, як на ринку круїзних потреб, так і на ринку пропозиції провізної здатності набуває стійкої тенденції розвитку світового круїзного бізнесу [5; 6].

Висновки. Круїзне судноплавство, як один з найбільш капіталомісткий сегментів ринку транспортних послуг має свої закономірності становлення. До однієї з закономірностей розвитку круїзного судноплавства слід віднести

багатоаспектну структурування ринку. Ще однією закономірністю є стійкість поповнення провізної здатності круїзного флоту на основі будівництва дорогих суден, здатних забезпечити будь-які потреби морських туристів. Ця закономірність формує стійку активізацію розвитку соціально-економічного сектору національної та світової економіки, забезпечуючи якість і безпеку круїзного судноплавства. Третьою закономірністю, на яку необхідно звернути особливу увагу, є стійкість формування грошового потоку спеціалізованих судноплавних компаній, що й зумовлює зростання конкуренції між судноплавними компаніями, пасажирськими портами і круїзними регіонами.

Література

1. Mancini M. The CLIA guide to the cruise industry/ Marc Mancini - Cengage Learning, 2010 - 256p.
2. Ward D Complete Guide to cruising and cruise ships / D. Ward - Berlitz Publishing London, 2006 – 143 p.
3. Vogel M. The Business and Management of Ocean Cruises / Michael Vogel, Alexis Papathanassis, Ben Wolber - CABI 2011 - 224 p.
4. Berger A. A «Ocean travel and cruising» / Artur Asa Berger- Routledge, 2004 - 156p.
5. Голубкова И.А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины. / И.А. Голубкова -Одесса: «ИздатИнформ»,2011.-323с.
6. Голубкова И.А. Факторы и закономерности структуризации глобального круизного рынка / И.А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості :зб. наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – № 31. – С. 75–78.

Abstract

Cruising has become one of the fastest growing sectors within tourism. Cruise is a voyage on a ship undertaken wholly for reasons of leisure and recreation. Ship is mostly seen as a destination. It is well equipped with on board activities with different entertainment, leisure and other different extras. These services bring more values and extra revenues to companies. Most of passengers spend their time on board or they prefer to join daily tours which are mostly organized by cruise ship companies. But destination of ships is still changing according expectations and cultural background of customers. The most common cruise ship destinations are very easy to reach from North America and Europe. Passengers usually spend one day in the port and large part goes on organized trips to nearby attractions, and some decide for trips in their own engagement.

Passengers on a cruise are very different from the typical tourists, and thus the tourists in liner shipping, according to the following characteristics: age of age, nationality, consumer power (ability) and the spending structure. Accordingly, in analyzing the passenger traffic of cruises analyses of the structure of passengers according the above criteria, i.e. the characteristic is significant. The data presented in the article show that in the cruise market mostly encompasses cruise passengers aged 40-49 years and passengers 60 or older. They are followed by passengers aged 50-59 and passengers 30-39. The smallest share is travelers 25-29 years. The most significant cruise companies and other major companies in the cruise market, according to growing interest and demand for this type of tourism, respond by offering new specialized cruise ships, which are becoming more luxurious and their activities more diverse, providing to passengers as moving destinations a variety of entertainment options, tourism and recreation.

УДК 656.611.2.078.1(477.74):338.47

SOCIO-ECONOMIC PROBLEMS OF AN EFFICIENT PARTICIPATION OF SHIPPING COMPANIES IN THE BLACK SEA TRANSPORT REGION
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕФЕКТИВНОЇ УЧАСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ У ЧОРНОМОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ РЕГІОНІ

Marina Babachenko, Anastasiya Yavorskaya
Бабаченко М.В., Яворська А.Ф.

У статті розглядаються проблеми і особливості участі судноплавних компаній у формуванні ефективних параметрів регіонального сегмента глобального ринку морської торгівлі.

Problem statement. Regional subsystems of a global maritime transport industry play a significant role in the developing of a functional and economical stability. Therefore it is important to concentrate attention on an economical growth's optimisation and on a widening of an investment attraction of the Black Sea's region countries in this case. Under an overall scientific approach the range of questions, reflecting characteristics of the country's development at an inadequacy of the condition of individual subdivisions of a maritime system, is still unsolved [1]. An attainment of the carrying capacity's adequacy is a result of an efficient use of limited resources, basic and human capital first of all. Problems and characteristics of shipping companies' participation in formation of efficient parameters of the global market's regional segment in sea trade are researched by many leading scientists in Ukraine and abroad: N.T. Primachev [1,3], A.M. Kotlubay, P.R. Krugman [2], L. Dg.Gitman [4] and other.

Formation of the task of research. A scientifically-methodical substantiation of the efficient decisions in a system of the adequate development of the national merchant fleet is considered as the main aim of the research. The terms are integrational processes of the sea trade's world market and outboard restrictions of projects' realisation of the Ukrainian maritime transport's competitive condition.

Material of research and scientific results. A work of the maritime transport in every local region in conditions of economical relations' globalisation differs with a high degree of internationalisation [1]. Therefore forming of the national maritime transport system companies' development strategy involves thorough studying of world maritime industry's functioning principles. Determinant meaning of the national merchant shipping for economical safety of the country's participation in an international division of the labour predetermined an extension of state and international principles of a merchant shipping regulation. State regulation mechanisms of the national maritime transport potential are: proactive shipping politics; financial and credit politics; governmental supporting programmes for shipbuilding segment and non-financial privileges. Socio-economic characteristics of the merchant fleet's and port's development are stipulated by fundamental difference of the sea trade market. It represents special exchange of activities in behalf of continuity of the international division of the labour [2]. On the other hand – freight market is non-national economical area, where the potential of national shipping

companies and trade ports is implemented. In this aspect regional sea trade market – it is a system of commodity-money relations, which unite shipowners, operators and cargoowners regardless of their nationality. Just because of this, except national ship registries, registries of the free registration and second (international) registries are created. By the criterions of economy they allow to keep positions, including regulatory actions of International Maritime Organisation.

Regional transport subsystems' stability. Amongst the main conditions of the functioning stability of the transport services market's regional segment are: activity of maritime transport companies of different forms of ownership. Amongst the external socio-economic restrictions it is necessary to distinguish activity of the whole market infrastructure (banks, exchanges, etc.) and free competition. This, and socio-politic environment, as events in Ukraine confirm, transform in basic conditions, which regulate and control pricing system. Exactly this set of regulations characterises competitive advantages of individual maritime transport regions.

In the system of the evaluation of the national maritime transport subsystems' condition private indexes are important. Amongst them are: level of industrial potential's adequacy; share of fleet's and terminals' progressive types; scales of new technologies' appliance; quality indexes. It is necessary to include top productivity of ships and terminals to the group of the integral evaluation of the technical-and-economic level of maritime transport companies; consignments' delivery time; prime cost of carriage. Level of fleet progressiveness regarding to the conditions of the regional segment of the sea trade market, where the shipping company mainly works, or regarding to another (competitor) shipping company, can be calculated as [3]:

$$u_f = \frac{(1-\alpha_o) \sum b_{fi} \frac{\beta_f}{\beta_{fei}}}{n_s}$$

where α_o — share of physically and morally obsoleted fleet;

β_f — level of fleet's progressiveness of analysed and reference (competitive – ε) company: registry capacity/crew; fleet's share, that satisfies up-to-date requirements; share of effective PEP; capital endowment, prime cost, speed, etc.;

b_{fi} — coefficient of ponderability of factors, $0 \leq b_{fi} \leq 1$, $i = 1, 2, \dots$,

n — quantity of groups of differentiation signs of indexes β_f and β_{fe} .

Periodical evaluation of the situation in a regional sea basin allows to define a tendention of navigable and port complex condition's changing, level of risk, connected with the loss of the operator's activity sector. The main problem here is a choice of time, possibility and necessity of respective projects' realisation, forming fleet's transportation ability and ability of handling seaside of commercial ports [4].

Depending on the nature of deficiency and on the access to the use of capital fundings for the programm of development [5] two approaches for the budget forming of an investment activity are distinguished: 1) possibility of the implementation of the competitive positioning project; 2) companies' development scales' limitation. In conditions of the achievement of a leadership by shipping company in case of chosen specialisation in regional segment operators can make an investment decision, that is based not on profit criterions from the market's perspective, but on the basis of own criterions of the evaluation of expediency of the investment activity.

Decisions' peculiarities in the regional segment of maritime industry.

National mercant fleet's development in countries with insufficient carrying capacity relatively to criterions of the foreign trade's freight independency (Ukraine, Bulgaria, Georgia) is based both on calculation of internal possibilities and reaction on external restrictions. Amongst the latter are both condition and pace of tonnage's update of the world's leading shipowners, and external capital rationing.

However, by any development restrictions in the Black Sea region it is necessary to take into consideration, except traditional maritime transport technologies, increasing role of transit flows of cargoes and a cruise component of the basin. It is necessary, however, to take into consideration that Russia and Turkey have possibility of realisation their transport problems and on the basis of the use of other sea basins' potential. Nevertheless, transport potential of the region, particularly its cruise component, are mastered insufficiently. Countries of the region are producing 4,44% of the world's GDP. They are located in the area of transport and economic connections Nord – South and East – West, but goods' turnover of ports forms only 2,5% of the transport work's volume of the global maritime transport industry. The role of the Black Sea region in the world politics and the global economy, given its strategic location and economic potential, has consistently increased, and the economic interests of the states in the region are led to an understanding of the prospects of joint business initiatives, the need for broader economic integration, the implementation of large-scale infrastructure, transport, environmental and other projects - more insistently. The Black Sea region has become an arena of oppugnant interests and aspirations of various countries, international organizations, companies and industrial holdings. The transformation of the Black Sea to the factor of union countries or on the contrary, will be depend on the basis of how the Black Sea countries and extra-regional states will be able to find mutually acceptable mechanisms for cooperation.

The closing of the port of Yalta and Sevastopol have led to the fact that the Black Sea area has become less attractive for cruise operators. The figures speak for themselves. If in 2013 Odessa was visited by 106 cruise ships, then in 2014 - 32, in 2015 - only 13, and this year - 2. It is, unfortunately, a long-term trend, for which it takes time to change. The Factor of Ukraine transit capacity remains one of the highest in the world. Geo-strategic position enables it to be profitable transit bridge for freight and passenger traffic. One of the reasons, considered by the world society, is the risk of socio-economic imbalance and unreliability of realisation of investment projects. Under the circumstances as the basis for strategic development of the maritime transport region it is necessary to consider governmental proactive activities. From the other hand, forming of the open market relations with the world cruise operators, which is confirmed by the development projects of the cruise port of Batumi. Routing of the cruise shipping becomes fundamental. It reflects a real demand and takes into account limitations of the totality of non-economic factors.

Conclusions. The ground of the development in the system of regional trade relations orients on the choice of ways, which provide high macroeconomical and entrepreneurial results. Such approach agrees with economical position stability problems. The result should be based on the normal requirements of regional subsystems. The whole complex should orient on the maximum efficient use of resourses possessed. This predetermines a nature of functional organisation of the fleet's and ports activity. Increasing of shipping companies' and ports' work efficiency and quality should correspond with statuses of the evaluation practice of the

economical efficiency of the resources' use. The problem of the investment decisions' efficiency managing requires improvement of substantiation methods of projects on the global and local interests' basis.

References

1. The Problems of sustainable Development of the global maritime transport Industry's Subsystems. / N. Primachev, H. Klimek.- Gdansk, Odessa, 2014. – 318 p.
2. Krugman P.R. Intarational economics / P.R. Krugman, M. Obstfeld; Tran. from english. V. Kyzina and other. – Piter, 2003. – 832 p.
3. Primachev N. T. The efficiency of maritime transport industry / N. N. Primacheva. – Odessa, 2011. – 406 p.
4. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneve: UN, 2014. –143 p.
5. Gitman L. Dg., Investing Basics / M. D. Dgonk. - M., 1997. – 1008 p.

Аномалія

У статті розкриваються проблеми і особливості участі судноплавних компаній у формуванні ефективних параметрів регіонального сегмента глобального ринку морської торгівлі. Тому уточнюється ряд економічних положень і розглядаються найважливіші елементи і напрями раціонального використання економічного потенціалу причорноморських країн. Уточнюються тенденції і принципи розвитку регіонального сегменту фрахтового ринку в умовах інтеграції національних транспортних систем. Розглядається науково-методичне обґрунтування ефективних рішень у системі адекватного розвитку національного торговельного флоту за умовами інтеграційних процесів світового ринку морської торгівлі. Увага звертається на нерівномірність розвитку морського транспортного потенціалу, що зумовлює особливості участі окремих країн у торговельному суднопластві. Розглядаються основні умови стійкості функціонування регіонального сегменту ринку транспортних послуг, серед яких рівень адекватності виробничого потенціалу; частка прогресивних типів флоту і терміналів; масштаби застосування нових технологій; показники якості, час доставки товарних партій; собівартість перевезення. Періодична оцінка ситуації в регіональних морських басейнах дозволяє визначити тенденцію зміни стану судноплавного і портового комплексу, ступінь ризику втрати сектора операторської діяльності. Головним стає вибір часу, можливості і необхідності реалізації відповідних проектів формування провізної здатності флоту і пропускної здатності торгових портів приморських держав.

Обґрунтування розвитку в системі регіональних ринкових відносин орієнтоване на вибір шляхів, що забезпечують високі макроекономічні і підприємницькі результати. Такий підхід узгоджується з завданнями стійкості економічного становища. Результат повинні ґрунтуватися на нормальних потребах регіональних підсистем. Весь комплекс повинен орієнтуватися на максимально ефективне використання наявних ресурсів. Це зумовлює характер організації функціональної діяльності флоту і портів.

Підвищення ефективності і якості роботи судноплавних компаній і портів має узгоджуватися з положеннями практики оцінки економічної ефективності використання ресурсів. Проблема управління ефективністю інвестиційних рішень потребує вдосконалення методів обґрунтування проектів на основі глобальних і локальних інтересів.

ПОРТОВА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 338.47:339.96

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНИХ ПОРТІВ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Глушко Г.М., Ільченко С.В.

У статті досліджено проблему конкурентоспроможності вітчизняних портів. Проведено ретроспективний аналіз наявних наукових уявлень у частині конкурентоспроможності, надано авторське визначення дефініції конкурентоспроможності порт та наведено формули для розрахунку показника конкурентоспроможності порту. Авторами визначено основні особливості сучасного етапу фінансово-економічної кризи в країні та запропоновано алгоритм щодо підтримки конкурентоспроможності порту.

Постановка проблеми: Сучасна ринкова економіка, що базується на принципах вільного підприємництва, потребує необхідності вирішення виробничих завдань з додержанням критерію конкурентоспроможності при здійсненні господарської діяльності. Виникнення ринку споживача, вихід на ринок великих промислових підприємств глобального рівня, ефемерний захист вітчизняних виробників методами макроекономічного регулювання, значна технічна та технологічна відсталість, дефіцит якісних управлінських кадрів посилюють важливість проблем конкуренції і конкурентоспроможності для сучасних вітчизняних портів особливо в умовах фінансово-економічної кризи, хвиля якої загострює наведені проблеми в країні.

Аналіз останніх досліджень: Дослідженню проблем конкуренції приділили увагу такі зарубіжні та вітчизняні вчені як: М. Портер [8, 9], Б. Райзберг, Л.Лозовскій [1], Д. Мильгром [2], Х. Фасхiev [3, 4], Ю. Мишин [6], В.Д. Андріанов [7], Р. Фатхутдинов [10, 11], А.В. Глухів [5] та інші. Проблемами функціонування портів в умовах конкурентного середовища досліджено у роботах наступних вітчизняних вчені: Афанасьева О., Буркинський Б., Вінников В., Ільченко С., Кибик О., Котлубай М., Котлубай О., Колодин Л., Крижановський С., Меркт О., Примачев Н., Пустовит О., Постан М., Степанов О., Чекаловець В., Ярова Н. Водночас, незважаючи на наявність значної кількості робіт, недостатньо дослідженими залишаються проблеми конкурентоспроможного функціонування вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи з метою подолання кризових явищ та підвищення конкурентоспроможності окремих портів.

Постановка завдання: Мета дослідження полягає у визначенні та наведені критеріїв для оцінки конкурентоспроможності вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи.

Основний матеріал дослідження: Проблеми конкуренції та конкурентоспроможності є дуже багатограними та динамічними, що унеможливує раз і назавжди дослідити цю проблематику. Конкурентоспроможність на різних рівнях управління має яскраво виражену

галузевої та регіональної специфіки, більш того, різні підприємства та стратегічні групи використовують власні конкурентні стратегії, постійно здійснюють моніторинг, аналіз та оцінку конкурентної інформації та приймають велику кількість управлінських рішень, що має на меті постійне зростання конкурентоспроможності.

На нашу думку, є достатньо масштабний дефіцит наукових уявлень у частині дослідження сутності конкурентоспроможності портів, що пов'язано із виділенням їх як базового суб'єкту конкурентоспроможності та характеристикою їх основних бізнес-процесів, які, у свою чергу, направлено на забезпечення стійкого зростання конкурентоспроможності продукції або послуг, що випускається. Методичне недоцільно розділяти поняття конкурентоспроможності продукції та підприємства, вони знаходяться в чіткому та неподільному взаємозв'язку та взаємозумовленості, причому еволюція розвитку вітчизняної промисловості гостро диктує необхідність організації управління конкурентоспроможністю не лише на рівні господарюючих суб'єктів, але і на галузевому рівні, що дозволить значно скоротити операційні витрати промислових підприємств на виконання ряду управлінських функцій, пов'язаних з забезпеченням конкурентоспроможності на внутрішньому і зовнішніх ринках.

Найбільш логічну та формалізовану методику оцінки конкурентоспроможності організації пропонує Р. Фатхутдинов. Він рекомендує:

- рівень конкурентоспроможності вважати як середньозважену величину за показниками конкурентоспроможності конкретних товарів на конкретних ринках;

- окремо проводити аналіз ефективності діяльності організації виходячи з конкурентоспроможності та ефективності кожного товару на кожному ринку;

- окремо розраховувати показник стійкого функціонування організації;

- прогнозувати перераховані три комплексних показника мінімум на 5 років.

Ми пропонуємо конкурентоспроможність суб'єктів конкуренції на рівні підприємств й галузі ми пропонуємо визначати й оцінювати наступним чином.

Конкурентоспроможність порту є здатність підприємства залишатися економічно ефективним, в умовах конкурентного середовища, тобто досягати основної мети свого існування в умовах наявності суб'єктів -конкурентів, що мають схожі мети і реалізують схожі бізнес-процеси для їх досягнення.

Конкурентоспроможність порту у якості показника стратегічного виробничого управління можна формалізувати співвідношенням прибутку від роботи на ринку до частки ринку, що займає підприємство, а у якості критерію оцінки конкурентоспроможності використовувати співвідношення прибутку (як суми прибутків усіх учасників ринку) на обсяг ринку (сума часток усіх учасників ринку).

Конкурентоспроможність порту може бути виміряно наступними нормативами:

$$K_{\text{сп.під}} = \frac{\text{Пр}_{\text{під}} / \text{Д}_{\text{рин.під}}}{\text{Пр}_{\text{ури}} / \text{О}_{\text{рин}}} \leq 0,75 \quad (1)$$

де $K_{\text{сп.під}}$ - конкурентоспроможність підприємства,

$\text{Пр}_{\text{під}}$ – прибуток підприємства на конкретному ринку,

$\text{Д}_{\text{рин.під}}$ - частка конкретного ринку підприємства,

$Pr_{уч.рин}$ - прибутків усіх учасників ринку, що розглядається,

$O_{рин}$ - обсяг усього ринку, що аналізується.

У цьому випадку конкурентоспроможність підприємства на ринку, що зглядається низька, що може бути обумовлено або фазой життєвого циклу, або низьким рівнем результативності основних бізнес-процесів.

$$0,75 < K_{оптiм} < 1,25 \quad (2)$$

У цьому випадку підприємство конкурентоспроможно, якщо отриманий прибуток дозволяє організувати просте та розширене виробництво, швидкість основних бізнес-процесів відповідає, або трохи перевищує середньогалузевий рівень.

$$1,25 < K_{оптiм} \quad (3)$$

У цьому випадку підприємство відрізняється високою конкурентоспроможністю і є лідером конкурентного ринку.

За такою структурою показників конкурентоспроможності підприємства стає зрозумілим феномен конкурентоспроможності, відзначений М.Портером: дійсними лідерами галузі є не підприємства з найбільшою часткою ринку, а підприємства з найвищою результативністю та ефективністю бізнес-процесів, що виражено у показниках конкурентоспроможності.

Для визначення рівня конкурентоспроможності порту може бути використана наступна формула:

$$Ki = \frac{\sum_{t=1}^n Ii}{\sum_{t=1}^n Z} * \sum_{t=1}^n kri * \sum_{t=1}^n krai \quad (4)$$

де Ki - рівня конкурентоспроможності і-го порту;

Ii – індивідуальний індекс ринкової активності і-го порту за період часу - n;

Z - загальний індекс ринкової активності портів регіону за період за період часу - n;

kri - коефіцієнт, що враховує ринковий потенціал і-го порту за період часу - n;

$krai$ - коефіцієнт, що враховує ринкову активність і-го порту за період часу - n;

Більш ранні дослідження проблем конкурентоспроможності підприємств пропонували індукційний метод оцінки, що базується на бальному чи частковому виміренні конкурентоспроможності окремих бізнес-процесів підприємств та подальшої узагальнюючої оцінці з використанням бального рейтингу або інтегральної оцінки за методикою оцінки конкурентоспроможності підприємств, галузі, країни).

На наш погляд, такі спроби формалізації не враховують спеціалізацію підприємств портової сфери. Запропоновані у роботі показники оцінки конкурентоспроможності підприємств відштовкуються від з закономірності управління ним у конкурентному середовищі, більш інформативні, дозволяють позиціонувати підприємство на стратегічній карті галузі, вишукувати і реалізувати резерви росту конкурентоспроможності, що закладені у кількості, якості, швидкості, результативності та ефективності основних й додаткових

бізнес-процесів у рамках системи виробничого менеджменту промислових підприємств. Запропоновані показники мають достатнє змістовне значення, дозволяють аргументувати сценарні розрахунки оптимізації показників організаційно-економічного розвитку підприємства у тому числі в умовах фінансово-економічної кризи.

Фінансово-економічна криза для порту може бути визначена як крайнє загострення протиріч між фінансово-економічною системою порту в основі якої лежить діючий організаційно-економічний механізм управління портом та умовами навколишнього середовища, що швидко змінюються, це в свою чергу загрожуватиме стійкому стратегічному розвитку порту та підтримки його конкурентоспроможності.

Основними причинами фінансово-економічної кризи вітчизняних портів є застарілі системи керування, що використовуються ще з часів розвалу Радянського Союзу, з іншого боку розвал налагоджених зв'язків з вантажовласниками, крім того, відставання у впровадженні та використанні сучасних технологій, низька якість послуг, що надаються, відсутність науково-розроблених та діючих стратегій розвитку з системою контролю щодо їх виконання, значний податковий та регуляторний тиск.

Однак, фінансово-економічну кризу, що для вітчизняних портів затяглася вже на два десятиліття років, слід розглядати не лише як негативне явище, але й з точки зору позитивних причинно-наслідкових зв'язків, що пов'язано зі необхідністю зміни діючого організаційно-економічного механізму, впровадженням сучасних технологій та підвищенням рівня конкурентоспроможності порту. Глибока структурна деформованість, низька конкурентоспроможність виробів, монополізація портів, їх ізольованість від світового ринку, криза виробництва були притаманні українській економіці ще за часів адміністративно-командної системи. За роки реформ ситуація не лише не поліпшилася, а, й значною мірою ускладнилася.

Для виходу з кризи вітчизняним портам необхідно реалізувати заходи стратегічного і тактичного напрямів. Стратегічний включає заходи тривалого характеру щодо вдосконалення організаційно-економічного механізму управління на основі вирішення теоретичних і практичних питань із застосуванням усього інструментарію економічних досліджень: імітаційного та математичного моделювання, економічного експериментування і прогнозування, експертних методів та статистичного аналізу тощо.

Впровадження антикризового управління у портах потребує розробки відповідного теоретичного підґрунтя — теорії кризових явищ, їх виникнення, розвитку, діагностики, організації переборення і методичного забезпечення, на рівні окремого порту — практичного інструментарію діагностики загрози кризи та банкрутства, оцінки наявного потенціалу виживання, прогнозування наслідків виникнення ситуації банкрутства, підготовки та економічної експертизи окремих антикризових заходів, оцінки їх наслідків, формування антикризової програми порту та організації контролю за її реалізацією. Для цих цілей у дослідженні запропоновано наступний механізм, а саме - алгоритм досягнення конкурентоспроможності портом, який доцільно структурувати наступним чином (рис. 1).

Як видно з наведеного алгоритму, вихідним пунктом набуття підприємством конкурентоспроможності є розрахунок мінімально ефективного

обсягу виробництва, оцінка ємності ринку й структури конкурентної пропозиції, що мають метою визначення та прогнозування крапки стану підприємства та перспектив його конкурентоспроможності на ринку, що аналізується. Наступним етапом розрахунків є структурування показників доходів та витрат з використанням показників конкурентоспроможності, накопленої конкурентоспроможності, конкурентного потенціалу, зони конкурентного лідерства. У будь-якому випадку аналіз конкурентоспроможності здійснюється у рамках галузі, оскільки конкурентоспроможність порту сама по собі не існує, а лише у чіткої прив'язці до обсягу конкурентної пропозиції на конкретному ринку.

Запропоновані дії та розрахунки реалізуються у рамках розробки стратегії розвитку порту на найближчу, середньострокову та довгострокову перспективу.

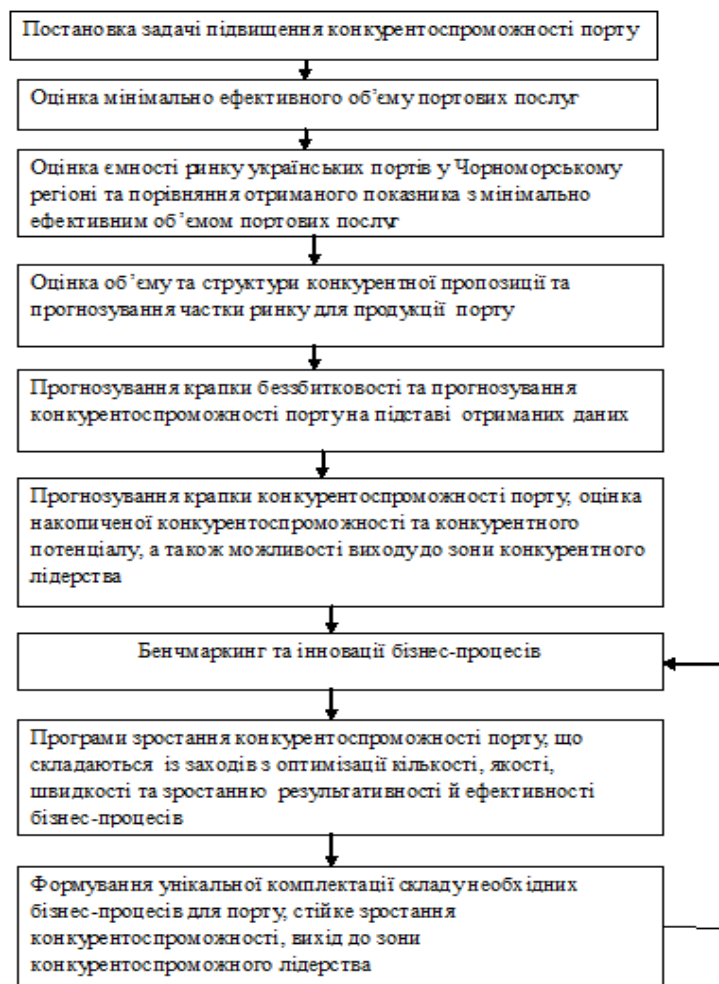


Рис.1 - Алгоритм підтримки конкурентоспроможності порту

Висновки. У результаті проведеного дослідження щодо визначення рівня конкурентоспроможності вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи було виявлене наступне. Розробка програм зростання конкурентоспроможності порту здійснюється на тактичному рівні, та є наслідком стратегічних розрахунків й управлінських рішень, адекватність яких перевіряється у жорсткій конкурентній боротьбі. Зростання показників конкурентоспроможності є переконливим і достатнім наслідком ефективності обраної та тієї що реалізується стратегії розвитку порту, одночасно ці показники є індикаторами, що вказують на наявність чи зміну відповідних тенденцій у розвитку конкурентоспроможності підприємств портової галузі. Для визначення рівня конкурентоспроможності порту запропоновано формулу, що враховую індивідуальний індекс ринкової активності порту, його ринковий потенціал та активність на ринку. Окрім того наведено алгоритм щодо досягнення конкурентоспроможності портом в умовах впливу фінансово-економічної кризи.

Література

1. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева.- М.: Инфра-М, 2010. – 512 с.
2. Мильгром Д. А. Оценка конкурентоспособности экономических технологий/ Д.А. Мильгром // Маркетинг в России и зарубежом.- 1999.- №2. -С. 44-51
3. Фасхиев Х.А. Оценка экономической эффективности, качества и конкурентоспособности изделий машиностроения / Х.А. Фасхиев // Машиностроитель.- 2000. - № 5. С.2.-12.
4. Фасхиев Х.А., Костин И.М. Оценка конкурентоспособности автомобилей / Х.А. Фасхиев // Вестник машиностроения.- 2003.- № 2. – С. 22-31.
5. Глухів А.В. Оцінка конкурентоздатності товару і способи її забезпечення / А.В. Глухів // Маркетинг. - 1999. - №2. - С. 56 - 64.
6. Экономика предприятия / под ред. Сафронова Н.А. М. – Юрист, 1998.- 245 с.
7. Мишин Ю. Слагаемые конкурентоспособности: рекомендации по разработке стратегии развития производственных структур // Риск. - 1999.- №.1 – С. 48-59.
8. Уроков В. Правовая основа обеспечения конкурентоспособности промышленных предприятия. // Хозяйство и право, 1999. - №8. С. 83.
9. Андрианов В.Д. Конкурентоспособность России в мировой экономике // Маркетинг, 1999. - № 5. - С. 4-12;
10. Ясин Е.Г., Яковлев А.А., Конкурентоспособность и модернизация российской экономики: начало проекта // Конкурентоспособность и модернизация экономики. - М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004. – 468 с.
11. Воронов А.А. Оценка и менеджмент конкурентоспособности продукции. Краснодар, КубГУ – 2004. – 398 с.
12. Куликов Г. В. Японский менеджмент и теория международной конкурентоспособности / Г. В. Куликов — М.: Экономика, 2000. — 247 с.

13. Портер Майкл Э. Конкуренция / Майкл Э. Портер.; пер. с англ. – М.: «Вильямс», 2005. - 608 с.

14. Портер Майкл Э. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Э. Портер.; пер. с англ. - 2-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.

15. Фатхутдинов Р.А., Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент - М.: Издат.-книготорг. Центр «Маркетинг», Дашкови Ко, 2002.- 886 с.

16. Фатхутдинов Р.А., Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление: Учеб. пособие для вузов. - М.: ИНФРА-М, 2000. – 456 с.

Abstracts

The problems of the competitiveness of Ukrainians' ports are studied at the article. A retrospective analysis of existing scientific knowledge in terms of competitiveness was done, the author's definition of the terms port competitiveness was given and formulas for calculating the index of competitiveness of the port were proposed. The basic features of the current stage of the financial crisis in the country and the algorithm how to support the competitiveness of the port were defined by the authors.

As the results of the study the determine of the competitiveness level of domestic ports in the aspects of financial and economic crisis had revealed the following. Development programs for increase the port competitiveness have to be carried out at the tactical level, and are the results of strategic calculations and management decisions, the adequacy of which is tested in tough competition. Growth of competitiveness indicators is compelling and sufficient consequence and effectiveness of the chosen development strategy implemented by the port, while these figures are indicators that indicate the presence or changing trends in the respective competitiveness.

To determine the port's competitiveness a formula that takes into account individual market activity index port, its market potential and market activity was proposed. Besides the algorithm to achieve the competitiveness of the port under the impact of the financial crisis was also proposed.

УДК 656.615.071.4

APPROACH TO ASSESSMENT OF MANAGEMENT OPERATING COSTS
OF PORT OPERATOR
ПІДХІД ДО ОЦІНКИ УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИМИ
ВИТРАТАМИ ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА

Svetlana Oneshko
Онешко С.В.

У дослідженні запропоновано авторський підхід до оцінки ефекту збільшення розміру споживчого вартості товарів і вантажів. Обґрунтовується методичний підхід до визначення вкладу транспорту в створення ефекту збільшення вартості споживчих товарів, який реалізується в інших галузях економіки, зокрема, алгоритм її кількісного виміру і розподілу між клієнтами і транспортними компаніями.

Formulation of the problem. The reforms taking place in the sphere of port sector of Ukraine require implementation in economic activity of port operators new economic governance mechanisms of management, adequate to the current state of Ukraine's economy and market trends of port services.

The port operator is a complex set, efficiency, dynamism and coherence of which in a significant degree provided by an appropriate mechanism of management.

Given the unstable economic situation in the Ukrainian ports there is a need to pay serious attention to optimizing their activities. In this context, special importance is the efficient use of available resources and making appropriate decisions on cost management.

Some part of ports expenditures, while transshipment is paid directly by the cargo owner to the ports. The rest of the expenditures are paid by the cargo owner indirectly, by paying the freight for shipping, in which the ship owner take into account all expenses of vessels to pay port fees and charges for services. Since domestic ports within the global system of navigation, the development of the system of tariffs for ports Ukraine should take into account international practices adopted in port pricing principles, including distribution costs by holding, ports and cargo between ship owners.

Management of operating costs of port operator should promote competitive state of Ukrainian transport sector and meet the primary task facing the Ukrainian seaports.

Analysis of studies and publications. The issue of the need to develop of system management costs of port enterprises devoted a lot of work: Kibik O. [7, 8], Lesnik A. [11], Poplavskaya N. [14], Hotyeyeva N. [15], Chernjuk N. [16]. Paying tribute to the study authors, it should be noted that the issue of cost management become multifaceted character and require a careful analysis, refinement and further development. Many of the problems related to the disclosure of the conceptual apparatus with considering the specific of port activities are not fully resolved, that determines the relevance of the research.

Unsolved aspects of the problem. For efficient work on the market of port services, port operators need to have certain competitive advantages. The research Merkt O. [12] have been identified and evaluated factors affecting on the competitiveness level of ports in the Ukrainian economy and determined that many examples of international experience shows that those ports in which the cost of port services is high, but it guarantees their high quality and reliability are more competitive. Thus, the first position, in the opinion of experts, takes the factor “quality of port services”. Second place takes reasonably factor “cost of port services”, which is often drawn attention is devoted to the study of prospects of port enterprises [6, 7, 17].

To ensure the efficient operation of port operators provided that the level of competitiveness in the long term, at the forefront the issue of cost management, which refers to the process of purposeful formation expenses by type, location and their carriers with constant monitoring and optimization.

Recently, this important direction of improving the efficiency of port enterprises unreasonably paid little attention, focusing on increasing revenues by increasing the volume of cargo and additional services in the port. We completely agree that this are important components of the port operator, but do not neglect other possibilities to improve of effective their functioning.

The research goal is to determine the size of the effect of increasing the cost of consumer goods that are transported, and its use in economic calculations selection of optimal management decisions.

The main results of the research. For port operators, which overcome the protracted recession in the market of transport services operating under the legal uncertainty that is due to deep structural changes in the management ports of Ukraine, the process of management costs is of particular importance. It is a difficult economic process improvement which is reflected at all levels of management and covering all the main spheres activities of the entity.

To the operating costs of port operator, usually, include the costs of core operational activities in maritime transport. This term also found in works devoted to the research costs of road, rail and air transport and related activities is to transport companies, which are companies engaged in direct freight and passengers. In the research Boyily L. Carefully considered concept, structure and procedure of forming the operating costs for the railways and proved that the “costs of operating and maintenance costs should not be identified as they characterize the different production processes” [5, p. 7].

In the work of shipping companies to operating costs include costs of operation of the vessel, crew maintenance, fuel, depreciation, repairs and more. The similar positions are observed in the study of operating costs air and auto carriers.

In civil aviation enterprises operating costs on the implementation of air services in a certain period called the operating costs. Planning, accounting and analysis of operating costs implemented in two main ways by economic elements and the calculation of expenditure [10, p. 401].

Within this research, to maximize the approach of grouping expenditure port operator by different classification features with generally accepted standards in Ukraine are invited considered as an object of management expenses of port operator – the current (operational) costs that contain the costs of core operational activities.

Under any circumstances, the operating costs are influenced by external and internal environment.

The main factors of the environment functioning port operators are: economy, technology and technical factors, social factors and political factors. Accordingly, the direct impact on the generation of these factors carried the state, suppliers, customers and competitors.

From the side of the state is government regulation, which is implemented determined by law through requirements of enterprises, are required for all businesses and includes differentiated tax rates for certain types of activity and regulation of export-import and barter business through the mechanism of licensing, quotas, customs and currency legislation for the protection of the consumer market of Ukraine and its companies or products to stimulate demand for domestic production.

An important factor in the operation environment of the port operator is an information space that includes legislative and regulatory framework that define the rights and obligations of legal entities and individuals (codes, laws, ordinances, decrees, regulations, instructions, regulations, orders) economic regulators and economic activities that provide stimulation of active formation and use of information resources (taxes, fees, charges, credit conditions, economic incentives and sanctions, regulated prices).

Taking into account the peculiarities of transport, which stipulated that transport is not producing new material and products and is an extension of the production process within the process of circulation, that is, transportation is the movement of people and goods without creating a tangible product. In turn, the beneficial effect of creating consumer value services transport products through interaction with goods or people and providing them with the space-time movement. In addition, the structure of production costs of transport of products no raw material costs, but used only means of labor, fuel and materials.

Cycle on transport different from other circulation in fields of material production and not creates new value added product of material and the effect of the transport process is moving goods from producer to consumer. That movement of goods, products from the place of manufacture to point of consumption is consumer value have which create the transport services. As a result of the movement is changing is not only the use value, but the cost of products transported on the value of transport costs. Consequently, on the transport paid and consumed not product material production, but the effect of the production process (moving products created).

Transport product has use value, which manifests itself in the ability to meet the needs of different types of traffic loads and can be expressed in the delivery of its customers just in time (at a certain day and hour) and a certain amount. Thus the cost of transportation determined by the sum of necessary costs for transport companies. Buying transport products, consumers pay these costs in the form of tariffs and freight rates, which represent both monetary expression of the value of transport products. Thus, transport is no value added, and will only increase consumer value. This fact gives grounds to say about the economic unsubstantiated and groundless transport operations levy value added tax, as in the latter is not created and installed such a tax only reduces resource consumption and production results in the loss of transportation products.

Analysis of the main provisions of the legal and regulatory framework as regards taxation possible to determine that today there are artificial complexity of the

environment through the operation of port operators establish economically unreasonable value added tax (VAT) on the performance of transport companies.

Development of VAT in Ukraine started with the adoption of the Law of Ukraine "On value added tax" from 20.12.1991 years [1], which entered into action on 1 January 1992 and operated until June 1993, while the law was amended several times. From 26 December 1992 until 1997. VAT is established according to the Decree of the Cabinet of Ministers "On Value Added Tax" [2], and on April 3, 1997 adopted the Law of Ukraine "On Value Added Tax" [3], which repealed under the new Tax Code of Ukraine from 02.12.2010 years [4].

Accrual and VAT collection requires a clear definition of the added value that the object of taxation. For transport, according to the Tax Code of Ukraine, the transaction is subject to tax payers in the supply of services in international transport of passengers and baggage and cargo by rail, road and waterways and air transport (st.185.1.e) [4].

It should be noted that the work of transport, and, accordingly, operating costs are somewhat different economic purpose than businesses work, say industry and their operating costs. If spending the past aimed at creating new added value, which has a tactile physical nature, because based on embodied labor, the activities of transport companies creates added value in the tactile sense and does not affect the properties of consumer goods, by contrast, any of the changes are unacceptable although consumer price increases and product displaced by changing its location. Thus, if the estimate generated positive effects of transport, its numerical equivalent in monetary units (\$) per unit of production (ton cargo) can be evaluated based on the following:

$$E = (P_{\text{dest}} - P_{\text{disp}}) - [C_t + (P_{\text{disp}} \times D)/360], \quad (1)$$

where e – the desired effect in terms of value (\$/t);

P_{dest} and P_{disp} – market unit price of a particular product according to the destination and dispatch per 1 ton (\$/t);

C_t – the cost for certain goods of transporting tons of cargo from threshold to threshold (\$/t);

D – duration of transportation of cargo (days).

The application of the reduced effect shown in Fig. 1.

This effect is also created in the cargo and so it also can not be the basis for the taxation of transport companies to value added tax. On the contrary, transport can claim a share of this effect, which may not be less than the $C_t / (C_t + P_{\text{disp}})$. By the way, the value of (1) can also serve as a criterion for selecting a particular transport logistic scheme of cargo from threshold to threshold, and general criterion for selecting markets for certain goods. In addition, per unit (ton, ton-mile tone-operation), will spend a different amount of costs, depending on the time of performance. Thus, loading the vessel possible two options: direct and warehouse, there may be other options, taking into account the raid paging. Number of tons of these options will be the same, be the same and the production of works (intensity load vehicles on the direct option is almost always higher than the warehouse) and 166поф-operation will be a different number, and despite the fact that the product or service – ton displaced of cargo berth on board – one and the same.

It should also taken into account that time of loading vehicles is limited and his

excess port operator will have to pay a fine (Demurrage). In these circumstances, the component of operating costs does not fit the generally accepted classification of operating expenses. Thus, the cost of electricity and fuels and lubricants for handling equipment accounted for in the cost of one-time use of the appropriate type of equipment there includes the cost of maintenance handling equipment for working period.

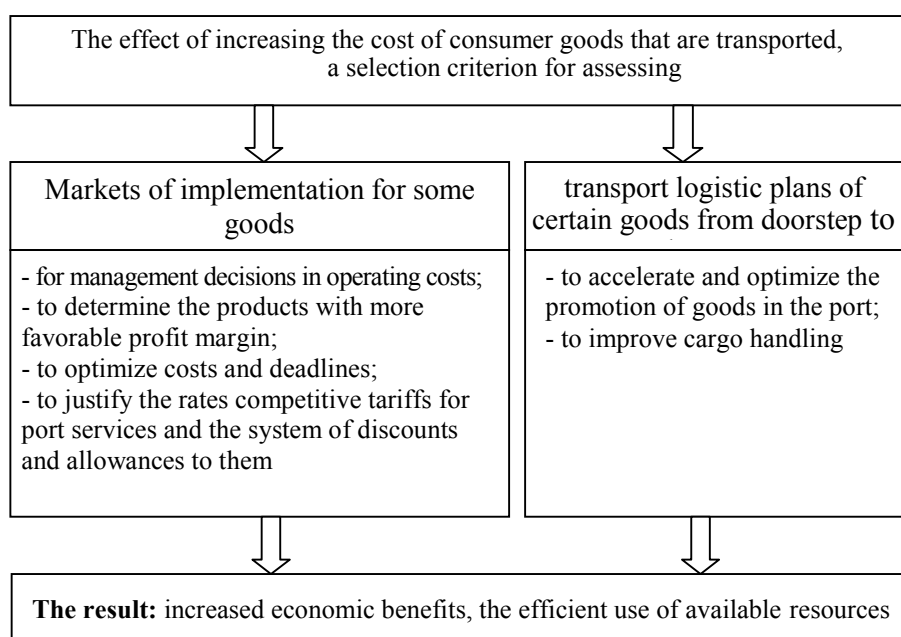


Fig. 1. The effect of the increase in consumer cost goods, transported *Source: Own elaboration*

As for the direct impact of competition, as the main factor of the environment functioning port operators, it should be noted that “the competitiveness of seaports and shipping companies depends on the set of interrelated factors macro- and microeconomic environment (strength of competition, market infrastructure, management companies, etc.) lack of harmonious influence which the system of state regulation makes it impossible to obtain synergy” [8, p. 98-99]. In [13] notes the existence of fierce competition between ports and highlights the main factors that have impact on the competitiveness, cost of transportation by land; quality cargo handling (level technology, processing, cargo safety, comfort for the cargo and the ship owner, the level of port charges and tariffs of loading and unloading operations (LUO, the depth at the approaches to ports and waters).

Considering that the competitiveness level of seaports is sufficiently dependent on the expenditure of formation of tariffs emphasize that the problem of increasing the efficiency of port operators has become especially important today, when there are major ports transformation processes. In addition, in terms of port operator based on the concession agreement increases component of fixed costs, which to date is 50-

70% of the costs, which reduces the competitiveness of the whole. If you remove VAT, significantly increase the competitiveness of the port operator.

Enterprises of port industry with acquiring considerable autonomy in matters of business activity have to significantly reduce their costs, because success in a dynamic competitive environment of the port reach only those business structures which are able to optimize their costs, while providing the necessary port quality products and services.

Conclusions. The current functioning of port operators, due to the difficult economic and political conditions and tough competition requires the application of new management tools, one of which is cost management, which if used properly can enable the port operators to strengthen their competitive position in the market of port services. Such position of the enterprise and their further development depends greatly on the effectiveness of management decisions on the choice of methods and means of cost management system, which requires identifying strategic priorities in the activities of the port operator. The methodical approach to determine the contribution of transport to create the effect of consumer value, which is implemented in other sectors of the economy, its quantitative and mechanism of distribution between the clientele and transport companies, will expand analytical capabilities to create information on making optimal management decisions.

References

1. Zakon Ukrainy vid 20 hrudnia 1991 r. № 2007-XII "Pro podatok na dodanu vartist" [Law of Ukraine of December 20, 1991 № 2007-XII "On Value Added Tax"]. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2007-12> p.
2. Dekret Kabinetu ministriv Ukrainy vid 26 hrudnia 1992 r. № 14-92 "Pro podatok na dobavleniu vartist" [Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine of December 26, 1992 № 14-92 "On value added tax"]. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/14-92>
3. Zakon Ukrainy vid 3 kvitnia 1997 r. № 168/97-VR "Pro podatok na dodanu vartist" [The Law of Ukraine of April 3, 1997 № 168/97-VR "On Value Added Tax"]. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/168/97-%D0%B2%D1%80/page6>.
4. Podatkoviy kodeks Ukrainy vid 2 hrudnia 2010 r. № 2755- VI [Tax Code of Ukraine of December 2, 2010 № 2755-VI]. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
5. Boila L.I. Oblik i kontrol vytrat na zdiisnennia vantazhnykh perevezhen zaliznychnym transportom [Accounting and control costs of transportation by rail]. // Boila L.I. - Ternopil, 2010 – 20p
6. Demianchenko A.H. Vdoskonalennia systemy upravlinnia morskymy portamy Ukrainy / A.H. Demianchenko // Efektivna ekonomika – Efficient economy - 2014 [Elektronnyj resurs] – Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2867>.
7. Kibik O.M. Teoriia ta metodolohiia tsinoutvorennia v morskyykh torhovelnykh portakh: monograph [Theory and Methodology of pricing in the commercial sea port] / O.M. Kibik // - Odessa: ONMU, 2005. – 282 p.

8. Kibik O.M. Formuvannia konkurentnykh perevah pidpriemstv morskoho transportu Ukrainy [Formation of competitive advantages of sea transport enterprises of Ukraine]. / O.M. Kibik, V.V. Zhykharieva // Ekonomichni innovatsii – Economic innovation - 2011 – Is. 45- P. 97-103

9. Koba V.H. Faktory zbytkovosti pidpriemstv vodnoho transportu Ukrainy [Factors loss of water transport enterprises of Ukraine]. / V.H. Koba, V.S. Yevstifieiev, Ye.V.Bedeniuk Roztok metodiv upravlenie na hospodariuvannia na transporti – Development of methods for the control and management of transport - 2006 – Is. 24 - P. 32-40 .

10. Kulaev Y.F. Ekonomika grazhdanskoj aviatsii Ukrainy [Economy of civil aviation of Ukraine]. / Y.F. Kulaev, V.I. Schelkunov - Kiev: Feniks, 2010 – 736 p.

11. Lesnyk A.S. Modelirovanie zavisimosti sebestoimosti proizvodstva PRR ot ob'emov perevalki gruzov v portakh [Modeling based on the cost of production of LUO volumes of cargo handling in the ports]. / A.S. Lesnyk // Roztok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti – Development of methods for the control and management of transport, 1999- Is.4 - P.102-116.

12. Merkt E.V. Metodicheskie osnovy strategii razvitiya morskikh torgovykh portov v konkurentnoy srede [Methodical bases of the development strategy of sea trading ports in a competitive environment]. Candidate's thesis. / E.V. Merkt – Odessa, 2002. – 186 p.

13. Nikulin S.G. Porty Ukrainy otkryvayutsya dlya chastnykh investorov i gruzovladel'tsev [Ports of Ukraine opened for private investors and cargo]. / S.G. Nikulin //Porty Ukrainy – Ports of Ukraine - 2013 – Is. 5. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=23623>

14. Poplavska, N.V. Dosvid i praktyka upravlinnia vytratamy portovoho hospodarstva [Experience and practice of spending ports]. / N.V. Poplavska // Vodnyi transport – Water Transport, 2013- Is.2 (17) - P. 107-111.

15. Hoteeva N.V. Elementy sistemy kontrolya zatrat predpriyatiya portovoy deyatelnosti [Elements of system control of cost the enterprise of port activity]. / N.V. Hoteeva// Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti – Development of methods for the control and management of transport, 2008. – Is. 28. – P. 102-111.

16. Cherniuk, N.V. Rol sobivartosti u rynkovykh umovakh diialnosti morskyykh portiv [The role of cost in market conditions of seaports] / N.V. Cherniuk // Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti – Development of methods for the control and management of transport, 2003 - Is.16. – P. 102-112 .

17. Shyrovkov M.A. Rozvytok systemy stratehichnoho upravlinnia vytratamy v sferi portovoi diialnosti [Development of strategic cost management in the area of port activity]. / M.A. Shyrovkov //Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti – Development of methods for the control and management of transport, 2013- Is.44 - P. 25-34

Анотація

Для забезпечення ефективної роботи портових операторів при умові збереження рівня їх конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі, на перший план виходить питання управління витратами, під яким розуміється процес цілеспрямованого формування витрат за їх видами, місцями і носіями при постійному їх контролі та оптимізації.

З метою максимального наближення групування витрат портового оператора за різними класифікаційними ознаками до загальноприйнятих в Україні стандартів, пропонується розглядати які об'єкт системи управління витратами портового оператора поточні (операційні) витрати, які містять й витрати на здійснення основної експлуатаційної діяльності.

Враховуючи, що рівень конкурентоспроможності морських портів достатньою мірою залежить від витратної частини формування рівня тарифів підкреслимо, що проблема підвищення ефективності діяльності портових операторів особливої актуальності набула саме сьогодні, коли в портовому господарстві відбуваються серйозні трансформаційні процеси. Крім того, в умовах дії портового оператора на основі договору концесії збільшується складова постійних витрат, яка і на сьогоднішній день складає 50-70 % витрат, що знижує конкурентоздатність в цілому. Якщо прибрати ПДВ, то істотним чином збільшиться конкурентоздатність портового оператора.

Підприємства портової діяльності з набуттям значної самостійності в питаннях ведення господарської діяльності змушені істотно знижувати свої витрати, тому що успіху в динамічному конкурентному портовому середовищі досягають лише ті підприємницькі структури, які спроможні оптимізувати свої витрати, забезпечуючи при цьому необхідну якість портової продукції і послуг.

Сучасне функціонування портових операторів, обумовлене складними економіко-політичними умовами та жорсткою конкуренцією, вимагає застосування нових інструментів управління, одним із яких є управління витратами, яке при правильному використанні може надати можливість портовим операторам посилити свої конкурентні позиції на ринку портових послуг. Такі позиції підприємства і подальший їх розвиток значно залежать від ефективності управлінських рішень щодо вибору методів та способів організації впровадження системи управління витратами, що потребує визначення стратегічних пріоритетів в діяльності портового оператора. Запропонований методичний підхід до визначення внеску транспорту у створення ефекту споживчої вартості, який реалізується у інших галузях економіки, його кількісний вимір і механізм розподілення між клієнтурою та транспортними підприємствами дозволить розширити аналітичні можливості для формування інформації щодо прийняття оптимальних управлінських рішень.

УДК 656.615(338.24:338.246)(477)

APPLICATION OF CONCESSION IN THE REFORMING PROCESS OF
THE PORT INDUSTRY: FEATURES FOR UKRAINE
ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕСІЇ В ПРОЦЕСІ РЕФОРМУВАННЯ
ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ: ОСОБЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ

Remzina Natalia
Ремзіна Н.А.

У статті досліджено концесію як важливу форму державно-приватного партнерства. Проаналізовано концесію як економічну категорію та як метод реформування портової галузі. В статті розглянуті особливості, можливі наслідки, ризики та переваги застосування концесії в портовій галузі України.

Introduction. Commercial sea ports play strategically important role for the sustainable development of Ukrainian economy. The geographical location of Ukraine promotes the development of its transport capacity, integration into the global transport system, to be a state that has the ability to ensure the transit of goods through the center of Europe by the shortest route. It is important for Ukraine to create and develop the competitive advantages in the maritime industry. Outdated management system of the maritime industry, imperfect legal framework, unflexible tariff policy, lack of investments in the modern infrastructure and new technologies confirm the need to introduce new forms of management of commercial sea ports. In order to implement the market reforms to the port sector scientists consider to study the case of privatization of the seaports or the concession as one of the most effective forms of public-private partnership. According to the Law of Ukraine «The list of objects of the state property that can't be privatized» the seaports of Ukraine are not the object of privatization [3]. But the government of Ukraine declares about the need to attract private capital to the seaports. Which way of reforming of Ukrainian port sector is optimal: privatization or concession? Scientists have different points of view.

Formulation of the problem. The reform of the port sector was established by the Law of Ukraine “The seaports of Ukraine” adopted in 2012. According to the Law, one of the most perspective form of private investment to the port infrastructure is the concession. Thus, due to the reforms of the port sector in Ukraine the issue of concession as a form of development of commercial seaports, is actual.

Analysis of the recent researches and publications. The issue of concession in the port industry is studied by domestic and foreign scientists, such as Gura O.L, Zyatina D.V., Kotlubai A.M., Baird A., Lourdes Trujillo L., Nobela G. and many others. The purpose of the article. The aim of this work is to analyze concession in the reforming process of the port industry and its features for Ukraine. In order to achieve this goal it is necessary to examine the concession as an economic category, to study the characteristics of concession in the port industry and consider the potential risks and benefits of the application of concession to the Ukrainian port industry.

Statement of base material with full justification of the scientific results. Over recent decades, a general trend has been observed for port management to move from

the public to the private sector. Advantages of greater private sector involvement in ports include increased efficiency and reduced cost to the public sector, while negative impacts include the loss or increased ambiguity of state control as well as the difficulties and risks involved in managing the tender process and subsequent monitoring [9, p.282].

First, it is important to examine the concession as an economic category.

Concession (concession agreement) – is a specific form of relationship between the public and private sector. The state (the region), being the full holder of the property, entitles the private partner to perform the certain functions under the contract and empowers it in order to ensure the normal functioning of the object of concession within a defined period of time. According the concession agreement concessionaire pay fee for the use of state or municipal property. The products that are manufactured by the object of concession are in the ownership of concessionaire [8, p.118]. The object of the concession is always the state (municipal) property and monopolistic activities of the state or municipality. One of the concession agreement party is always the state or municipality [6, p.66].

The economic content of the category “concession” are the relations between the state and private capital on the management of state property through private initiative within the contractual relationship. Unlike the privatization, property remains in the state ownership. Unlike lease, concession agreements have longer terms that are calculated for decades [5, p.115]. A concession contract is, by definition, more complex than a license, since it involves not only questions about service provision, but also about adequate maintenance of assets, investments to be made, and risk allocation between the regulator and concessionaire [10, p.24]. Concession contracts can be regarded as an intermediate solution between public ownership and full privatization of a port. Private participation is introduced to achieve efficiency gains in the industry, and at the same time political concerns are safeguarded by not making society lose ownership of essential assets.

Concession agreement as form of the public-private partnership is characterized by a large number of species of concession schemes [5, p.115]:

- BOT (Build – Operate – Transfer) – Concessionaire ensures the construction and operation (mainly on property rights) within the prescribed period, after which the facility is transferred to the state. This scheme is considered as a classic form of concessions;

- BTO (Build – Transfer – Operate) – Concessionaire constructs the object that transfers to the state ownership immediately after completion of the construction. Then it is transferred to the concessionaire in the operation;

- BOO (Build – Own – Operate) – Concessionaire builds and operates the object of concession, having the ownership.

- BOOT (Build – Own – Operate – Transfer) – Concessionaire owns and operates the constructed facilities within a certain period, after which the facilities are transferred to the state ownership;

- BBO (Buy – Build – Operate) – form of sale, which includes restoring or expanding the facility. The state is selling the facility to the private sector that improves it in order of the effective management.

The advantages of the concession mechanism for the state are following: it removes the financial burden from the state, as the concessionaire undertakes to carry out all the costs of financing, management and maintenance of the object of concession; concessionaire has to pay concession payments to the state budget.

Because of the advantages of the concession as a mechanism for investment in the port industry (fundraising transparency, efficient management, legal protection of investments, development of the targeted port facilities) a lot of leading maritime countries use concession. [5, p.114]. Consider the possibility of application concession in the port industry in Ukraine. According to the Resolution of the Cabinet of Ministry of Ukraine (15 October 2012, N 1055) all the Ukrainian seaports can be the objects of concession. Each port can be considered as one integral property complex or as a system of integrated property complexes that provide comprehensive services in the field of operation of seaports and their infrastructure [4]. So the object of concession can be the port as a whole. Or the port can be separated into parts (integral property complexes), each of which can provide port services and be the object of concession. But today there is no clear mechanism for transferring seaports in concession in Ukraine. Concession can be useful for the state and society, can attract investments to the port industry if we can answer on the following questions: for what purposes, on what principles and whom we can transfer ports into concession. First, it is important to develop economically capable mechanism and then declare the beginning of the process.

Otherwise the process of transferring ports into concession is associated with significant risks, including the following:

- Risk of transformation of the ports to the transport link of large financial-industrial groups that are interested in handling their cargo. In the case of transferring of the ports in concession to the cargo owners, ports cease to grow and can be exhausted to the edge, because cargo owners will seek for minimization of their transport costs, they are not interested in the development of the port capacity. Thus, after the expiry of the concession agreement port assets will be unable to work effectively. The worldwide practice shows that ports are usually transferred to the concession for those companies, whose business is cargo handling. The most famous concessionaires are the companies-owners of cargo ships. These companies typically aim to manage terminals in order to control the time of cargo handling.

- The risk of appearance of monopolies in the port. Concessionaire may limit access to the port to other cargo owners and other cargo flows. Port is a public transport hub, which is never focused on one cargo owner. Therefore, the concession agreement should prescribe safeguards to prevent this situation. Otherwise, the state loses its transit potential.

- The risk of understating of the concession payment. Globally the following scheme is used: the more the concessionaire invests in the object of concession, the less concession payment is, and vice versa. The aim of the scheme – to increase the return of the object improving the quality of the asset. But in Ukraine concession rate depends on return on assets ratio (fixed assets turnover ratio): the lower return on assets ratio – the lower the concession payment. And in order to reduce return on assets ratio, it is enough to inflate the carrying value of fixed assets transferred to concession.

In order to avoid abuse, most countries prefer short-term concessions that promote competition. Long-term concessions are used only to obtain the large investments.

Despite the mentioned risks, the Ministry of Infrastructure of Ukraine continues to prepare the seaport “Yuzhnyy” for transferring to concession. This port is the most abyssal Ukrainian port. The state made dredging and reconstructed berths.

For this port the concession payment should be as high as possible. Otherwise, there is a risk that the port capacity would be used only in the interests of the concessionaire.

In order to reduce existing risks, it is important to provide the careful design of the selection process deciding which firm or consortium will be granted the concession. It is necessary to determine which candidate can more efficiently run the assets that are the object of concession, and whether they have sufficient capacity to implement associated building/rehabilitation projects.

According to Trujillo L. and Nobela G. a selection process is based on two consecutive phases [10, p.32]:

- Pre-qualification: in a first stage, those firms satisfying several criteria are selected to be evaluated on their proposals. Criteria considered in this phase usually include experience in the seaport industry and some minimum financial capacity. By this prequalification, the number of candidates can be reduced to a small number, whose proposals for the particular project can be studied in great detail.

- Concession award: in the second stage, the goal is to select a bid that is closest to the objectives pursued by the port authority. Thus, in general, if financial needs is the basic reason, the winning proposal is the one that offers a higher fee payment to the port authority. If port efficiency is in priority, the winning proposal is the one that offers lower charges to port users. If the concession involves some investment projects, it is also possible to evaluate the performance indicators of the projects.

In the example of the port of Mar del Plata (Argentina), it was decided to summarize all three criteria to a single index. The final decision was then taken on the basis of the information from this index, to which was added the first index calculated in the pre-qualification stage. Thus, this example constitutes one of the more sophisticated systems of firm selection, since it uses all the information provided by candidates. The process should be as transparent as possible. In the case of the concessions for the terminals of the port of Buenos Aires (Argentina), the selection process was designed so that a candidate was only allowed to win one of the terminals, as a way to promote competition in the bidding process (not all terminals had the same characteristics, and therefore all bidders were supposed to tailor the bids to win the more attractive assets) [10, p.32]. The Law of Ukraine “The seaports of Ukraine” was adopted in order to create a favorable investment climate in the port sector and attract private capital to increase the competitiveness of Ukrainian ports and modernize its assets. Concession is one of the most optimal forms of economic activity in the port sector. But because of the procedural complexity and the imperfection of concession legislation concession agreements are not treated in the port sector. Thus, the legislation requires changes and improvements that will take into account the legal and economic realities and all possible risks [7, p.203].

Conclusions of this study. To summarize, the concession can be an effective form of management of the port industry. In the first instance, it is necessary to improve the legislation in this area and to develop a transparent mechanism for signing the concession contract. The concession is appropriate only if it provides construction of new facilities – terminals, berths, dredging of the water area, but not if it only provides the benefits of the use of existing port assets to the concessionaires. The concession can be an effective method of reforming of the port sector in Ukraine, if it ensures the interests of the state and society.

References

1. Zakon Ukrainy "Pro mors'ki porty", Verhovna Rada Ukrainy; Zakon vid 17.05.2012 № 4709-VI. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
2. Zakon Ukrainy "Pro koncesii", Verhovna Rada Ukrainy; Zakon vid 16.07.1999 № 997-XIV. [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.
3. Zakon Ukrainy «Pro perelik ob'ektiv prava derzhavnoi vlasnosti, shho ne pidljagajut' pryvatyzacii» vid 07.07.1999 №847- XIV [Elektronnyj resurs] – Retrieved from: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/847-14>.
4. Postanova KМУ «Dejaki pytannja nadannja v koncesiju ob'ektiv derzhavnoi vlasnosti» vid 15 zhovtnja 2012 r. N 1055. [Elektronnyj resurs] Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1055-2012>
5. Gura O.L. Koncesija jak forma zaluchennja pryvatnyh investytsij/ O.L. Gura // Zovnishnja torgivlja: ekonomika, finansy, pravo - 2013 - №1 - P.112 – 117.
6. Derjabyna M. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: teoryja y praktyka / M. Derjabyna // Voprosy ekonomyki. — 2008. — № 8. — P. 61—77.
7. Zjatina D.V. Koncesija v mors'kyh portah – investytsijni ryzyky ta shljahy I'h zmeshennja// Mytna sprava'2015 - chastyna 2 - №1 (97) - P. 198 – 204.
8. Kulikov A.I. Koncesija jak forma realizacii' spil'nyh proektiv derzhavy ta biznesu / A.I. Kulikov // Ekonomika ta derzhava, 2013 - №5 - P.117-119.
9. Baird A. Privatization trends at the world's top-100 container ports. / A. Baird //Maritime policy and management, 2002 - V 29 (271)– 284p.
10. Trujillo L. Privatization and regulation of the seaport industry. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Spain). / L.Trujillo, G. Nobela //World Bank, World Bank Institute, Governance, Regulation, and Finance, 1999. -64 p.

Анотація

Морські торговельні порти стратегічно важливі для сталого розвитку української економіки. Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції у світову транспортну систему, насамперед як держави, що має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом. Для України є важливим створювати та розвивати власні конкурентні переваги в морській галузі. Застаріла система управління морської галузі України, нерозвиненість державного партнерства та нормативно-правової бази, негнучкість тарифної політики, недостатність інвестицій в сучасну інфраструктуру та нові технології підтверджують необхідність впровадження нових форм управління морськими торговельними портами. У зв'язку з реформуванням портової галузі України питання концесії, як форми розвитку діяльності торговельних морських портів, потребує детального вивчення.

Концесія є важливою формою державно-приватного партнерства. Аналізуючи концесію як економічну категорію, в статті розглянуті характерні ознаки концесії, її предмет, суб'єкти, види концесійних схем. У статті проведено дослідження щодо застосування концесії в процесі реформування портової галузі України: приведені переваги концесійного механізму для держави, розглянуті можливі ризики, з якими пов'язаний процес передачі портів у концесію, проаналізовано правове регулювання концесії портів, розглянуто механізм відбору фірми, якій буде надана концесія.

СУМІЖНІ СИСТЕМИ

УДК 351.824

ІННОВАЦІЙНО-ЕКОЛОГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ У РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОМУ ПРИРОДОКОРИСТУВАННІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Садченко О.В.

У статті розглядаються питання розвитку рекреаційно-туристичного комплексу приморських регіонів України за допомогою інноваційно-екологічного управління. Запропоновано проведення торгів (тендерів) природних ресурсів, техніки і технологій екологічного призначення, економіко-екологічних проектів.

Вступ. З метою залучення державних або недержавних коштів на розвиток рекреаційно-туристичного комплексу приморських регіонів України та підвищення ефективності використання даного ресурсу слід розглянути відносини управління підпорядкування, які передбачають таку взаємодію між людьми, коли право приймати рішення належить тільки одній стороні: державі (народу), а інструментом реалізації цих відносин може бути тендер на укладання контрактів на користування рекреаційно-туристичними ресурсами регіону, на виконання природоохоронних заходів.

Постановка проблеми. При розгляді трансакцій управління рекреаційно-туристичним ресурсом приморських територій інструментом підвищення ефективності рекреаційно-туристичного комплексу є ефективне використання рекреаційного ресурсу через інструмент - тендер (з урахуванням екологічних особливостей), а туристичний ресурс слід розглядати через туристичні кластери. Рекреаційно-туристичний комплекс можемо розглядати як єдину рекреаційно-туристичну систему, використовуючи загальні механізми реалізації раціонального використання, відтворення та охорони навколишнього природного середовища.

Важливе значення, для використання природних ресурсів у сфері рекреації і туризму, має діяльність місцевих органів управління, громадських і приватних організацій, які розробляють і реалізують програми розвитку конкретних територій з метою підвищення ефективності розвитку рекреації і туризму. Їх співпраця з департаментами та управліннями з природних ресурсів і екології забезпечить комплексність дій збалансованого природокористування. При цьому основними організаційними формами освоєння і використання природних рекреаційно-туристичних ресурсів в умовах ринку повинні стати кластери, рекреаційно-туристичні парки, рекреаційні туристичні компанії.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї проблеми. Подальше дослідження проблеми рекреаційно-туристичного природокористування особливо актуально для приморських районів України, де ресурсні можливості території використовуються недостатньо і переважно екстенсивно, часто не

приділяється належної уваги збереженню навколишнього природного середовища регіону.

Аналіз існуючого досвіду в області трансакцій управління дає підставу говорити про те, що проблема управління рекреаційно-туристичним природокористуванням Приморських регіонів України в просуванні екологічно збалансованого бізнесу та його реалізації, за допомогою екологічних тендерів рекреаційно-туристичних ресурсів як на вітчизняних, так і міжнародних ринках практично не розроблена в нашій країні.

Формування завдання дослідження. Метою цієї статті є розгляд сталого управління рекреаційно-туристичним природокористуванням Приморських регіонів України з урахуванням інноваційних підходів, екологічних тендерів в забезпеченні постійно відтворюючих соціальну якість таких територій і ресурсів.

Виклад основного матеріалу. Згідно Дж.Р. Коммонс, трансакція - це не обмін товарами, а відчуження і присвоєння прав власності і свобод, створених суспільством. У цьому визначенні особливий інтерес представляють слова «створених суспільством», це твердження має сенс (по Коммонсу) в силу того, що інститути забезпечують поширення волі окремої людини або групи людей даної області, в рамках якої він (вони) може впливати на навколишнє середовище безпосередньо своїми діями, т. е. за рамками фізичного контролю, і, отже, виявляються трансакціями, на відміну від індивідуальної поведінки як такого або обміну товарами. Дж.Р. Коммонс розрізняв три основні види трансакцій, але ми зупинимося тільки на трансакції управління. Трансакція управління - в ній ключовим є ставлення управління підпорядкування, яка передбачає таку взаємодію між людьми, коли право приймати рішення належить тільки одній стороні. У трансакції управління поведінка явно асиметрично, що є наслідком асиметричності становища сторін і, відповідно, асиметричності правових відносин [1,2]. При розгляді природних ресурсів, зокрема рекреаційно-туристичних, саме така трансакція має сенс і реалізацію через загальнонародну власність на природні ресурси, так «земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності Українського народу. Від імені Українського народу права власника здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених цією Конституцією. Кожний громадянин має право користуватися природними об'єктами права власності народу відповідно до закону» [3], тому завжди буде асиметрія в управлінні природними ресурсами і остаточне рішення по використанню, відтворенню, відновленню та охорони природних ресурсів будуть приймати владні структури. Як відомо, в основі трансакцій управління лежить поєднання дії економічних законів з практикою забезпечення соціальної та екологічної безпеки населення. При розгляді трансакцій управління в рекреаційно-туристичному природокористуванні особливе місце займуть питання торгів (тендера) природних ресурсів, техніки і технологій екологічного призначення, економіко-екологічних програм.

Чинне законодавство України в сфері проведення тендерів базується на Положенні про порядок організації та проведення міжнародних торгів (тендерів) у сфері державних закупівель товарів (робіт, послуг) іноземного

походження, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 28 червня 1997 року № 694. На сьогоднішній день в рамках Закону України "Про здійснення державних закупівель", який вступив в силу 30.07.2010 і Положення про порядок організації та проведенні міжнародних конкурсних торгів (тендерів) [4,5,6] розглядається проведення торгів (тендерів) природних ресурсів (зокрема - надр), техніки і технології екологічного призначення, економіко-екологічних програм.

Основною метою організації торгів є підвищення ефективності використання природних ресурсів, техніки екологічного призначення, екологічно чистих технологій, товарів і послуг, проведення програм з оздоровлення навколишнього середовища (програм з екологічної безпеки, спрямованих на зниження ймовірності виникнення екологічно небезпечних ситуацій, зменшення масштабів їх впливу і забезпечення безпеки довкілля). На тендерах кожен торг передбачає звести разом одного покупця з декількома потенційними продавцями. Тому завдання тендера зводиться до того, щоб забезпечити замовнику можливість вибору одного з варіантів пропозиції за такими критеріями, як ціна, але з урахуванням екологічних складових або інтерналізації зовнішніх витрат, ряд техніко-економічних і екологічних параметрів.

Специфіка екологічних торгів полягає в тому, що розглянута тендерним комітетом ціна повинна враховувати альтернативну вартість рекреаційно-туристичного ресурсу. Альтернативна вартість - це потенційна віддача від кращого з усіх тих варіантів використання рекреаційно-туристичного ресурсу, які були принципово можливі, але залишилися невикористаними. В економіці природокористування ці вартості дозволяють оцінити природний об'єкт або ресурс, що мають занижену або взагалі не мають ринкову ціну, через втрачені доходи і вигоди, які можна було б отримати при використанні даного об'єкта або ресурсу в інших цілях. Чим менше альтернативна вартість природно-рекреаційного блага, тим менше потрібно витрат для компенсації економічних втрат від збереження цього блага [7, 8].

При визначенні ціни проекту, використовуваного ресурсу, товару, послуги і роботи екологічного тендеру слід розрізняти поняття економічної цінності рекреаційно-туристичного ресурсу і його ціни. Економічна цінність охоплює всі три функції рекреаційно-туристичного ресурсу, а в ціні ж фактично відбивається тільки його перша природна функція - оцінка природного ресурсу. Якщо відбувається збіг ціни і оцінки (цінність) рекреаційно-туристичного ресурсу, тоді функціонування економіки, співвідношення попиту і пропозиції, поведінка споживачів будуть враховувати екологічний фактор. В цьому відношенні позитивним є поява ринків нових товарів (ресурсів) і послуг, пов'язаних з природними функціями, які ще не мають в даний час ціни.

До критеріїв оцінки повинні бути віднесені:

- комплексна економіко-екологічна оцінка впливу запланованої чи здійснюваної діяльності на стан навколишнього природного середовища, використання і відтворення природних ресурсів, здоров'я населення;
- забезпечення комплексної переробки, утилізації і ефективного використання відходів виробництва;
- заходи щодо економії водних ресурсів, забезпечення ефективної очистки всіх видів стічних вод;
- заходи з охорони атмосферного повітря від забруднення;

- забезпечення схоронності, охорони і відтворення об'єктів рослинного і тваринного світу та природно-заповідного фонду;

- забезпечення захисту населення і навколишнього природного середовища від шкідливого впливу антропогенних фізичних, хімічних і біологічних факторів і т. д.

Грошова оцінка природних ресурсів досі відсутня в такому узагальнюючому статистичному ресурсному показнику, яким є національне багатство. Згідно з офіційною версією, національне багатство є сукупність ресурсів країни, що складають необхідні умови виробництва товарів, надання послуг і забезпечення життя людей. А рекреаційно-туристичний ресурс покращує добробут людей, так як є продуктивною силою держави. Не всі підходи до визначення оцінки рекреаційно-туристичного ресурсу добре розроблені, в них є суперечливі моменти, проте на їх основі можна в першому наближенні оцінити економічну цінність природно-рекреаційного ресурсу.

Рішення про проведення приймається замовником після затвердження в установленому порядку техніко-економічного та економіко-екологічного обґрунтування і тендерної документації, їх узгодження з чинним законодавством і відповідними органами державної влади і місцевого самоврядування.

Метою проведення таких тендерів екологічного спрямування на укладання контрактів на користування рекреаційно-туристичними ресурсами є залучення коштів іноземних та вітчизняних інвесторів для забезпечення ефективного і раціонального використання даного ресурсу із застосуванням новітніх технологій, створення вигідних для держави умов укладання контрактів на користування рекреаційно-туристичними ресурсами з подальшим оформленням та отриманням спеціальних дозвільних документів. Торги повинні бути тільки відкритими, в яких беруть участь претенденти всіх форм власності. Після прийняття Кабінетом Міністрів України рішення про проведення тендера його замовник створює тендерний комітет у складі уповноважених представників зацікавлених міністерств, інших центральних і місцевих органів виконавчої влади. Тендерний комітет контролює хід роботи, пов'язаної з проведенням тендеру, стверджує тендерну документацію та результати тендеру, остаточно узгоджує умови контракту з переможцем тендеру [6].

Відповідність претендента економіко-екологічним вимогам визначається тендерним комітетом (державні службовці та представники громадськості, що складаються з людей, які проживають в приморському регіоні) за оцінкою поданого ним пакету документів.

До участі в тендері не допускаються претенденти, діяльність яких:

- не відповідає економіко-екологічним вимогам приморських територій України,

- визнані банкрутами або щодо яких порушено справу про банкрутство,

- не мають фінансових можливостей для реалізації економіко-екологічних програм по рекреаційно-туристичного комплексу приморських регіонів,

- ліквідуються,

- подали разом із заявкою на участь в тендері неправдиву економіко-екологічну інформацію і т.д.

Слід використовувати також при аналізі проектів тіньові проекти. Це

варіант підходу компенсуючих витрат, в якому досліджують потенційні витрати для заміщення втраченого або пошкодженого ресурсу ідентичним в альтернативному місці. Тіньовий проект, таким чином, фізично відшкодовує втрату ресурсів. Для проведення оцінки тендерних пропозицій замовником можуть залучатися експертні організації чи окремі фахівці.

Після всебічного розгляду пропозицій, що надійшли оголошується переможець торгів, з яким замовник укладає контракт.

Слід використовувати також при аналізі проектів тіньові проекти використання і охорони рекреаційно-туристичного ресурсу в основі котрого лежать компенсуючі витрати, в якому досліджують потенційні витрати для заміщення втраченого або пошкодженого ресурсу ідентичним в альтернативному місці. Тіньовий проект, таким чином, фізично відшкодовує втрату ресурсів. Для проведення оцінки тендерних пропозицій замовником можуть залучатися академічні організації (або окремі фахівці) як експерти. Після всебічного розгляду пропозицій, що надійшли оголошується переможець торгів, з яким замовник укладає контракт.

Необхідно відзначити, що іноземні виконавці мають рівні з національними виконавцями умови участі в процедурах торгів екологічних проектів. Але в деяких випадках замовник надає перевагу тендерній пропозиції, поданій вітчизняними організаціями. Це відбувається шляхом застосування преференційної поправки до ціни такої пропозиції. Преференційна поправка по закону - це спосіб переваги замовником вітчизняного виробника при визначенні переможця процедур закупівель обладнання екологічного призначення, екологічних програм шляхом застосування відсоткової межі до ціни його тендерної пропозиції у порівнянні з найбільш вигідним серед поданих. Саме таким чином здійснюється захист вітчизняного ринку рекреаційних і туристичних ресурсів, але про це необхідно інформувати виконавців в оголошенні про здійснення процедури закупівлі.

Висновки. Врахування екологічних чинників у сфері рекреаційно-туристичного природокористування, проведення системних заходів по екологізації туристичної діяльності та відповідних інституційних змін буде сприяти сталому розвитку туризму в нашій країні на основі збалансованості інтересів всіх учасників процесу-тендера. Реалізація Стратегії сталого розвитку туризму як інтеграції економічних, соціальних і екологічних цілей складе надійну основу для євроінтеграційного процесу України.

На сьогоднішній день українські компанії не адаптовані до постійно зростаючих вимог в частині обсягу та якості еколого-економічної інформації, що надається на конкурсні торги, особливо в частині екології, що відповідно знижує конкурентоспроможність компанії. Погано налагоджені збір і систематизація інформації про соціальні умови, податковому законодавстві, нормах екологічного права, наявності та спеціалізації робочої сили, матеріалах, житловому фонді за місцем проведення тендерів. Такі недоліки значно гальмують підготовку пропозицій і часто згодом призводять до програшу в тендерах.

Література

1. Тарушкин А.Б. Інституційна економіка. / А.Б.Тарушкин – СПб.:Питер, 2004.- С. 89-132.

2. Коммонс Дж.Р. Інституційна економіка/ Дж.Р. Коммонс //TERRA ECONOMICUS, 2012 – том 10 – №3. – С.69-76

3. Конституція України на веб-сайті Офіційного інтернет-представництва Президента України. – від 2 червня 2016 року N 1401-VIII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show>

4. Положення про порядок організації та проведення міжнародних торгів (тендерів) в Україні, від 21 жовтня 1993 р., № 871 – Київ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/871-93>

5. Положення про порядок організації та проведення міжнародних торгів (тендерів) у сфері від державних закупівель товарів (робіт, послуг) іноземного походження, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 28 червня 1997 року № 694. – 30.07.2010. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://laws.tendergid.ua>

6. Закону України «Про здійснення державних закупівель» № 2289-VI від 30.07.2010. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apteka.ua/article/46270>.

7. Садченко О.В. Принципи і концепції екологічного маркетингу: Монографія. – Одеса: Астропринт, 2002. – 400 с.

8. Садченко О.В., Харичков С.К. Екологічний маркетинг: поняття, теорія, практика і перспективи розвитку. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. – 146 с.

Abstract

This article deals with the development of recreational and tourist complex coastal regions of Ukraine through innovation and environmental management. More efficient use of recreational and tourism resource should be considered subordinate relationship management, which assume such an interaction between people, when the right to decide belongs to only one side: the state (nation), and the instrument for the implementation of these relations may be tender for contracts for the use of recreational and tourist resources of the region, on the implementation of environmental protection measures.

The specifics of environmental trading is considered that the price of the tender committee should take into account the opportunity cost of recreational and tourism resource. In environmental economics, these allow us to estimate the cost of the natural object or resource, having underestimated or did not have a market price through lost income and benefits that could be obtained by using the object or resource for other purposes. The less the opportunity cost of natural and recreational benefits, the less the need to compensate for the cost of economic losses caused by preservation of this good.

In determining the prices of recreation and tourism resources, goods, services and works environmental tender should distinguish between the economic value of recreational and tourism resource and its price. The economic value covers all three functions of recreation and tourism resources, and the price is actually reflected only his first natural feature – an estimation of a natural resource.

УДК 35.073.515(338.48+502.35)

ІНСТИТУЦІЙНІ ЗАСАДИ РОЗБУДОВИ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ПРИРОДНІ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНІ РЕСУРСИ

Хумарова Н.І., Голікова О.С.

Досліджено функції центральних виконавчих органів та їх територіальних структур, що займаються питаннями рекреаційного природокористування та ступінь запровадження функцій привласнення та використання природних рекреаційно-туристичних ресурсів. Визначено інституційні засади розбудови відносин власності на них. Обґрунтовано необхідність здійснення єдиної державної політики в галузі розвитку відносин привласнення природних ресурсів.

Постановка проблеми. Розвиток ринкових відносин в усіх сферах національної економіки, в тому числі і її рекреаційно-туристичному секторі, визначається розвитком відносин власності на техногенні та природні фактори виробництва. На тлі загальнонародної власності на природні ресурси, техногенні фактори виробництва в цій сфері знаходяться в основному в приватній власності. Залишається багато природних ресурсів, які потенційно могли б використовуватися в якості рекреаційно-туристичних, зараз не залучені в господарський обіг. Без реалізації сучасних методів раціонального природокористування деякі з них починають деградувати від антропогенної діяльності та природних явищ. Ті природні ресурси, які залучені в господарський обіг, використовуються в рекреаційно-туристичній сфері не завжди ефективно. Тому особливо важливим аспектом підвищення ефективності рекреаційно-туристичної діяльності, раціонального використання природних ресурсів в інтересах всього народу та підвищення соціо-економіко-екологічного ефекту їх використання є розвиток інституційного забезпечення функціонування цієї сфери економіки та удосконалення відносин власності на природні ресурси.

Актуальність полягає в необхідності розвитку рекреаційно-туристичного потенціалу національної економіки на основі удосконалення державного управління діяльністю підприємств цього сектору господарювання в контексті раціонального використання та збереження рекреаційно-туристичних природних ресурсів (РТТР), які є надбанням всього народу, для сучасного та майбутніх поколінь.

Аналіз публікацій Державне управління рекреаційно-туристичною сферою національної економіки досліджується з позицій його впливу на діяльність господарюючих суб'єктів та на ефективність використання РТТР для забезпечення сприятливих умов розвитку туризму з одночасною реалізацією державних пріоритетів щодо збереження, відновлення та підвищення якості довкілля [1, 2, 3]. В той же час питання розпорядження державою загальнонародною власністю на природні рекреаційно-туристичні ресурси залишається відкритим, зокрема відсутні інституційні засади розбудови відносин власності в рекреаційно-туристичному природокористуванні.

Метою статті є визначення інституційних засад розбудови управління туристично-рекреаційною діяльністю з урахуванням відносин власності на природні ресурси.

Викладення основного дослідження. Аналіз сучасної організаційно-управлінської системи туристично-рекреаційної діяльності та природних ресурсів рекреаційно-туристичного призначення проводився згідно документів Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Міністерства екології та природних ресурсів України, Державного агентства водних ресурсів України, Державної служби геології та надр України, Державного агентства земельних ресурсів України, Державного агентства лісових ресурсів України, Служби державної охорони природно-заповідного фонду та показав таке. На основі прийнятої постанови Кабінетом Міністрів України «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» від 10 вересня 2014 р. №442, затвердженої 16 вересня 2014 р., відбулося скорочення центральних органів виконавчої влади шляхом їх ліквідації та/або реорганізації. В результаті було ліквідовано Державне агентство з питань туризму та курортів Міністерства інфраструктури України, а його функції покладено на Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (окрім виконання державного контролю у сфері туризму, який покладено на створений орган – Державну службу України з питань безпеки харчових продуктів та захисту споживачів).

Зараз управління рекреаційно-туристичною діяльністю здійснює Міністерство економічного розвитку та торгівлі України (Мінекономрозвитку), на рівні областей - управління туризмом та рекреацією входить до компетенції обласних державних адміністрацій, на рівні міст існують департаменти туризму, екології або розвитку рекреаційних зон тощо. Позитивним фактором є те, що державні органи виконавчої влади та місцеві органи самоуправління намагаються здійснювати регулювання розвитку рекреації та туризму. Негативним моментом є те, що їх діяльність здійснюється без необхідної для цього державної підтримки та виділення необхідних коштів з відповідних бюджетів для проведення заходів щодо розвитку туризму та рекреації, та природних ресурсів, що їх забезпечують.

Мінекономрозвитку є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує: формування та реалізацію державної політики розвитку підприємництва, державно-приватного партнерства, туризму та курортів (крім здійснення державного нагляду (контролю) у сфері туризму та курортів). Основними завданнями Мінекономрозвитку є сприяння розвитку ринку туристичних послуг на державному рівні, надання ваучерів на право ведення туристичної діяльності, присвоєння зірок готелям, реклама туризму та створення умов привабливості туристичних послуг. Щодо природних ресурсів без яких неможливим стає процес надання рекреаційно-туристичних послуг, то до обов'язків Мінекономрозвитку відноситься облік туристичних ресурсів України, забезпечення їх раціонального використання та охорона; встановлення порядку створення, забезпечення та участь у веденні Державного кадастру природних територій курортів. Треба зауважити, по-перше, що РТПР представляють собою поліфункціональну екологічну систему і в сучасних умовах державного управління є об'єктами регулювання окремих поресурсних міністерств та агентств. По-друге, РТПР не можуть обмежуватися лише

кадастром природних територій курортів, вони набагато ширші за напрямками рекреаційного використання та включають різноманітні природні ресурси. У структурі Державного кадастру природних територій курортів є певні недоліки: відсутня оцінка стану природних ресурсів, відомостей про їх зміну протягом використання власником на праві оренди, обмеження форм та прав власності на даний природний ресурс, виконання обмежень та обтяжень користувачем, природний ресурс не розглядається з позицій екосистемного підходу.

Головною метою діяльності Департаменту туризму та курортів Мінекономрозвитку є забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері туризму та курортів (крім здійснення державного нагляду (контролю) у сфері туризму та курортів). До складу департаменту входять: *відділ* координації туристичної діяльності; *відділи* маркетингу та міжнародної діяльності. Функціями департаменту туризму та курортів є розроблення пропозицій щодо формування та реалізації державної політики у сфері туризму та курортів, у тому числі: - визначення та реалізація основних напрямів державної політики у сфері туризму; - визначення основ безпеки туризму; - нормативно-правове регулювання відносин у сфері туризму (туристичного, готельного, екскурсійного та інших видів обслуговування громадян); - установа системи статистичного обліку та звітності у цій сфері та інші. Зазначимо, що зараз в основному техногенні фактори виробництва рекреаційних товарів, послуг та продуктів знаходяться у приватній власності, а природні рекреаційні ресурси – у різних формах та правах власності, що ставить перед державними органами управління цією сферою національної економіки непросте завдання визначення границь державного регулювання розвитку приватного бізнесу та регулювання використання й охорони РТПР, що знаходяться в різноманітних формах власності. Це питання залишається малодослідженим і до функціональних обов'язків Департаменту туризму та курортів не входить.

Згідно нормативних документів функціями Мінекології є відтворення та охорона земель, збереження, відтворення і невиснажливе використання біо- та ландшафтного різноманіття, формування, збереження та використання екологічної мережі, організація, охорона та використання природно-заповідного фонду, охорона атмосферного повітря, використання та охорона водних ресурсів, тварин та рослин, визначення лімітів та нормативів їх використання, у сфері геологічного вивчення та раціонального використання надр займається питаннями дослідження корисних копалин таких як нафта, газ, дорогоцінні метали, розробки родовищ корисних копалин загальнодержавного значення; визначає порядок погодження матеріалів для отримання спеціальних дозволів на користування ділянками надр. Проте РТПР воно займається тільки в частині організації, охорони та використання природно-заповідного фонду. Інші природні об'єкти не виділено як природні ресурси рекреаційно-туристичного призначення і відповідно управління ними як об'єктами державної та інших форм власності не здійснюється.

Державні органи управління, що забезпечують реалізацію державної політики у сфері управління, використання та відтворення окремих видів природних ресурсів (далі - поресурсні органи управління) такі як: Державне агентство водних ресурсів України Мінекології (Держводагентство України) та басейнові управління водними ресурсами (БУВР) річок Дніпр, Південний Буг, Західний Буг, Десна, Сіверський Донець, Прут і Дністер, Дунай, Державне

агентство лісових ресурсів України (Мінагрополітики) не виділяють ресурси рекреаційного призначення як окрему категорію та не проводять системної роботи щодо визначення форм власності на них.

Важливим інструментом поводження з рекреаційно-туристичними ресурсами є Державний кадастр природних лікувальних ресурсів, за який відповідає Міністерство охорони здоров'я України. Об'єктами Кадастру є мінеральні і термальні води, лікувальні грязі та озокерит, ропа лиманів та озер, морська вода, природні об'єкти і комплекси із сприятливими для лікування кліматичними умовами, придатні для використання з метою лікування, медичної реабілітації та профілактики захворювань. Кадастр є системою відомостей про кількість, якість та інші важливі характеристики всіх природних лікувальних ресурсів, що виявлені та підраховані на території України, а також про можливі обсяги, способи і режими їх використання.

В контексті раціонального використання природно-ресурсного потенціалу країни в Мінекономрозвитку ведеться Державний кадастр природних територій курортів, який є зводом відомостей у текстовій, цифровій та графічній (картографічній) формі про правовий статус, належність, режим, географічне положення, площу, кліматичні особливості, види та запаси природних лікувальних ресурсів, якісні характеристики природних територій курортів, їх лікувальну, профілактичну, реабілітаційну, природоохоронну, наукову, рекреаційну та іншу цінність.

Підсумовуючи вищевикладене можна стверджувати, що в цілому державні органи управління природними ресурсами, в тому числі і РТПР, здійснюють розпорядження їх використанням, охороною, відновленням та відтворенням у напрямках формування та реалізації політики природокористування відносно своєї компетенції, здійснюють нормативне регулювання використання ресурсів; нормують обсяги викидів, скидів і розміщення відходів в природному середовищі, ведуться кадастри земельних, водних, лісових ресурсів, тварин, що перебувають в дикій природі, ведуться Червона та Зелена книги, здійснюється моніторинг природних ресурсів по об'єктам природи і суб'єктам їх використання, та моніторинг викидів забруднюючих речовин в атмосферу, водні та земельні ресурси, здійснюється ліцензування ресурсомістких видів діяльності та ін. Тобто законодавча база побудована таким чином, щоб власники та користувачі природно-рекреаційних ресурсів здійснювали природокористування в інтересах суспільства, іншими словами, мінімізуючи екологічні збитки, зберігаючи комфортні екологічні умови життя населення та майбутніх поколінь людей.

Зараз по законодавству всі суб'єкти природокористування – фізичні та юридичні особи різноманітних форм та прав власності на техногенні та природні фактори життєдіяльності мають дотримуватися загальнодержавної політики природокористування та визначених напрямів її здійснення. Суб'єкти природокористування незважаючи на форми та права власності мають одержувати ліцензії на використання природних ресурсів у визначеному напрямку при визначених соціо-економіко-екологічних навантаженнях на природне середовище та соціо-економіко-екологічних обмеженнях.

Всі спеціально уповноважені структури управління природокористуванням мають завдання здійснювати державну політику в галузі своєї компетенції відносно природних ресурсів, що знаходяться у різноманітних

формах привласнення користувачами різних форм та прав власності на техногенні фактори виробництва. Це позитивний момент, що визначає розпорядження усіма природними ресурсами в інтересах їх виключного власника – народу. В даній ситуації беззаперечно здійснюється державне привласнення природних ресурсів на основі управління та розпорядження ними державними уповноваженими органами.

Дослідженням встановлено, що жоден з державних органів управління природокористуванням не фіксує у своїх завданнях необхідність здійснення єдиної державної політики в галузі розвитку відносин привласнення природних ресурсів на основі функціонування певних форм, прав власності та обмежень у формах, правах та суб'єктах власності. При цьому обов'язковою умовою являється визначення природних ресурсів, що повинні знаходитися тільки у державній власності і використовуватись тільки державними підприємствами, та природні ресурси, що можуть знаходитись у будь якій формі власності.

Відмітимо, що усі органи управління ставлять задачі щодо загальнодержавного привласнення природних ресурсів, але не визначаються задачі щодо функціонування та доцільності зміни форм привласнення природних об'єктів, визначення соціо-економіко-екологічних обмежень форм власності з метою захисту інтересів народу при зміні форм привласнення природних об'єктів. При цьому не встановлено задачі проведення єдиної державної політики в галузі форм та прав власності, а також соціо-економіко-екологічних обмежень у привласненні РТПР; забезпечення ефективного управління державною формою їх привласнення та управління державою розвитком форм та прав привласнення природних об'єктів з урахуванням необхідних обмежень; здійснення привласнення РТПР як об'єктів єдиного природно-ресурсного потенціалу з урахуванням негативного та позитивного впливу на них суміжних виробництв; методичного та правового забезпечення процесів привласнення РТПР, управління та розпорядження ними на основі форм та прав власності та соціо-економіко-екологічних обмежень; створення та забезпечення функціонування системи обліку та моніторингу форм привласнення та контролю за розпорядженням природними ресурсами на рівні держави, місцевих органів самоврядування та конкретних осіб; захист інтересів громади при зміні форм та прав власності на природні ресурси та встановленні обмежень.

Здійснення розпорядження природними об'єктами щодо зміни форм та прав власності на них не може бути ефективним, через відсутність науково обґрунтованих критеріїв їх зміни та напрямів формування обмежень у формах та правах власності та всередині їх. Не визначено перелік РТПР, на які встановлюється тільки державна форма власності і які можуть використовуватись тільки державними унітарними чи казенними підприємствами; природні ресурси, які можуть змінювати форму або права привласнення, а також змінювати напрямок використання. Не розроблено і не ставиться задача в жодній із управлінських структур щодо розробки нормативно-правових документів та механізму визначення доцільності зміни форм та напрямків привласнення об'єктів природного капіталу; розроблення та удосконалення економічного механізму функціонування форм та прав власності, що урахує екологічний стан природного об'єкту, економічні та соціально-екологічні показники його використання.

Мінекології та відповідні поресурсні агентства в межах своєї компетенції розробляють та вносять проекти нормативних актів та норм щодо використання та забруднення природних ресурсів, проте жодна з них не регулює порядок здійснення управління державною та іншими формами власності на природні ресурси. Не розробляються також проекти нормативних актів щодо розвитку форм та прав власності на конкретні природні ресурси з урахуванням моніторингу та кадастрових характеристик існуючих і перспективних форм і прав власності, що визначаються специфікою природного ресурсу, його стратегічною значимістю та екологічним станом.

Найвищим правом власності на природні ресурси є розпорядження ними, яке здійснюють управлінські структури та чиновники. Вони не є власниками природних ресурсів, а від імені держави, народу приймають рішення щодо їх використання, зміни форм та прав привласнення, одержання та подальшого перерозподілу доходів та соціо-економіко-екологічних збитків між виробниками, покупцями та третіми особами. Відповідно, в деяких випадках розпорядження природними ресурсами здійснюється ними не завжди в інтересах держави, народу. Це пов'язано з цілою низкою причин: опортуністична поведінка та поведінка обмеженої раціональності, відсутність адекватної нормативно-правової бази та соціо-економіко-екологічних інструментів і механізмів реалізації.

Зараз відсутні інструменти оцінки необхідності переходу природного ресурсу з державної форми власності в комунальну або приватну форму та навпаки. Відсутнє обґрунтування розмежування повноважень управління та привласнення доходу від використання природних ресурсів між державними та місцевими органами самоврядування. В процесі управління діяльністю щодо передачі природних ресурсів, які знаходяться у власності держави, у комунальну власність, у постійне (безстрокове) користування, в оренду, безоплатне строкове користування, обмежене користування відсутня функція оцінки ефективності переходу форм та прав власності на природні ресурси.

Назрілим питанням є необхідність розмежування повноважень розпорядження природними ресурсами щодо їх продажу, здачі в оренду та інше, повноважень щодо зміни напрямків використання, кадастрових категорій природного об'єкту. Особливе значення має розмежування розпорядження щодо управління окремими природними ресурсами на рівнях: народного референдуму (держави, місцевої громади), урядом країни, Мінекології, агентствами по природним ресурсам та їх територіальними організаціями, місцевими органами самоуправління та місцевими екологічними агентствами.

Доцільно розглянути питання щоб в Мінекономрозвитку розроблялись та затверджувались основні положення щодо введення в обіг природних ресурсів на основі державної та інших форм власності, планувалось розміщення та розвиток продуктивних сил з урахуванням розвитку рекреаційно-туристичного сектору економіки та збереження рекреаційних ресурсів, формувалась система соціо-економіко-екологічних обмежень форм власності, здійснювався контроль за виконанням обмежень при зміні власника або користувача ресурсами.

На сьогоднішній день фактично відсутня практика і юридично закріплений механізм залучення суспільних організацій, фізичних та юридичних осіб до обговорення та прийняття рішень щодо обміну формами власності на природні ресурси та зміни обмежень в їх використанні. У

випадках, коли громада, суспільство проти використання природного ресурсу тим або іншим шляхом, не існує дієвого правового та організаційного механізму впливу її на рішення органів, що займаються розпорядженням природними ресурсами, зокрема рекреаційно-туристичними.

Як негативний факт треба визначити відсутність у Мінекономрозвитку, Мінекології і відповідних агентств по конкретним природним ресурсам функції виступати державним замовником науково-дослідних робіт, що зв'язані з управлінням привласнення природних об'єктів, функцією аналізу та узагальнення даних про угоди щодо використання об'єктів природного капіталу на тому чи іншому праві чи формі власності в умовах визначених обмежень. Зазначені органи управління не здійснюють методичну допомогу по управлінню привласненням природних об'єктів місцевим органам самоврядування та відповідним агентствам.

Міністерство фінансів, Мінекономрозвитку, Мінекології та інші агентства не готують і не представляють на розгляд Уряду фактичні та прогностичні дані про надходження коштів від привласнення природних ресурсів та використання даних коштів чи інших коштів бюджету на здійснення загальнонародного привласнення природних об'єктів. Зазначені органи управління не готують та не представляють на розгляд Уряду пропозиції щодо доцільності зміни форм та прав власності на природний ресурс з метою його збереження, покращення екологічного стану та не розробляють пропозиції щодо стимулювання та заохочення користувачів або майбутніх власників до придбання природного об'єкту у будь-яку форму власності на певному праві.

Залишається відкритим питання щодо розробки нормативних документів (які мають конкретизуватися в територіальних департаментах економічного розвитку та по ресурсних агентствах щодо конкретних природних ресурсів) з перегляду розмірів грошової оцінки з урахуванням якості об'єкта природного капіталу при його купівлі чи здачі в оренду, при цьому має бути урахований екологічний стан природного ресурсу та зобов'язання покупця (орендаря) щодо екологічних інвестицій та покращення його стану. Крім того є проблеми щодо зовнішньоекономічних відносин привласнення природних ресурсів, удосконалення механізмів державного регулювання зовнішньоекономічних зв'язків щодо привласнення доходів та збитків від використання водних, земельних, атмосферних, лісових, тваринних, морських, річкових ресурсів, взаємовигідній економічній, економіко-екологічній співпраці з міжнародними організаціями та здійсненню спільних проектів та програм.

Таким чином, нами визначено інституційні засади розбудови відносин власності на РТПР, що полягають в такому (рис.1):

- формування державної політики щодо розвитку форм та прав власності на РТПР з визначенням тих ресурсів, що можуть знаходитися тільки в державній власності та тих, що можуть перебувати в інших формах привласнення та використовуватися різними суб'єктами господарської діяльності.

- формування та впровадження державними органами управління прийнятних форм та прав власності на РТПР з урахуванням їх соціальної значущості, унікальності і визначення на цій основі природних рекреаційних ресурсів, які можуть знаходитися тільки в державній власності та використовуватися державними підприємствами і тих природних ресурсів, що

можуть бути в інших формах та правах власності і використовуватися недержавними підприємствами;



Рис. 1. Базові функції управління використанням природних рекреаційно-туристичних ресурсів та розвитку рекреаційно-туристичного сектору економіки - удосконалення нормативно-правової бази відносин з приводу реалізації форм та прав власності на РТПР, що виникають між державою, власником, користувачами та третіми особами;

- договірні відносини, що виникають між державою та власником природних ресурсів на будь-якому праві власності при передачі природних ресурсів у власність або користування;

- удосконалення системи платності за використання РТПР, з виділенням складової плати за природний ресурс як складової національного багатства народу України;

- мотивації природокористувачів до залучення в господарський обіг РТПР;

- формування, механізм реалізації та контролю за виконанням системи соціо-економіко-екологічних обмежень у формах та правах власності та обмеження форм і прав власності в процесах використання, обміну та споживання РТПР;

- мінімізація трансакцій державного управління передачею у власність рекреаційних природних ресурсів;

- мінімізація трансакцій контролю за використанням РТПР на визначеному праві власності,

- мінімізація трансакцій специфікації форм та прав власності на РТПР та інститути, як організації, що здійснюють управління та контроль.

- формування та запровадження системи соціо-економіко-екологічних обмежень використання РТПР при будь-яких формах та правах власності та обмежень форм та прав власності на них;

- формувати та запроваджувати систему нормативів забруднення та лімітів споживання природних ресурсів рекреаційно-туристичною сферою та іншими секторами економіки, що впливають на рекреаційні природні об'єкти;

-удосконалення інструментарію використання кадастрової інформації щодо рекреаційно-туристичних територій та ресурсів, як екосистемної сукупності рекреаційних та інших природних ресурсів;

- формування організаційних механізмів доступу громадськості до оцінки напрямів використання РТПР, шляхів їх здійснення, контролю над проведенням торгів, аукціонів щодо природних ресурсів, зміни форм, прав та суб'єктів власності.

Всі визначені вище напрями державного управління привласненням РТПР представляють собою систему, що дає можливість реалізувати державі делеговані їй повноваження у розпорядженні народною власністю на природні ресурси.

Висновки. Основними функціями Мінекології та агентств з питань природокористування є здійснення політики держави у сфері використання та охорони, розпорядження РТПР відповідно до їх компетенції, ведення кадастрів, моніторингу природних об'єктів, видача дозволів на їх використання. Це все виражається в реалізації функцій управління власністю на природні ресурси, які делеговані державі як виразнику волі Українського народу.

Функціями державного управління РТПР не передбачено розробку необхідних документів та механізмів запровадження та ефективної реалізації функцій привласнення природних ресурсів та забезпечення відповідними фінансовими інструментами їх здійснення. Основним напрямом удосконалення використання РТПР та підвищення ефективності рекреаційно-туристичної діяльності є формування єдиної політики держави, що повинна реалізуватися через державні органи влади що забезпечують розвиток цієї сфери діяльності та удосконалення форм і прав власності на РТПР. Необхідне законодавче

визначення основних форм власності на РТПР, визначення ознак, критеріїв по яким РТПР повинні знаходитись тільки в державній власності і використовуватися на праві користування тільки державними підприємствами, або підприємствами різних форм власності, визначити критерії та ознаки по яким РТПР можуть знаходитись в інших формах власності.

Література

1. Механізм забезпечення конкурентоспроможності рекреаційної системи регіону: монографія / Л.М. Черчик, О.В. Мостенець ; Східноєвроп. нац. ун-т ім. Лесі Українки. - Луцьк: Вежа-Друк, 2016. - 215 с.
2. Гудзь М. В. Потенціал приморської курортно-рекреаційної території: стан і перспективи використання : монографія / М. В. Гудзь. –Донецьк: Юго-Восток, 2010. –352 с.
3. Нездоймінов С. Г. Напрями і форми розвитку рекреації та туризму в регіоні на засадах активізації підприємницької діяльності: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / С.Г. Нездоймінов - НАН України. ІПРЕЕД. – О.: 2010. – 20с.
4. Положення про Міністерство екології та природних ресурсів України: / затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 21 січня 2015 року - №32 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/32-2015-%D0%BF>.
5. Положення про Державне агентство водних ресурсів України: /затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 року - N 393 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/393-2014-%D0%BF>.
6. Положення про Державне агентство лісових ресурсів України: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 року N 521 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/521-2014-%D0%BF>
7. Положення про Міністерство економічного розвитку і торгівлі України: /затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р.- № 459 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF>.
8. "Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади": затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 442 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-%D0%BF>.
9. "Про затвердження Порядку створення і ведення Державного кадастру природних лікувальних ресурсів": / затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 23 травня 2001 р. - N 562. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/562-2001-%D0%BF>.
10. Мартиенко А.И. Теоретические основы развития отношений собственности на природные ресурсы / А.И. Мартиенко – Одесса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 389 с.

Abstract

Authors researched the functions of central executive authorities and their local institutions concerned with recreational nature management and extent of implementation of the appropriation functions and use of natural, touristic and recreation resources. Were defined institutional foundations for the development of property relations to them. It was found that functions of state administration in sphere of natural recreation and tourist resources correspond to the tasks of natural

resources state administration, but there is no organizational and economic mechanism to implement these functions in practice. The application of the existing normative and legal base requires further development of the necessary documents and, also implementation of mechanisms and effective realization of natural resources appropriation functions and related financial instruments.

The main direction of improvement of recreational and tourist natural resources use and increase the efficiency of recreational and tourism activities is the formation of a unified policy, which should be realized by regulating the development of this sector and improving the forms and property rights to recreation and tourism, natural resources. In article were defined features and criteria on which recreational and touristic natural resources should be in state ownership and by state-owned enterprises or enterprises of different ownership forms only, and other forms of ownership that they can be in.

УДК 339.13.025.5:551.510.42(477)

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ПРИРОДНІ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНІ РЕСУРСИ

Мартієнко А.І.

Визначено сутність первинного та вторинного привласнення природних рекреаційно-туристичних ресурсів та обґрунтовано їх структуру. Встановлено специфічні особливості рекреаційно-туристичних природних ресурсів як об'єктів власності та об'єктивні передумови функціонування і розвитку загальнонародного присвоєння рекреаційно-туристичних природних ресурсів як базової, системотворчої форми власності.

Постановка проблеми. Структура різноманіття форм та прав власності на підприємствах, що надають послуги у рекреаційно-туристичній сфері представлена в основному приватною власністю на техногенні фактори виробництва. В той же час природні засоби надання послуг у цій сфері не завжди знаходяться у тій же самій формі власності, що і основні фонди та оборотні активи. Така структура власності на природні та неприродні фактори виробництва сформована і продовжує формуватися під впливом економічних, політичних та соціальних факторів. Зміст відносин власності на природні рекреаційно-туристичні ресурси об'єктивно обумовлюється рівнем усупільнення виробництва, функціональними особливостями надання послуг та товарів рекреаційно-туристичного призначення, їх суспільною значимістю та необхідністю. Розвиток суспільних політичних, правових та економічних відносин потребує адекватний розвиток відносин власності на природні фактори виробництва рекреаційно-туристичної сфери. Виходячи з вищезазначеного постала необхідність визначення методологічних основ реалізації відносин власності на природні рекреаційно-туристичні ресурси

Аналіз публікацій. Питанням розвитку відносин власності та їх впливу на виробничі відносини приділяється багато уваги в роботах С.В. Мочерного, Лазни, В.А. Рибалкіна, В.В. [1,2,3,]. Інституціональні проблеми власності розглядаються в монографіях І.В. Дементьева, В. Р.М. Нуреева [4]. Проблеми розвитку та реалізації відносин власності на природні ресурси розробляються в працях російських вчених – М.Д. Колесова, В.І. Лоскутова [5,6].

Формування завдання дослідження. Розробка методологічних основ реалізації відносин власності на природні рекреаційно-туристичні ресурси.

Викладення основного дослідження. Власність у системі виробничих відносин в рекреаційно-туристичному природокористуванні є основною економічною категорією, що визначає об'єктивні економічні відносини, які складаються в суспільстві в процесі виробництва, розподілу, обміну, та споживання рекреаційно-туристичного продукту і продуктів, вироблених в суміжних з нею секторах національної економіки. Згідно з Конституцією України виключним власником усіх природних ресурсів є народ України, тому ми можемо стверджувати, що власність на природні ресурси є загальнонародною. Це пов'язано з історією привласнення територій. Справа у

тому, що первісно природні ресурси не є результатом праці людей, і не мають вартості. Привласнити людина може тільки ті природні ресурси, в які нею вкладено особисту працю (трудова або ратну). Первинне захоплення території, подальший її захист від загарбників здійснювалися за рахунок фінансових та інших ресурсів усього народу. Це привласнення можна охарактеризувати як первинне. Отже на основі первинного привласнення можна стверджувати, що основною формою власності на природні ресурси є загальнонародна. Вона виступає базовою формою власності на основі якої можуть розвиватися всі інші форми та різноманіття прав власності.

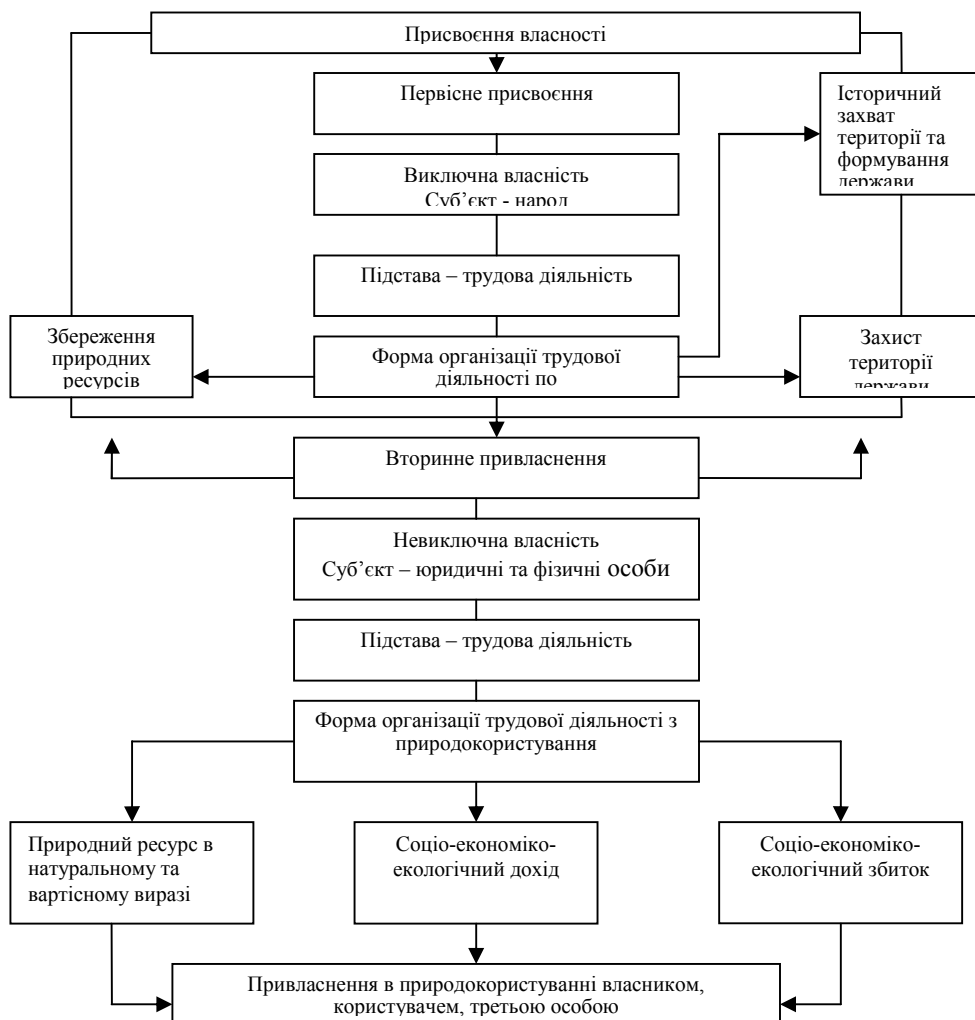


Рис. 1. Структура відносин присвоєння власності на природні ресурси. Вторинним є привласнення природних ресурсів на основі праці, отже в даній ситуації може існувати різноманіття форм та прав власності на природні ресурси. З розвитком виробництва, коли здійснювалося привласнення

природних ресурсів на основі особистої, індивідуальної праці, люди почали відчувати позитивні та негативні ефекти їх використання, тому тільки держава могла діяти в інтересах всього суспільства та акумулювати фінансові ресурси в якості сплачуваних податків, на управління природокористуванням. Тому виразником загальнонародної власності на всі природні ресурси є держава. Як виразник загальнонародної власності держава має найвище право власності – це розпорядження природними ресурсами аж до їх відчуження при будь-якій формі власності (рис.1).

Таким чином, на нинішньому етапі економічного розвитку суспільства державні органи управління здійснюють розпорядження загальнонародними природними ресурсами. На нашу думку, загальнонародна власність на природні об'єкти, що виступають у якості засобів виробництва і життєдіяльності суспільства, повинна розглядатись у двох площинах, кожна з яких містить специфічні особливості самого об'єкту привласнення – природного ресурсу.

Первинне присвоєння природних ресурсів указує на приналежність їх народу та державі, як виразнику інтересів народу.

Вторинне присвоєння – перехід природного ресурсу в приналежність економічно відособленого суб'єкта (юридичної або фізичної особи) на основі трудової діяльності [7].

При розмежуванні рекреаційно-туристичних природних ресурсів між сферами виробництва та їх розподілі по формам і правам власності між економічними суб'єктами необхідно ураховувати їх специфіку як об'єктів власності (рис.2).

Обмеженість природних рекреаційно-туристичних ресурсів по місцю розташування, якісному складу, вичерпності та відновлюваності має визначати форму власності на них та формування системи платежів за їх використання. Природні рекреаційно-туристичні ресурси альтернативні по своєму використанню, так як розміщені на одній території (землі) і можуть використовуватися в промислових, будівельних, транспортних та інших цілях. В даній ситуації тільки держава, як виразник загальнонародної власності, визначає напрями використання рекреаційних ресурсів між різними секторами економіки та шляхи стимулювання розвитку рекреаційно-туристичної сфери. Це обумовлено необхідністю загальнодержавного управління природними рекреаційно-туристичними ресурсами всередині форм власності на них. Іншими словами, при будь-якій формі власності держава повинна формувати систему зобов'язань та обмежень у їх використанні. При будь-якій формі власності на природні рекреаційно-туристичні ресурси їх виключним власником є народ України, який делегує державі управління формами власності та природними ресурсами.

Загальнонародна власність на природні ресурси не обмежується відповідним законодавчим актом, що закріплює ту чи іншу форму власності на природний ресурс, в основі її юридичного закріплення повинні бути покладені об'єктивні економічні закони та об'єктивні передумови її функціонування.

Специфічні особливості рекреаційно-туристичних природних ресурсів, як об'єктів власності в рекреаційно-туристичному природокористування, полягають в такому:

- природні рекреаційно-туристичні ресурси представляють собою об'єкти, що створені природою, не мають вартості і можуть бути присвоєними на основі

трудової діяльності всього народу; - природні рекреаційно-туристичні ресурси маючи загальнонародну форму власності завжди використовуються економічно відособленими суб'єктами економіки – державою, підприємствами, організаціями та домогосподарствами;

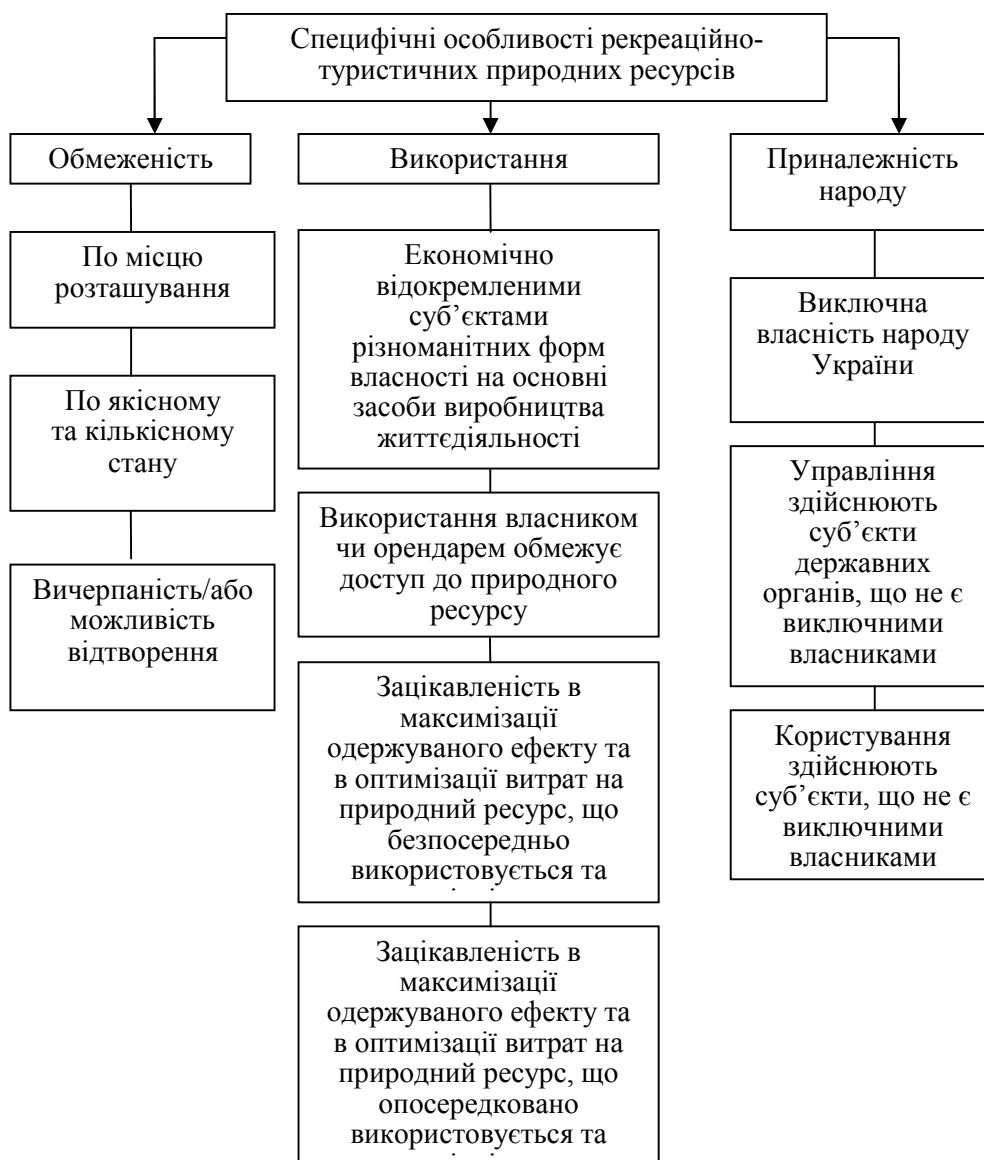


Рис.2 Специфічні особливості рекреаційно-туристичних ресурсів як об'єктів власності.

- природні рекреаційно-туристичні ресурси мають передаватися суб'єктам економіки у власність, користування та розпорядження на визначених економічних та екологічних підставах та обмеженнях і ці процеси повинні підлягати управлінню з боку держави;

- специфіка матеріальної та нематеріальної сфери економіки, життєдіяльності та виробництва суб'єктів призводить до альтернативного використання природних рекреаційно-туристичних об'єктів та виникненню різновекторних інтересів в природокористуванні;

- процеси природокористування мають великі позитивні та негативні 197роф.197ормуван ефекти, що впливають на рекреаційно-туристичні природні ресурси і тому на рівні держави та економічних суб'єктів необхідно розробити організаційно-економічний механізм взаєморозрахунків між суб'єктами, що створюють позитивні або негативні зовнішні ефекти від використання рекреаційно-туристичних природних ресурсів;

- необхідне ефективне нормування використання природних ресурсів та надання відповідних обмежень у споживанні рекреаційно-туристичних природних ресурсів підприємствами та організаціями різноманітних форм власності на техногенні і природні фактори виробництва та домогосподарствам.

Об'єктивні передумови функціонування і розвитку загальнонародного присвоєння рекреаційно-туристичних природних ресурсів як базової, системотворчої форми власності на них:

- історично держава завойовує й захищає територію, на якій існують різноманітні природні ресурси, в тому числі і рекреаційно-туристичні;

- специфіка природних ресурсів полягає в тому, що вони не мають вартості, тому що не створені працею і не можуть бути привласнені без здійснення трудової діяльності;

- рекреаційно-туристичні природні ресурси становлять єдину систему з іншими природними ресурсами і результати їх використання впливають один на одного, та ведуть до привласнення негативних або позитивних внутрішніх та зовнішніх ефектів;

- альтернативність використання рекреаційно-туристичних природних ресурсів всередині сфер рекреаційно-туристичної діяльності та між секторами економіки визначається державою, як виразником інтересів суспільства та розпорядником загальнонародної власності.

Виходячи з об'єктивних передумов функціонування і розвитку загальнонародного присвоєння рекреаційно-туристичних природних ресурсів визначимо основні принципи реалізації загальнонародної власності на них:

- централізований розподіл державою загальнонародних рекреаційно-туристичних природних ресурсів по формах та правах власності між суб'єктами економіки з метою стимулювання раціонального природокористування на основі різноманітних форм власності на природні і техногенні фактори виробництва цієї сфери діяльності;

- управління всіма основними показниками використання, охорони, відновлення та відтворення рекреаційно-туристичних природних ресурсів з єдиного центру в інтересах суспільства на основі економіко-екологічних обмежень форм та прав власності на них, обмежень у їх використанні, забрудненні, тощо;

- самостійність економічно відосблених суб'єктів у виборі форм і прав власності на природні та техногенні фактори виробництва в рекреаційно-туристичній діяльності, способів і засобів використання природних ресурсів відповідно до економіко-екологічних обмежень природокористування в цій сфері;

- державний контроль використання та розподілу форм та прав власності на рівні суб'єктів рекреаційно-туристичної сфери діяльності;

- стимулювання вільних ринкових взаємозв'язків між економічно відособленими суб'єктами природокористування на основі різноманітних форм і прав власності на рекреаційно-туристичні природні ресурси;

- державне стимулювання розвитку ринків, цін, конкуренції за використання рекреаційно-туристичних природних ресурсів на основі державної або приватної (індивідуальної, колективної, акціонерної) форм власності;

- державне управління розвитком форм і прав власності на рекреаційно-туристичні природні ресурси на основі економічних та організаційно-економічних методів;

- загальнонародна власність на природні ресурси визначає необхідність і можливість державних субсидій, фінансування, інвестиції держави в природні ресурси, що перебувають не тільки в державній, але й у недержавних формах власності.

Загальнонародна власність на природні рекреаційно-туристичні ресурси повинна проявлятися в ускладненні форм взаємодії ринку і державного регулювання економіки, в усупільненні позитивних і негативних зовнішніх ефектів природокористування, в інтерналізації внутрішніх позитивних ефектів, взаємозв'язку приватного підприємництва та процесу соціалізації природокористування.

Держава як виразник загальнонародної власності, повинна забезпечити рівний доступ до рекреаційно-туристичних природних ресурсів по наступних напрямках:

- у процесі введення в господарський обіг природного ресурсу;

- зміни державної форми власності на приватне володіння чи користування природним ресурсом;

- встановлення та контроль за виконанням економіко-екологічних обмежень форм власності на природні ресурси.

Висновки. Власність на природні рекреаційно-туристичні ресурси є основним виробничим відношенням у системі природокористування. На основі первісного привласнення території держави за рахунок ресурсів усього народу всі природні ресурси виступають у якості загальнонародної власності, розпорядження якою делеговано державі. Тому держава може встановлювати обмеження у використанні природних рекреаційно-туристичних ресурсів суб'єктів господарювання.

Література

1. Лазня И. Всеобщий закон собственности /И. Лазня, В. Рыбалкин // Экономика Украины. – 2001. - №9. – С.43-50.

2. Мочерный С. Национальный и экономический форум страны /С. Мочерный// Экономика Украины. – 2005. - №10. – С. 4 – 13.

3. Дементьев В.В. Институциональная теория в Украине: направления исследований, особенности, перспективы /В.В. Дементьев //Наук. Праці Донецького НТУ. — Донецьк, 2006. – Вип. №103-1. – С. 17-31.

4. Нуреев Р.М. Проблемы модернизации экономики: концепции, цели, средства / Р.М. Нуреев //Наук. Праці Донецького НТУ. – Донецьк, 2006. – Вип. №103-1. – С.4-17.

5. Колесов Н.Д. Собственность как экономическая категория или о недостаточности дидактической единицы «собственность и хозяйствование» / Н.Д. Колесов, В.И. Лоскутов, Салихов Б.В. // Вестник МГУ. – 2003. – Т.6. -№2. – С. 185-188.

6. Лоскутов В.И. Экономические отношения собственности и политическое будущее России /В.И. Лоскутов – Мурманск: МГТУ, 2001. – 160 с.

7. Мартиенко А.И. Теоретические основы развития отношений собственности на природные ресурсы / А.И. Мартиенко – Одесса: ИПРЕД НАН України, 2011. – 389 с.

8. Мартиенко А.И. Отношения присвоения природного капитала как основа накопления в природопользовании / А.И. Мартиенко //Економічні інновації: зб. Наук. Праць. – Одеса, 2012. – Вип. №2. – С.166-176.

9. Мартієнко А.І. Відносини власності в природокористуванні як основа сталого розвитку економіки України/ А.І. Мартієнко // Економічні інновації: зб. Наук. Праць. – Одеса, 2013. – Вип. 55. – С. 233-241.

Abstract

Property in the system of industrial relations in recreation and tourism environmental using is a basis of economic categories, which defines the objective economic relations, that consisting in the society in the production process , distribution, exchange and consumption of recreational and tourism product and products that were made in adjacent sectors of the national economy. Based on initial appropriation can be argued that the main form of ownership for natural resources is the nationwide. It serves as basic form of property on which can develop all other forms and diversity of ownership. The secondary is the appropriation of natural resources through work, and in this situation there may be a variety of forms and ownership of natural resources. Nationwide ownership of natural recreation and tourism resources should manifest itself in more complicated forms of interaction between market and state regulation of the economy, in the socialization of positive and negative externalities effects of environmental using, in the internalization of internal positive effects, the relationship of private enterprise and process of socializing the environmental using. Specific features of the tourism and recreation natural resources as objects of property in recreational-tourism purposes environmental using, lies in the fact that natural recreation and tourism resources are the objects that were created by nature, have no value and can be assigned based on the working of all the people; natural recreational and tourism resources having the public ownership are always used by economically separate economic subjects – such as government, enterprises, organizations and households; the natural recreational and tourist resources should be transferred to economic subjects, use and disposal on certain economic and environmental reasons and limitations and these processes should be subject to direction by the state. The state as delegate of public property must provide equal access to recreational and tourist natural resources in the process of entering into economic circulation of natural resources; changes in state ownership to private ownership or using of natural resources; the establishment and control execution of economic and environmental constraints ownership of natural resources.

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ СТВОРЕННЯ МАСИВІВ ЕКОЛОГІЧНО ЧИСТИХ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ

Купінець Л.Є., Тютюнник Г.О.

Стаття розкриває системний науковий погляд на проблему відтворення та використання масивів екологічно чистих сільськогосподарських земель. Представлено конструктивне розуміння проблеми та складові її вирішення, які у сукупності реалізують стратегічну ідею створення екологічно безпечного землекористування в аграрному секторі країни.

Постановка проблеми. Передумови створення масивів екологічно чистих земель. Головною умовою стійкості сільського господарства є повна відповідність використання земельних ресурсів ландшафтно-зональним особливостям та збереження їх екологічних характеристик. В результаті потужного антропогенного навантаження, сучасні агроценози характеризуються негативним балансом гумусу, органічної речовини, важливих елементів живлення, забрудненням важкими металами, активізацією ерозійних процесів. Це призводить до деградації ґрунтів та погіршення потенціалу стійкості агроландшафтів, падінню біологічних, агрохімічних, агрофізичних показників, що визначають якість ґрунтів. Особливо це стосується найбільш цінних і широко поширених українських чорноземів, які дуже сприйнятливі до техногенного та антропогенного впливу.

Створення землекористувань з особливими характеристиками сприятиме веденню екологічного сільського господарства, яке базується на принципах захисту, раціонального використання й розширення природних територій, підтримуючих баланс агроєкосистем.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В існуючому міждисциплінарному інформаційному просторі проблема агрогосподарського землекористування представлена комплексно. У сучасних дослідженнях ресурсозберігаючий, відтворювальний і природоохоронний аспекти аграрного землекористування розглядаються в якості пріоритетів. Проблема відтворення земель сільськогосподарського призначення, застосування ефективних систем землеробства з огляду на фактичне погіршення їх стану не втрачає актуальності. Тому система землекористування повинна підтримувати цілісність агроєкосистем, збереження довкілля, формувати новітні господарські практики та умови їх застосування.

Мета дослідження полягає у визначенні шляхів збереження і поліпшення землі через створення масивів з особливими характеристиками якості, що забезпечать їх використання та отримання вагомих соціо-економіко-екологічних ефектів. Зумовлені метою системні завдання дослідження представлено у викладі основного матеріалу.

Виклад основного матеріалу.

Екологічно чисті землі в системі сільськогосподарського землекористування. Екологічно чисті земельні масиви – це просторово обмежені, штучно створені території, своєрідною особливістю яких є мінімальний обробіток ґрунту, віддаленість від забруднювачів, контроль всіх

агротехнічних заходів, збереження та регулювання родючості ґрунтів. Організація земельних ділянок з особливими характеристиками дозволить вирішити питання щодо запобігання ерозії, сприятиме ефективному використанню земельних ресурсів, підвищить якість та безпеку отриманої продукції, забезпечить збереження агроєкосистем на основі використання виключно природних чинників підвищення врожайності культур.

Створення масивів екологічно чистих земель забезпечить:

- стійке сільськогосподарське виробництво та збільшення потенціалу родючості в довгостроковій перспективі;
- збереження біологічного різноманіття в рамках агроєкосистем та їх цілісності;
- використання поновлених земельних ресурсів в локальних сільськогосподарських системах для виробництва органічної продукції.

Екологічно чисті землі як складова особливо цінних земель. Екологічно чисті земельні масиви відповідно до їх якісних характеристик можна віднести до особливо цінних земель. У відповідності із Земельним кодексом України визначено категорії особливо цінних сільськогосподарських земель, які згруповані за видовою, географічною, господарською та природоохоронною ознаками [1]. Проте, особливо цінні землі, за наявності в них забруднюючих речовин, можуть стати екологічно непридатними. Натомість землекористування, які визначаються меншою цінністю за наведеними ознаками, але за своїми характеристиками є більш екологічно сприятливими для формування екологічно чистих земельних масивів.

Тобто в складі земель з особливо цінними якостями концентруються найбільш продуктивні землі, що можуть генерувати високі врожаї сільськогосподарських культур, позитивно впливати на навколишнє середовище та забезпечувати розвиток продуктового преміум-сегменту. Виходячи з якісних особливостей особливо цінних земель, до їх складу, як окрему категорію, можна віднести екологічно чисті земельні масиви.

Екологічно чисті земельні масиви, як і більшості територій за якісними властивостями можуть бути диференційовані за ступенем придатності для цільового господарського використання. Це дозволяє в масштабі країни (регіону) ранжувати земельні масиви за вказаною ознакою та визначити заходи їх поліпшення, розмір відповідних витрат та їх джерел.

Зонування та вимоги до екологічно чистих земель. Кожен окремий земельний масив має індивідуальні обмеження, що стосуються його господарського використання. Перспективи створення земельних масивів пов'язані із зонуванням територій згідно ґрунтових, рельєфних та кліматичних ознак окремих ділянок.

Система індикаторів зонування земель з метою створення екологічно безпечних землекористувань повинна включати умови вирощування сільськогосподарських культур, а саме:

- рельєф (форма рельєфу, абсолютні та відносні висоти, відносні перевищення, стрімкість схилів, експозиція схилів), зміна форм якого обумовлює диференціацію методів освоєння територій, характеру ґрунтів, рослинності і ландшафтів взагалі. Як результат, простежується просторова мінливість інтенсивності фізіологічних та біохімічних процесів, мікробіологічної активності, продуктивності рослин;

– якісний стан ґрунтового покриву (запаси гумусу в орному шарі, гранулометричний склад, вміст активних карбонатів, глибина ґрунтових вод, екологічна стійкість ґрунтів, наявність забруднюючих речовин тощо), що визначає особливості внутрішньогосподарського землеустрою території, розміщення сівозмін, можливої трансформації сільськогосподарських угідь, а також визначення систем обробки ґрунтів і добрив;

– кліматичні особливості (сума активних температур, режим освітлення, середня з абсолютних мінімальних температур, тривалість безморозного періоду, річна сума опадів), характер яких впливає на вегетаційний період сільськогосподарських культур;

– попередні культури (ступінь ураженості шкідниками та хворобами, врожайність).

Аналіз та співставлення визначених показників вирішить питання ранжування земельних масивів за ступенем придатності щодо можливостей їх трансформації в екологічно чисті території. За попередніми оцінками створення екологічно-чистих земель найдоцільніше у Степовій зоні, яка на відміну від Полісся, Лісостепу та Карпат характеризується найбільш високою екологічною стабільністю ґрунтового покриву.

У відповідності до Стандарту Міжнародних акредитованих органів сертифікації з органічного виробництва і переробки, еквівалентного Стандарту ЄС (у редакції від грудня 2015 р.) окрім загальних принципів, використання земель повинне ґрунтуватися на таких спеціальних принципах: підтримка та продовження життя ґрунту, підвищення природної родючості ґрунту, стійкості ґрунту та біологічного різноманіття ґрунту, запобігання ущільненню та ерозії ґрунту, підживлення рослин, насамперед через ґрунтову екосистему; зберігання і підвищення родючості та біологічної активності ґрунту за рахунок обігу багаторічних культур, зокрема бобових, а також за рахунок використання гною та органічних матеріалів, бажано отриманих методом органічного виробництва.; облік місцевого або регіонального екологічного балансу при прийнятті виробничих рішень¹ [2-4].

Створення масивів екологічно чистих земель в сільськогосподарському підприємстві та землевпорядні дії. Виділення екологічно придатного масиву земель (сировинної зони) в сільськогосподарському підприємстві має здійснюватися відповідно до вимог організації органічного виробництва. Якщо екологічно чисте виробництво здійснюється не на всіх підрозділах підприємства, оператор зобов'язаний відокремити землю, тварин і продукти, які використовуються для виробництва або виробляються як органічними, так і неорганічними підрозділами.

¹ В основі Стандарту лежать Європейський Регламент (ЄС) 834/2009 і більш докладні правила застосування (ЄЕС) 889/2008, які є основним стандартом для Акредитованих органів сертифікації та сертифікованих операторів органічного виробництва (виробників, переробників і продавців), які провадять свою діяльність за межами ЄС. Цей Стандарт об'єднує, пояснює і спрощує Європейський Регламент (ЄС) 834/2007 і більш докладні правила застосування (ЄС) 889/2008, а також адаптує їх для застосування за межами правового поля ЄС, і, таким чином, забезпечує правила виробництва, які застосовуватимуть оператори для одержання сертифікатів еквівалентних тем, описаних у Європейському Регламенті (ЄС) 834/2007

Цілеспрямована робота в цьому напрямку дозволить організувати спеціалізовані колективні та фермерські господарства з виробництва екологічно чистого продовольства і кормів, які використовують адаптовані для відповідних зон системи землеробства.

Розвиток багатокладності, як обов'язковий елемент ринкових відносин, привів до помітної диференціації господарств за масштабністю виробництва і розмірами оброблюваних земельних площ, якості ґрунтів, спеціалізації, технічної оснащеності та фінансової стійкості.

Виникнення нових економічних відносин в агросфері передбачає адаптацію принципів, положень і систем ведення господарства у відповідності з формою власності, товарною спеціалізацією, матеріально-технічним та фінансовим становищем. Це не тільки зорієнтує господарства в системі прийнятних для відповідної зони форм і методів організації виробництва, забезпечить свободу їх вибору відповідно до цілей, перспективи та можливості товаровиробників, а й дозволить перейти на новий тип організації регіональних агрокомплексів на принципах рівноваги між господарської та природоохоронної діяльністю.

Організація в країні масштабного сировинного сектору виробництва передбачає залучення великих і середніх сільськогосподарських підприємств, фермерських господарств, особистих господарств населення, які використовують для товарного виробництва земельні масиви різної площі.

Для таких агропідприємств необхідні принципово відмінні схеми впровадження екологічно орієнтованих систем сільського господарства. Ці схеми відрізняються різноманіттям і багато в чому визначаються потребами ринку і фінансовими можливостями підприємства. Використання невеликих за площею земельних ділянок дозволяє вести екологічно безпечно землеробство навіть в межах земель природно-заповідного фонду. У великих господарствах найбільш реально впровадження екологічно орієнтованих систем сільського господарства за схемами, що передбачає послідовне освоєння земельних ділянок або виділення спеціалізованих напрямків діяльності, таких як органічне виробництво кормів, тваринництво, землеробство.

Проектування товарних господарств з орієнтацією на екологічне землеробство можливо в наступних формах: орієнтація тільки на розвиток рослинництва, в тому числі овочівництва або тільки тваринництво; паритетне поєднання рослинництва і тваринництва, що забезпечують взаєморозвиток за рахунок реалізації біологічних методів підвищення родючості ґрунтів, кормового використання нетоварного залишків рослинницької продукції та отримання органічних відходів тваринництва; організація виробництва екологічно чистих кормів для подальшої їх реалізації господарствам, спеціалізація яких орієнтована на тваринництво; пріоритетний розвиток тваринництва на базі природних пасовищ і виробництва екологічно чистих кормів.

Проведення планування землекористування складається з наступних етапів: збір відомостей про поточні місцеві умови; визначення небезпек, що впливають на земельну ділянку; створення композитної карти для ілюстрації території; затвердження проекту і перенесення його в натуру. В результаті землевпорядних дій створюються земельні ділянки спеціального призначення, що формують земельний масив, встановлюється площа землекористування, його структура, розміщення меж, визначається режим та обмеження використання

земель, готуються правоустановчі документи, формується база для розрахунку економічних показників з грошової оцінки земель та оподаткування.

Складовою процедури створення екологічно чистих земельних масивів є визначення за допомогою рослин-індикаторів ступеня забруднення територій та впровадження захисних заходів: трансформації, реабілітації, регенерації (консервації) та поліпшення малопродуктивних та деградованих земель.

Проектування полів екологічно чистих земель проводиться із дотриманнями умов забезпечення агротехнічної та ґрунтової однорідності виходячи з умов придатності вирощування окремих культур. Особливо приділяють увагу основним показникам екологічної ефективності при проведенні внутрігосподарського землеустрою: даним комплексної оцінки впливу землеустрою на якісний стан земель; відомостям про зниження процесів водної ерозії і дефляції; інформації про природоохоронне облаштування території; характеристичі екологічного облаштування території.

Сертифікація екологічно чистих земель. Правила та стандарти формування землекористувань, для їх подальшого використання в господарській діяльності, грають ключову роль в системі сертифікації земель (ґрунтів) в Україні – діяльності, направленої на визначення відповідності земель встановленим вимогам до їх якості.

Сертифікація екологобезпечних землекористувань поширюється на два типи земельних масивів – землі зі статусом спеціальних сировинних зон, які використовуються для виробництва продукції дитячого й дієтичного харчування та землі для ведення органічного виробництва.

Проблема сертифікації земель сільськогосподарського призначення є логічною передумовою отримання безпечної продукції, яка не містить нітратів, пестицидів та радіонуклідів та патогенів. Саме із сертифікації родючих ґрунтів починається логістичний ланцюг руху до споживача якісної продукції та захист його прав. Сертифікація земель (ґрунтів) сільськогосподарського призначення є основою оцінки якості і грошової вартості земельної ділянки та виробництва конкурентноспроможної продукції. З метою сприяння ефективному використанню земель сільськогосподарського призначення, встановленню їх придатності для виробництва сільськогосподарської конкурентноспроможної продукції шляхом впровадження сертифікації земель (ґрунтів) та керуючись положеннями ДСТУ 46.075-2004 Якість ґрунтів. Сертифікація земель (ґрунтів) сільськогосподарського призначення. Основні положення. Мінагрополітики України [5] видало наказ від 09.04.2008 №235 «Про добровільну сертифікацію земель (ґрунтів) сільськогосподарського призначення» [6]. У відповідності до наказу Державний технологічний центр охорони родючості ґрунтів визначено головним органом із добровільної сертифікації земель (ґрунтів) сільськогосподарського призначення (нині Інститут охорони ґрунтів України, який створено з метою здійснення науково-методичного забезпечення, розроблення методології науково-технічної політики у сфері ведення державного моніторингу, збереження, відтворення та охорони родючості ґрунтів, поліпшення якості рослинницької продукції, кормів та сировини, а також підготовки експертних висновків щодо додержання законодавства про пестициди і агрохімікати в галузі рослинництва, охорони та відтворення родючості ґрунтів). Регіональними органами визначено державні проектно-технологічні центри охорони родючості ґрунтів і якості продукції. Це започатковує європейську практику ресстрації, добровільної сертифікації і цільового використання кожної

земельної ділянки. Результати сертифікації доповнюють дані державного земельного кадастру щодо обліку якості земель.

Сертифікація земель (грунтів) сільськогосподарського призначення повинна базуватися на системі чинного законодавства, стандартів та регламентів, що визначають: порядок проведення сертифікації земельних ділянок та перелік документів, що надаються землевласником або землекористувачем; організацію процедури сертифікації; вимоги до органів з добровільної сертифікації та їх технічного забезпечення; перелік показників якості і родючості ґрунтів; порядок встановлення категорії якості земельної ділянки, технічного нагляду за нею; вартості робіт з сертифікації та порядок видачі і реєстрації сертифікатів відповідності на земельні ділянки; вимоги до аудиторів із сертифікації земель.

Сертифіковані землі можна розглядати як самостійний об'єкт обороту земель.

Економічна вартість землі як природного ресурсу і грошова оцінки екологічно чистих земельних ділянок. Облік екологічної складової земель сільськогосподарського призначення при розрахунках орендної плати та податку на землю досі не здійснюється.

Удосконалення оцінки земель створить основу регулювання використання сільськогосподарських земель, які враховують особливості сільськогосподарського землекористування.

Згідно Постанови КМ «Про експертну грошову оцінку земельних ділянок», інформаційною базою для експертної грошової оцінки земельних ділянок можуть бути: відомості про фізичні характеристики земельної ділянки, якість ґрунтів, характер та стан земельних поліпшень, їх використання згідно із законодавством; природні умови її використання, екологічний стан земельної ділянки; дані про витрати на земельні поліпшення та операційні витрати; інші дані, що впливають на вартість об'єкта оцінки. [7]

Аналіз земельних характеристик, пониження якісного фону яких, призводить до зниження врожайності і збільшення витрат дозволить визначити економічну вартість землі як природного ресурсу і грошову оцінку екологічно чистих земельних ділянок.

Логічним видається оцінка ринкової вартості земель сільськогосподарського призначення з урахуванням екологічної ренти, як частини додаткового доходу, отриманого землекористувачем з благополучних в екологічному відношенні земель. Облік екологічної складової в ціні землі буде залежати від класу чистоти та придатності природних умов для того чи іншого виду сільськогосподарської культури [8].

Моніторинг екологічно чистих земель. Моніторинг визначається як описова інформація про поточний стан землекористування та тенденції змін властивостей земель. Систематичне проведення моніторингу екологічно безпечних ґрунтів виступає об'єктивним підтвердженням якості отриманої продукції.

На сьогодні спостереження ведуться за динамікою вилучення земель із продуктивного обороту, процесів ерозії ґрунтів, внесення мінеральних та органічних добрив, пестицидів. Проводиться агрохімічна паспортизація земель сільськогосподарського призначення, яка є обов'язковою. Агрохімічний паспорт фіксує показники якісного стану ґрунту, їх зміни в результаті господарської діяльності, забезпеченість споживчими речовинами та рівень забруднення. Тобто

результати агрохімічних спостережень використовують для вирішення локальних проблем, які породжують традиційні методи господарювання.

Як різновид моніторингу земель слід створити систему спостережень за екологічно безпечними землями, або за землями, які трансформуються в екологічно чисті. Обрані для спостереження показники, що формують часові тренди, дозволяють визначати тенденції в стані земель, аналізувати причини змін та корегувати стан земель у відповідності із встановленими нормативами якості. В залежності від ролі показника в оцінці конкретного питання показники класифікуються за схемою Європейської агенції з навколишнього середовища РС-Т-С-В-Р (DPSIR): Рушійні сили – Тиск – Стан – Вплив – Реагування.

Стосовно масивів екологічно чистих земель ці показники повинні у відповідності до існуючої європейської практики відображати:

- (РС) – фактори та види діяльності, що впливають на якість земель;
- (Т) – спостереження за факторами антропогенного та техногенного впливу;
- (С) – оцінку поточного стану земель за обраними показниками;
- (В) – визначення можливих наслідків негативного впливу, що змінили параметри якості земель (ґрунтів);
- (Р) – фактори реагування на поточні зміни в стані земель (ґрунтів).

Моніторинг екологічно чистих земель стане суттєвою підтримкою та заходом щодо поліпшення якості, продуктивності і життєздатності ґрунтів і ґрунтових екосистем. Його формування забезпечить раннє попередження виявлення первинних негативних наслідків для землекористування; відстеження специфічних проблем, пов'язаних з наслідками, що впливають на продуктивність ґрунту; дозволить використовувати ці результати для звітності та державної політики щодо збереження та розвитку навколишнього середовища.

Стратегічні ефекти створення масивів екологічно чистих земель.

Створення масивів екологічно-чистих земель має економічний, екологічний, соціально-демографічний та інноваційний ефекти. Економічний ефект від використання екологічно чистих земель і запровадження органічного виробництва проявляється у зниженні майже втричі витрат за рахунок відмови від використання мінеральних добрив, хімічних засобів захисту рослин у рослинництві та традиційних кормів – у тваринництві. Практика свідчить про зниження витрат на електроенергію та воду, яке перекиває витрати, обумовлені збільшенням ручної праці.

Екологічний ефект пов'язаний з покращенням якості земельних ресурсів і зменшенням ущільнення ґрунтів; відродженням порушених екосистем за рахунок використання біологічних методів підвищення родючості ґрунтів та захисту рослин; зниженням потрапляння шкідливих речовин в ґрунти, води, атмосферу; покращенням стану ґрунтопокривних культур; зменшенням стоку; збільшенням ґрунтової інфільтрації; зниженням забруднення водоїм шляхом обмеження використання синтетичних агрохімікатів; збереження локального біорізноманіття через заборону використання генетично модифіковані організми.

Соціально-демографічний ефект зумовлений потенційним зниженням захворюваності населення, можливостями покращення якості харчування, створенням здорових умов для життя. Це, в свою чергу, зупиняє відтік сільських жителів із села, сприяє розвитку само зайнятості, збереженню сільських поселень та сільського способу життя, відтворення соціальної інфраструктури. Інноваційний ефект досягається за рахунок синтезу прикладних і

фундаментальних досліджень, доведення інновацій до практичного використання, запровадження інноваційних методів організації виробництва та їх розповсюдження в органічному секторі.

Механізми мотивації землекористувачів до переведу земель в статус екологічно чистих. З метою переорієнтації сільськогосподарських підприємств та формування екологічно чистих земельних масивів для ведення на них органічного виробництва, сільськогосподарський сектор потребує інвестиційної підтримки з боку держави. Крокami до мотивації підприємств можуть слугувати: пряме безповоротне або пільгове субсидування; часткова компенсація витрат юридичним і фізичним особам, пов'язаним з виробництвом екологічно чистої продукції та її сертифікацією; встановлення сприятливих режимів матеріально-технічного забезпечення; реалізація фінансовими інститутами інвестиційних програм під гарантію держави; цінова підтримка; впорядкування системи оподаткування з урахуванням сезонності і сформованої прибутковості сільськогосподарського виробництва тощо.

Реалізація фінансової підтримки землекористувачів та стимулювання їх мотивації до трансформації земель в екологічно чисті передбачає впровадження переліку заходів, до яких слід віднести: інформаційне забезпечення товаровиробників та інших учасників ринку сільськогосподарської продукції, сировини та продовольства, а також надання їм консультативної та методичної підтримки; навчання сучасним методам ведення сільськогосподарського виробництва та харчових технологій; підвищення освітнього рівня та кваліфікації кадрів органічного сільськогосподарського комплексу [8].

Організаційне забезпечення переведу сільськогосподарських земель в стан екологічно чистих. Створення екологічно-чистих масивів земель та агроекологічна організація території повинна включати в себе систему заходів щодо адаптації сільськогосподарського виробництва, землеробства до особливостей природного середовища.

Фундаментом формування екологічно безпечного режиму використання земельних масивів є внутрішньогосподарська організація території. Провідною складовою екологічно чистого землекористування повинно бути визначення придатності якісного стану земельних ділянок для вирощування районованих сільськогосподарських культур і створення сівозмін максимально пристосованих до їх екологічних умов.

Найефективніша організація землекористування з метою запобігання ерозії полягає в диференційованому підході до використання орних земель, які поділяють на технологічні групи в залежності від рельєфних особливостей (крутизни схилів). Внутрішньопольова організація є складовою внутрішньогосподарської організації і включає виділення робочих ділянок, які за можливістю повинні бути однорідними, компактними, зручними для роботи техніки.

Для обґрунтування прийнятих рішень можуть використовуватись економіко-математичні і логічні методи пошуку оптимального співвідношення угідь. Доцільність використання підкріплюється картографами потенційної можливості кожної ділянки, складеними на ландшафтній основі і з урахуванням матеріалів економічної оцінки земель.

Висновки. Концепція створення масивів екологічно чистих сільськогосподарських земель є основою для подальших дій щодо розвитку

органічного сектора сільськогосподарської галузі країни, збереження та відтворення якісного стану земельних ресурсів, біорізноманіття, забезпечення споживання населення та майбутніми поколіннями екологічно безпечної продукції харчування, а також, загального покращення екологічного стану оточуючого середовища.

Література

1. Земельний кодекс України : Закон від 25.10.2001 № 2768-III / Відомості Верховної Ради України від 25.01.2002. – 2002 р. – № 3. – стаття 27. – 712 с.
2. On the structure and activity of foreign affiliates, as regards the quality reports : Commission regulation (EC) No 834/2009 of 11 September 2009 / European Parliament and of the Council on Community statistics // Official Journal of the European Union. – 2009. – С. 241/3-4.
3. On organic production and labelling of organic products and repealing Regulation (EEC) No 2092/91 : Council regulation (EC) No 834/2007 of 28 June 2007 // Official Journal of the European Union. – 2007. – С.189/1-23
4. On organic production and labelling of organic products with regard to organic production, labelling and control : Council regulation (EC) No 889/2008 of 5 September 2008// Official Journal of the European Union. – 2007. – С. 250/1-84
5. Якість ґрунтів. Сертифікація земель (ґрунтів) сільськогосподарського призначення. Основні положення : ДСТУ 46.075-2004 / [С. Балкж, А. Комариста, М. Лісовий та ін.]. – Київ: Держспоживстандарт України, 2004. - -457 с.
6. Про добровільну сертифікацію земель (ґрунтів) сільськогосподарського призначення : Наказ Міністерства аграрної політики України від 9 квітня 2008 року №235 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN37739.html
7. Про експертну грошову оцінку земельних ділянок : Постанова від 11 жовтня 2002 р. №1531 / Офіційний вісник України від 01.11.2002. – 2002 р. – № 42. – стор. 144. – стаття 1941. – 712 с.
8. Купинец Л.Е. Экологизация продовольственного комплекса: теория, методология, механизмы – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2010. – С. 481-493.

Abstract

The article reveals the systematic scientific approach to the problem of reproduction and use of environmentally friendly agricultural land arrays. Constructive understanding of its components and solutions, which together implement the strategic idea of creating environmentally safety land use in the agricultural sector of the country are presented, namely the role of environmentally friendly land system of agricultural landuse; classification of environmentally friendly land as part of the most valuable land; zoning and requirements for environmentally friendly land; creating arrays of environmentally friendly land at farms and land management actions; certification of environmentally friendly land; the economic value of the land as a natural resource and monetary assessment of environmentally friendly land; monitoring of environmentally friendly land land; strategic effects of creation of environmentally friendly land arrays; mechanisms of land users motivation of transferring land to the status of eco-friendly; organizational support for the transfer of agricultural land in the state of environmentally friendly.

УДК: 332.14:502(477)

МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ПРОГНОЗУВАННЯ І РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ МЕЗОСИСТЕМ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

Лайко О.І., Муратов О.М.

У статті визначені методичні основи прогнозування і регулювання розвитку мезосистем в національній економіці за допомогою використання програмно-цільового підходу. Сформульовано організаційно-економічний механізм управління розвитком економічних систем регіонів як складових національної економіки, який базується на принципах сталого розвитку та призначений для забезпечення ефективного регулювання процесами реалізації регіональних цільових програм.

Вступ. Розвиток мезосистем як складових національної економіки має відповідати стратегічному напрямку розбудови держави і ґрунтуватись на засадах передбачення та прогнозування майбутніх тенденцій соціально-економічного розвитку, враховувати принципи сталості й комплексності, базуватись на положеннях програмно-регулюючого підходу в управлінні. Умови мінливості сучасної економічної системи ринкового типу визначають важливість принципу актуалізації – необхідності корегування напрямків і результатів прогнозів у відповідності до нових обставин, цілей та задач, які сформувались під впливом нових тенденцій. Зменшення ризиків щодо можливої дисфункціональності економічної системи стає можливим завдяки оперативному корегуванню цілей, адекватному новим обставинам і змінам в кон'юнктурі ринків та інституціональному забезпеченні економіки держави та регіонів, в напрямку раціонального і обґрунтованого скорочення кількості цілей, конкретизації інструментів реалізації поставлених завдань. Використання подібних підходів до управління є надзвичайно актуальним для економіки України, з огляду на можливість визначити можливі шляхи розвитку суспільства та передбачити економічні ресурси, необхідні для цього, а також виявити найімовірніші та економічно ефективні варіанти перспективного розвитку, передбачити наслідки майбутніх і поточних управлінських рішень, що в підсумку дозволить сформувати ефективні механізми управління економікою на макро- і мезорівні та визначити важелі державного регулювання національної економіки.

Постановка завдання. Основною метою даної статті є визначення методичних підходів до організації прогнозування і регулювання розвитку мезосистем в національній економіці з врахуванням сучасних вимог щодо врахування принципів сталого розвитку, комплексного і збалансованого використання наявних регіональних ресурсів і переваг задля ефективного та раціонального виконання завдань, реалізації стратегічних пріоритетів розвитку національної економіки.

Для всебічного врахування сильних і слабких сторін, недоліків і переваг при здійсненні прогнозування розвитку мезосистем в національній економіці, а також для послідовної реалізації визначених стратегічних завдань економічного зростання держави виправданим є використання програмно-цільового підходу. Ефективність застосування програмно-цільового підходу для цілей державного управління

підтверджується і міжнародною практикою [1, 2], і результатами досліджень багатьох науковців, зокрема: В.М. Гесця, А.А. Гриценка, М.І. Долішнього, М.О. Кизима [3], Д.М. Стеценка [4], О.О. Теплицької [5].

Однак незважаючи на достатню вивченість підходів до застосування програмно-цільового методу в управлінні економічним розвитком, незважаючи на законодавчу оформленість програмно-цільового напрямку в забезпеченні розвитку та вдосконалення системи управління як на національному, так і на регіональному рівнях, сформована науково-методична база потребує вдосконалення, виходячи із особливостей економічної та політичної ситуації в країні, з огляду на прийнятий курс децентралізації системи економічного управління та з огляду на необхідність врахування сучасних особливостей та наслідків впливу фінансової кризи на економічний розвиток як держави в цілому, так і її мезосистем.

Також необхідним є дотримання принципу актуалізації завдань і стратегічних напрямків економічного розвитку регіонів в складі національної системи господарювання через неперервний рух і розвиток даних відкритих систем. Пропонується, в даному дослідженні, для формування організаційно-економічного механізму та методичного інструментарію прогнозування і регулювання соціально-економічного розвитку регіонів в системі національної економіки використовувати математичні моделі з опису передбачуваної та непередбачуваної складових для варіантів і сценаріїв подальшого розвитку регіонів, які базуються на показниках ентропії - міри неупорядкованості системи.

Результати. Нормативним підґрунтям для використання програмно-цільового методу при плануванні розвитку економічних систем в Україні з 2002 року є розпорядження Кабінету Міністрів України "Про схвалення концепції застосування програмно-цільового методу в бюджетному процесі" [6]. Сучасні особливості трансформації національної системи управління соціально-економічним розвитком територій в Україні характеризуються посиленням децентралізаційних зрушень і вектором подальшого розвитку в напрямку створення об'єднаних територіальних громад. Такі новітні виклики потребують суттєвого удосконалення конкретних заходів та підходів для застосування програмно-цільового методу.

Так, суттєвим кроком в напрямку імплементації принципу децентралізації системи економічного управління в Україні стало прийняття Закону "Про добровільне об'єднання територіальних громад" [7] і разом з тим було визначено напрям подальшого розвитку національної економічної системи, сутність якого полягає у врахуванні особливостей і передумов розвитку окремих територій, надання їхнім органам управління більших повноважень і можливостей задля раціонального і ефективного використання ресурсів, що повинно призвести до підйому і розвитку всієї національної економіки. Однак разом з додатковими можливостями з'явилися і нові виклики, які полягають у відсутності достатнього методичного забезпечення щодо реалізації стратегічних планів розвитку територій у вигляді об'єднаних територіальних громад. Особливої актуальності в цьому контексті набуває визначення науково-методичних засад щодо використання програмно-цільового підходу для складання планів і стратегій соціально-економічного розвитку мезосистем у вигляді регіонів, територіальних громад як складових національної економіки.

Програмно-цільовий підхід до вирішення територіальних проблем варто розглядати як інструмент регіональної політики, що одночасно забезпечує як формування цієї політики в цілому, так її реалізацію у вигляді конкретних програм різного рівня і призначення. Функціональна роль програмно-цільового підходу полягає в тому, щоб виявити принципи та внутрішню логіку формування

національної економіки, визначити структуру й елементи, їхній взаємозв'язок і механізм функціонування. Інструментом програмно-цільового управління є насамперед цільові комплексні програми. У країнах з розвинутою економікою вони розробляються та реалізуються на державній і недержавній основі.

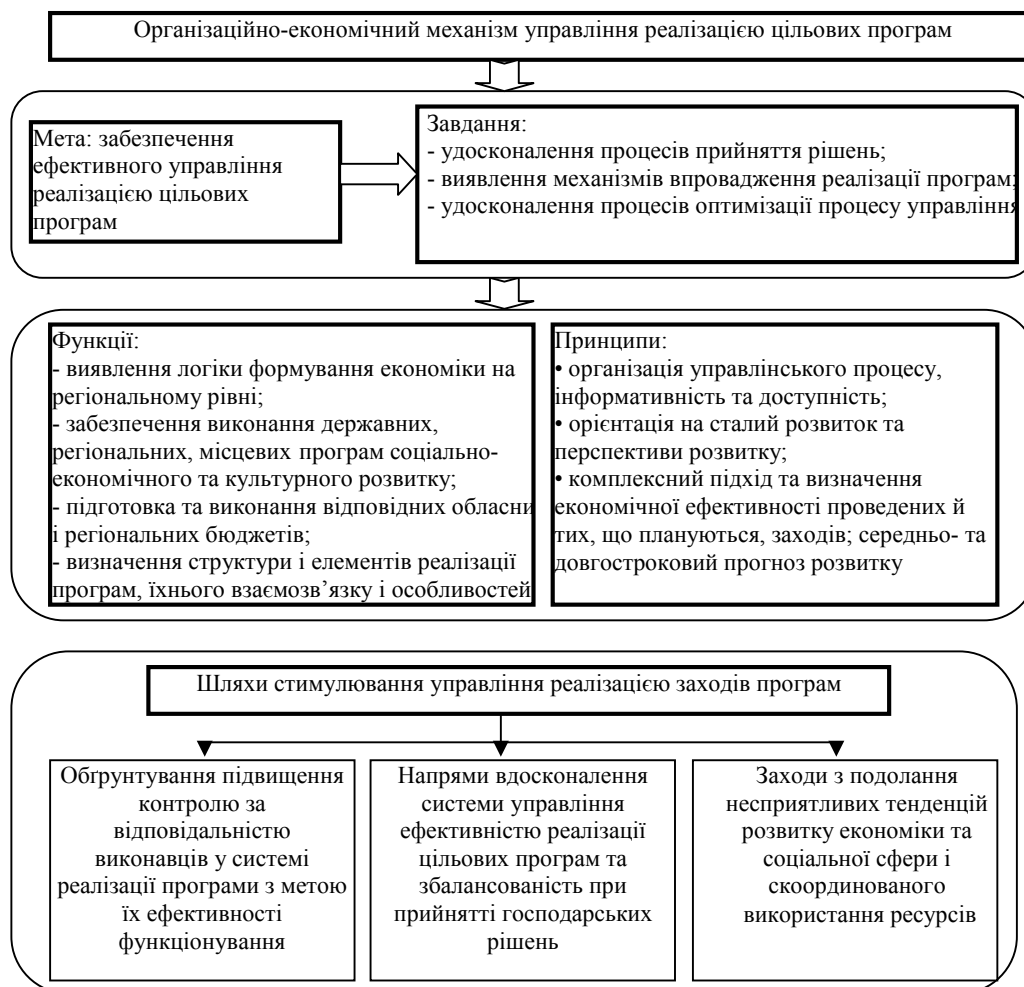


Рис. 1. Схема організаційно-економічного механізму управління

Результати оцінки інституціонального забезпечення для управління реалізацією цільових програм в Україні та закордонний досвід дозволяють зробити висновок про необхідність розробки і впровадження організаційно-економічного механізму управління даним процесом, який має включати в себе стимулювання реалізації передбачених програмою заходів за допомогою системи правових, адміністративних та економічних регуляторів (рис. 1.).

Метою організаційно-економічного механізму виступає забезпечення ефективного управління реалізацією цільових програм, а основні завдання спрямовані на: удосконалення процесів прийняття рішень, виявлення джерел

впровадження реалізації програм та вдосконалення процесів оптимального процесу управління з обов'язковим систематичним контролем на різних етапах впровадження. Виділені функції дозволяють визначити провідні напрямки організаційно-економічного механізму управління. Окреслені принципи зумовлюють суттєві напрямки, що дозволяють вирішувати поставлене завдання: організація управлінського процесу, інформативність та доступність; орієнтація на сталий розвиток й перспективи розвитку; комплексний підхід і визначення економічної ефективності проведених й запланованих заходів; середньо- та довгострокові прогнози розвитку.

Всі складові механізму управління реалізацією цільових програм спрямовані на розробку конкретних шляхів підвищення управління реалізацією програм регіонального рівня як складових загальної стратегії розвитку національної економіки. Запропоновані шляхи дозволять координувати програмні заходи щодо досягнення стабілізаційних напрямків та використання фінансових і матеріальних ресурсів з метою вдосконалення системи соціально-економічного розвитку.

Особливістю сучасних підходів до стимулювання регіонального розвитку є забезпечення його стійкості, соціальної, екологічної спрямованості при одночасному дотриманні принципу економічної ефективності. Такі підходи мають бути визначені і зафіксовані в стратегічних документах, які визначають план розвитку регіону (субрегіону або об'єднаної територіальної громади), в відповідають стратегії розвитку національної економічної системи. Дуже важливим є складання стратегій розвитку мезосистем за гармонізованим, узгодженим підходом, у відповідності до актуалізованого і скорегованого методичного підходу, який враховує особливості розвитку певних територіальних громад. В цьому відношенні варто зауважити на існування нормативних документів, які визначають методичні засади щодо складання стратегій соціально-економічного розвитку регіонів (наприклад для Стратегії соціально-економічного розвитку Одеської області на період до 2020 року [8]), однак єдиного узгодженого методичного підходу до складання стратегій соціально-економічного розвитку мезосистем у вигляді територій базового рівня (об'єднані територіальні громади, субрегіони), який би передбачав актуалізацію та відповідність положенням розвитку національної економіки, на даний момент в Україні офіційно не затверджено.

Важливим елементом складання і прийняття стратегій соціально-економічного розвитку мезосистем є цілепокладання, яке виступає не просто як досягнення певних значень макроекономічних показників регіону, а як спосіб забезпечення гармонізації розвитку цієї мезосистеми, в якій головними елементами виявляються природа і людина, їх раціональне взаємодія. У зв'язку з цим регіон для цілей прогнозування слід розглядати як нерозривну в своїй єдності екологосоціоекономічну систему. Основним показником стану і розвитку таких систем є її Ентропія. Ентропія (E) як міра неупорядкованості системи являє собою добуток ймовірності знаходження системи в заданому стані та логарифма цієї ймовірності взятого з оберненим знаком.

Величина E_c визначається по функції прогнозу результатів розвитку відповідного регіону в умовах відсутності будь-якого втручання у економічні, соціальні та екологічні процеси регіону, а величина E_p – в умовах його здійснення за період життєвого циклу проекту економічного розвитку регіону. Таким чином:

$$E_p = \int_0^x \{F(D_p, K_p, Z_p, N_p) * (-\ln(D_p, K_p, Z_p, N_p))\} dx \quad (1)$$

$$E_c = \int_0^x \{F(D_c, K_c, Z_c, N_c) * (-\ln(D_c, K_c, Z_c, N_c))\} dx \quad (2),$$

де: D_p - валовий регіональний продукт на душу населення регіону; K_p - ступінь економічного достатку населення регіону (відношення кількості населення що проживає за певною межею економічного достатку до загальної його кількості); Z_p - умовний рівень екологічного стану території регіону; N_p - умовний рівень негативного впливу пов'язаний із збільшенням техногенного навантаження на екосистему, після реалізації цільової програми чи проекту розвитку і в умовах їх відсутності); $\{0:T\}$ - період життєвого циклу проекту.

Співвідношення E_e та E_p дає уявлення про ступінь регіонального розвитку та реалізованість цілепокладання за відповідною програмою чи проектом.

Завданням і формалізованою метою застосування методичного підходу до актуалізованої розробки і впровадження стратегій соціально-економічного розвитку мезосистем (регіонів, субрегіонів, територіальних громад) у відповідності до векторів розвитку національної економіки є зменшення ентропії шляхом актуалізації, забезпечення максимальної узгодженості цілей, завдань і заходів їхньої реалізації, в тому числі за рахунок використання програмно-цільового підходу.

Висновки. Результати проведених досліджень та оцінка існуючого досвіду застосування програмно-цільового підходу в аспекті забезпечення збалансованого розвитку мезосистем в складі національної економіки, дозволяють зробити такі висновки:

Програмно-цільовий підхід як концептуальна ідея дослідження передбачає забезпечення розвитку всіх складових компонентів системи й суб'єктів управління, координованість діяльності на всіх рівнях управління та дій учасників, наявність необхідних факторів та умов управління для забезпечення функціонування системи, інтеграцію діяльності всіх учасників процесу управління мезосистемою у відповідності до генеральної мети розвитку національної економіки.

Реалізація програмно-цільового підходу передбачає чітке цілепокладання стосовно положень економічної політики, яка реалізовується і є орієнтованою на досягнення конкретних економічних результатів як щодо темпів економічного зростання, так і його структурного та змістовного наповнення. Конкретизований і вузькоспеціалізований програмно-цільовий підхід передбачає, що економічні реформи не є самоціллю, а виступають як технологія досягнення практичних (конкретних) результатів економічного прогресу.

Програмно-цільовий підхід дозволяє вирішувати завдання на межі відомчих і галузевих компетенцій, повноважень і зон відповідальності господарюючих суб'єктів, органів виконавчої та муніципальної влади за рахунок координації спільних зусиль для вирішення проблеми. Така особливість є актуальною в умовах децентралізації системи управління економічним розвитком, коли виникає необхідність розробки і реалізації заходів стимулювання соціально-економічного розвитку об'єднаних територіальних громад, субрегіонів, які характеризуються наявністю вже сформованих об'єктивних економічних, соціальних зв'язків. До моменту офіційного визнання статусу об'єднаної територіальної громади або субрегіону доволі важко створити підґрунтя для активізації спільних точок економічного зростання, якщо існує ситуація адміністративної невідповідності закріплених повноважень сформульованим спільним завданням. В цьому аспекті координація дій органів регіональної (місцевої) влади, у відповідності до наданих законодавчих повноважень [9], дозволяє практично реалізувати ідеологію програмно-цільового підходу щодо подолання перешкод від інституціональних неузгоджень та адміністративних бар'єрів.

Література

1. Карп'юк О. Національні моделі стимулювання інноваційного процесу // Стратегічні пріоритети / О. Карп'юк. – 2013. – № 3. – С. 47-49.
2. Стеченко Д.М. Програмно-цільова орієнтація в управлінні соціально-економічним розвитком регіону / Д.М. Стеченко // Університетські записки: часопис Хмельницького університету управління та права. – 2007. – № 3. – С. 36-38.
3. Моделювання соціально-економічного розвитку регіону (на прикладі Сумської області): монографія / А. О. Єпіфанов, М. О. Кизим, С. М. Козьменко, О. Ю. Полякова, О. Мерхо та ін. – Х.: ФОП Александрова К. М.; ВД «Інжек», 2012. – 160 с.
4. Стеченко Д.М. Програмно-цільова орієнтація в управлінні соціально-економічним розвитком регіону / Д.М. Стеченко // Університетські записки: часопис Хмельницького університету управління та права. – 2007. – № 3. – С. 36-38.
5. Теплицкая А. А. Обзор и анализ зарубежного опыта планирования / А. А. Теплицкая // Молодой ученый. – 2013. – №1. – С. 188-192.
6. Про схвалення концепції застосування програмно-цільового методу в бюджетному процесі: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.09.2002 р. № 538 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=538-2002%F0>
7. Закон України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» від 13.01.2016 / Верховна Рада України [Електронний ресурс]: Офіц. видання сайту Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/157-19>
8. Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року (актуалізована) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oda.odessa.gov.ua/strategiya-ekonomichnogo-ta-socialnogo-rozvitku-odesko-oblast-do-2020-roku/>
9. Про співробітництво територіальних громад : Закон України № 1508-VII від 17.06.2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1508-18>

Abstract

In the article the methodological basis of forecasting and regulation of mezo-systems in the national economy through the use of program-based approach is proposed. It is determined the urgency of forecasting and regulation of mezo-systems of particular economies or regions which are united by local communities as components of overall national economic system. The formulation of organizational and economic mechanisms of development of regional economic systems as components of the national economy is given in the article and this formulation is based on the principles of sustainable development and is designed in order to provide the effective regulation of processes of implementation of regional programs as components of the national strategic plan for the national economy. It is formulated the using of scientific principles to the modeling of entropy index and the display of complexity and consistency of the priorities of economic development.

**ДЕРЖАВНА КОНКУРЕНТНА ПОЛІТИКА В МЕХАНІЗМІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

Коваль В.В.

В статті проведено обґрунтування теоретико-методичних засад зміцнення економічної безпеки. Аналізуються передумови та загрози обмеження конкуренції на зміцнення економічної безпеки вітчизняних ринків. Запропоновано напрями формування державної конкурентної політики, реалізація яких сприятиме підвищенню національної економічної безпеки.

Постановка проблеми. У сучасних умовах трансформація економічних відносин на галузевих ринках в напрямку мінімізації економічної нестабільності з боку суб'єктів господарювання та зменшення їх рівня ризику підприємницької діяльності обумовлює формування олігополістичних структур, що не в повній мірі сприяють розвитку конкуренції. За таких характеристик зростає ймовірність не відповідності рівня конкуренції до зростаючих потреб споживачів через обмеження розвитку ефективних конкурентних відносин, що може мати прояв у структурному дисбалансі як окремих сфер діяльності, так і національного господарства.

З іншого боку, актуальним залишається питання надмірного адміністративного регулювання, що обмежує досягнення ефективності конкурентного процесу через високу міру впливу держави та, як наслідок, фундаментальної її цілі щодо забезпечення оптимальних умов для підвищення ефективності національної економіки та на цій основі забезпечення економічної безпеки країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням фундаментальних і прикладних наукових досліджень конкурентної взаємодії та сили конкурентної позиції суб'єктів ринку присвячені роботи таких вчених: І. Ансоффа, М. Бруна, М. Кац, М. Портера, К. Келлі, Т. Коно, Ф. Котлера, О. Маркварта, М. Портера, Д. Палтеровича, Н. Розанова, К. Шапіро, в т.ч. і в сфері інфокомунікацій: А. Ігнатюка, С. Кюнтцеля А. Пономарева, Т. Пітерса, С. Оурена, Д. Тіса та ін.

Значний внесок у вивчення проблем формування і функціонування ринкових структур та ринкової концентрації варто виділити результати досліджень таких вітчизняних вчених, як В. Геєця, С. Кілієвича, Е. Лібанової, С. Реверчука, А.І. Бутенко, О.С. Редькіна, Л.І. Федулової, так і закордонних економістів, серед яких варто виділити Л. Вальраса, М. Вебера, Б. Мільнера, Д. Норта, В. Радаєва, А. Олейніка, В.Лі. Тамбовцева, О. Уільямсона, Х.Уайта тощо.

В свою чергу, сутність та забезпечення економічної безпеки, з обґрунтуванням її складових та їх оцінкою було розглянуто у наукових працях як закордонних авторів, таких як: Г.Б. Клейнер, Б. Грехем, Д. Болдуїн, К. Неу, а також вітчизняних: М. М. Зацеркляний, С.М Ілляшенко, В. Т. Шлемко, Д. Д. Буркальцевої, А. А. Васильєва та інших.

Незважаючи на значну кількість праць по вищевказаній тематиці, сама по собі проблема впливу конкуренції на економічну безпеку, на нашу думку,

досліджена в недостатній мірі. Це стосується і відповідних критеріїв та індикаторів, які відображають рівень захищеності життєво важливих інтересів соціально-економічної системи. Тому потребує подальшого дослідження економічної безпеки національного господарства в контексті виділення місця конкуренції в її забезпеченні.

Мета статті полягає в обґрунтуванні напрямів державної політики в механізмі забезпеченні національної економічної безпеки.

Виклад основного матеріалу. В умовах уповільнення позитивної динаміки ключових макропоказників та промислового виробництва протягом 2013-2016 років з одного боку, так і посилення екзогенного й ендегенного характеру впливу транснаціоналізації на конкурентне середовище України з іншого, зростає ймовірність підвищення загроз економічної безпеки національного господарства [1, 5]. В той час забезпечення економічної безпеки залишається не тільки актуальним в період проведення заявлених економічних реформ через можливі ризики незбалансованості соціально-економічних й інституціональних перетворень та проблеми реформування олігополістичних ринків (втрата системності й контролю з боку держави; незбалансованість тарифів; ослаблення конкурентоздатності виробників тощо), а й набуває дедалі більшого значення реформа захисту економічної конкуренції.

Відповідно до Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» антимонопольна реформа пов'язана із дерегуляцією та розвитком підприємництва, захистом прав інвесторів на основі забезпечення рівноправних умов учасників ринку, що в свою чергу, сприятиме полегшенню умов ведення бізнесу та зростанню інвестиційної активності. Хоча, на нашу думку, реформа захисту економічної конкуренції має безпекову складову, оскільки пов'язана із ефективністю реформи судової системи країни (за вектором безпеки) через не унеможливлення вирішення лоббістських інтересів.

Фундаментальною основою та однією із частин державної (національної) безпеки виступає економічна безпека, основними загрозами, відповідно до Стратегії національної безпеки України [18], якої є: зростання частки стратегічних ринків зі структурними ознаками монополізації (до яких відносяться інфраструктурні ринки); деформоване державне регулювання та інституціональна дисфункція (неефективні норми або інституціональні пастки), залежність національної економіки від зовнішніх ринків та ін. За таких умов стан національної безпеки напряму залежить не тільки від відповідних економічних критеріїв та їх зростання (ВВП, захищених статей бюджету) й мінімізації (зменшення дефіциту до ВВП та державного боргу до ВВП), але і від інституціональних засад.

В переважній більшості досліджень робиться акцент на класифікації загроз економічній безпеці за різними ознаками, у тому числі і за походженням, які в основному обумовлені неефективністю функціонування системи управління економічної безпеки (внутрішні) та негативним впливом чинників й інституцій зовнішнього середовища системи управління економічної безпеки (зовнішні) [1].

Оскільки економічна безпека на вітчизняних ринках займає ключове місце в багаторівневій структурі національної безпеки, важливо відмітити взаємозв'язок парадигм економічної безпеки та концептуальних основ державної економічної політики у визначенні загроз національній економіці як за зовнішніми напрямами (конкуренція іноземних держав), так і за внутрішніми

напрямами (провали ринку; провали держави). Саме в межах державної економічної політики відбувається визначення найбільш небезпечних загроз національній економічній безпеці та вибір пріоритетів щодо протидії цим загрозам на коротко і довгостроковий період.

В умовах підвищення загроз економічній безпеці національного господарства через процеси глобалізації національної економіки та впливу транснаціоналізації на конкурентне середовище України, можливо відзначити, що загрози за зовнішніми напрямами мають не визначальне значення, хоча взаємодія держав в економічній сфері і породжує зовнішні загрози економічній безпеці, визначається дуальністю процесів конкуренції і кооперації. В свою чергу, за внутрішніми напрямами забезпечення національної економічної безпеки стали розуміти захист національних економічних інтересів та протидії руйнівним впливам в період активізації структурних перетворень, в першу чергу від провалів ринку та регулювання (держави) [8, 10].

В свою чергу в умовах олігополії провали ринку (високий рівень трансакційних витрат, проблеми зовнішніх (мережевих) ефектів, інформаційна асиметрія, зростання витрат входження на ринок через нецінову конкуренцію, укладання угод щодо доступу до інфраструктурних об'єктів з боку підприємств з істотною ринковою перевагою, ускладненість доступу до позикових фінансових ресурсів тощо) та провали регулювання конкуренції (створення умов лобіювання інтересів, низькі стимули до інновацій, недосконалість економічної політики тощо) обумовлюють важливість формування системи економічної безпеки, з урахуванням факторів інституціоналізації гарантій її забезпечення.

Конкурентна політика для зміцнення економічної безпеки має відповідати світовим принципам прозорості як забезпечення умов конкуренції, що зазначено у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України у 2016 році, та суспільного контролю за економічною поведінкою суб'єктів на ринку щодо обмеження конкуренції.

Прийняті до виконання в Україні стратегічні документи щодо забезпечення національної безпеки [9] та сталого розвитку вітчизняної економіки до 2020 року, визначають актуальність якісно нової державної політики, спрямованої на ефективний захист національних інтересів в економічній сфері, пов'язаних із побудовою конкурентних ринкових відносин та підвищенням конкурентності на ринках не з конкурентною структурою.

Відповідно до [3], ринками не з конкурентною структурою у 2015 році виступили ринки зі структурними ознаками монополізації: монополізовані ринки з часткою 9,8%, олігопольні чи ринки з ознаками колективного та одноосібного домінування – 47,5%.

Особливістю олігополістичної структури виступає неоднорідність та зниження конкурентності на ринку і, як наслідок, порушення гарантій економічної безпеки як суб'єктів ринку, так і галузевого ринку в цілому. За таких умов поділ ринку між домінуючими суб'єктами впливає на зростання ризиків та загроз на обмеження розвитку конкурентного середовища, що потребує посилення взаємодії державного регулювання економічної безпеки і конкуренції. В рамках такої взаємодії важливим є врахування взаємозв'язку базису економічної безпеки, у формі оптимальної галузевої структури національного господарства і розвиненої ринкової інфраструктури, та

ефективного конкурентного середовища, що визначають вищий рівень забезпечення економічної безпеки шляхом досягнення економічної стійкості та стабільності національної економіки на основі прискореного її інноваційного розвитку.

Проте означений вище взаємозв'язок обумовлює дуалістичність зростання загроз розвитку конкуренції через провали держави (інституціональної підтримки конкуренції та не ефективністю конкурентної політики) та зростання загроз економічної безпеки в наслідок формування ринків не з конкурентною структурою, що на відповідному життєвому циклі таких ринків продукує можливість падіння темпів інноваційно-інвестиційної діяльності.

Підтвердженням падіння темпів інноваційно-інвестиційної діяльності виступає зниження рейтингу конкурентоспроможності України, який погіршився на 3 позиції у 2015 році і країна зайняла 79 місце серед 140 держав світу, переважно через зниження ряду показника, у т.ч. і ефективності антимонопольної політики (136 місце) та інноваційності (81 місце), а у 2016 році вже зайняла 85 місце серед 138 країн із зниженням ринкової ефективності (109 місце) та таким же показником ефективності антимонопольної політики (136 місце) [11].

Таблиця 1

Динаміка індексу конкурентоспроможності та субіндексу інноваційності України

<i>Індекс</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>
Інновації, місце	63	74	71	93	81	81
Конкурентоспроможність	89	82	73	84	76	79

Джерело: [11].

В свою чергу конкуренція виступає важливим у розвитку реального сектору економіку, проте не зважаючи на відзначені зрушення в сфері формування конкурентного середовища останніх років однією з причин повільного зростання конкурентоспроможності вітчизняної економіки виступає недостатньо прозоре й непослідовного для бізнесу державне регулювання [1, 6], що обумовлено організаційно-правовим обмеженням його вдосконалення через: недосконалість антимонопольного законодавства; неефективність тарифно-цінового регулювання; різні умови оподаткування для суб'єктів підприємництва; інституційну невпорядкованість здійснення приватизації тощо. З іншого боку, низька якість нормативно-правової бази створення умов конкурентного середовища може збільшувати ймовірність зростання ризиків економічної безпеки із негативним впливом на економіку недобросовісної конкуренції в умовах недостатності норм правового захист інтересів суб'єктів господарювання чи олігополістичної координації учасників ринку переважно через їх антиконкурентні узгоджені дії.

За передумовами недобросовісної конкуренції, наслідками конфлікту інституційних інтересів та іншими перешкодами в роботі [1] виділено основні ризики, а також проведено типологізацію загроз економічної безпеки підприємництва. До таких загроз в дослідженні відноситься і «посилення конкуренції між виробниками однорідної продукції» [1], яка має за частотою дії одноразовий характер, що на нашу думку не зовсім відображає «рівень підприємництва» як більш широкого поняття на який в роботі зроблений

акцент, а засвідчує можливі загрози економічної безпеки саме на рівні підприємства. Одним із чинників на рівні підприємства може виступати здатність реагувати на зміни в конкурентному середовищі як по рівню якості продукції чи обслуговування, так і асортименту товару (послуг), що частково відображає можливу ймовірність загроз економічної безпеки підприємництва.

Тому з урахуванням саме низького рівня конкуренції та недосконалістю нормативно-правової бази досить важко говорити про належне забезпечення економічної безпеки як підприємництва, так і держави в цілому. Це підтверджується зростаючою концентрацією іноземного капіталу на вітчизняних ринках через низький рівень конкуренцію в порівнянні з європейськими та світовим ринками, що надає можливість іноземним (транснаціональним) корпораціям застосовувати інтерналізацію внутрішньофірмового ринку (трансферні ціни), що зменшує можливість контролю з боку держави за їх діяльністю та незалежністю від державної економічної політики, а також сприяє можливості створювати останніми торговельних та інших бар'єрів чи обмежувати конкуренцію на відповідному ринку [22].

У зв'язку з цим особливого значення набуває реалізація державної конкурентної політики в системі забезпечення економічної безпеки, основним принципом якої має бути збалансування структурних передумов конкуренції на ринках з різним рівнем привабливості через можливі наслідки дій іноземних (транснаціональних) корпорацій. Проте з метою підтримки визначеного рівня конкурентного середовища доцільно трансформувати інституціональні заходи державної конкурентної політики щодо створення формальних законів з урахуванням неформальних практик. Оскільки Антимонопольний комітет України зорієнтований на правозастосовну практику захисту конкуренції, більшість справ пов'язана із перевітками дотримання вимог законодавства про захист економічної конкуренції суб'єктів господарювання та державних органів.

За 2014-2015 роки кількість справ щодо дотримання вимог законодавства про захист економічної конкуренції зросла майже в 12%, основними порушеннями якого виступили зловживання монополюним (домінуючим) становищем – 48% порушень, %, антиконкурентних дій державних органів – 20%, антиконкурентних узгоджених дій суб'єктів господарювання – 11 та недобросовісної конкуренції – 9% [3].

Дослідження економічної безпеки національного господарства в контексті виділення місця конкуренції в її забезпеченні передбачає врахування пріоритетів державної конкурентної політики, реалізація яких сприятиме досягненню вирішення завдання щодо забезпечення національної економічної безпеки. Такими пріоритетами державної економічної політики, на нашу думку, виступають:

1. В сфері захисту конкуренції:

– припинення несумлінної конкуренції на ринках, в тому числі шляхом удосконалення конкурентного законодавства про несумлінну рекламу;

– превентивні заходи формування конкурентних відносин та нівеляції прояву нерівних умов конкуренції у вигляді вибіркового пільгового оподаткування чи нерівних умов розподілу державних замовлень [3];

– всеохоплюючої оцінки позитивних та негативних наслідків концентрації з урахуванням сполучення системи конкуренції з перевагами великого виробництва.

2. В сфері розвитку конкуренції:

– зниження інфраструктурних бар'єрів шляхом спрощення процедури започаткування та обмежень входу і виходу нових суб'єктів, удосконалення дозвільної системи та сфери ліцензування [2]

- зменшення трансакційних витрат через нівеляцію бюрократичних обмежень в господарській діяльності та інституціональну трансформацію державного апарату.

Поряд зі змінами правових норм в сфері конкурентної політики доцільно ввести систему інтегральної оцінки ефективності заходів розвитку конкурентного середовища на основі виокремлення групи показників відповідно до загроз економічної безпеки, а саме відмови (провалів) ринку та держави.

Важливим залишається питання щодо обмеження конкуренції суб'єктів, які можуть не мати істотної ринкової переваги та домінуючого положення, але можуть контролювати відповідний ринок навіть без явних передумов до антиконкурентних узгоджених дій. В такому випадку вхід на ринок та вихід з нього є досить ускладнений, що особливо позначається, в першу чергу, на розвитку малого і середнього бізнесу та, на нашу думку, потребує вироблення узгодженої, а головне послідовної політики у сфері розвитку малого і середнього бізнесу та політикою конкурентного регулювання.

Одним із напрямів забезпечення економічної безпеки суб'єктів малого і середнього бізнесу є формування інститутів для зменшення трансакційних витрат при входженні в нові сфери діяльності, що пов'язано із зменшенням нелегальних трансакцій через антиконкурентну поведінку всіх учасників ринку. Крім того, важливо відмітити, що в процесі забезпечення економічної безпеки збільшуються трансакційні витрати всіх учасників ринку (як підприємств в залежності від специфічності активів, виду контракту та інституціональних зв'язків, так і державних органів влади при здійсненні контролю, формуванні відповідного інституціонального середовища та інших видів витрат), оскільки мають прояв у формі взаємодій суб'єктів ринку, який пов'язаний з досягненням чи зниженням їх конкурентоздатності у випадку опортуністичного поведіння.

Низький ступінь узгодженості видів економічної та соціальної політики на внутрішньому ринку (політики у сфері розвитку малого і середнього бізнесу, регіонального економічного розвитку чи інших) із політикою конкурентного регулювання продукує неефективну ринкову систему, функціонування якої може призвести до розвитку ринкових структур із високою концентрацією олігополій [6].

Хоча за 2015-2016 роки Антимонопольним комітетом України були зроблені кроки щодо подолання негативного впливу на розвиток конкуренції через недосконалість правового регулювання шляхом затвердження «Положення про узгоджені дії» та «Положення про концентрацію» № 14-рп від 21.06.2016 року та інших законів, що сприятиме якісному дослідженню впливу концентрацій на ринки, а також розкриття інформації про кінцевих бенефіціарних учасників концентрації

Заявлені заходи реформування антимонопольного законодавства виступають першими кроками у вибудовуванні послідовної конкурентної

політики, що в майбутньому дозволить сформувати доктринальний документ як зводу законів у сфері захисту та розвитку конкуренції.

Висновки. В результаті дослідження обґрунтовано, що важливою проблемою забезпечення національної економічної безпеки виступає незавершеність структурних перетворень внутрішнього ринку в напрямку демонополізації стратегічних галузей та розвитку механізмів протидії й обмеження конкуренції.

Забезпечення національної економічної безпеки передбачає підвищення конкурентності на вітчизняних ринках, що потребує зміни регулювання ринків не з конкурентною структурою, а розвиток підприємницького середовища та конкуренції сприятиме забезпеченню економічної безпеки національної економіки. Саме розвиток конкуренції виступає пріоритетом сучасної державної політики в механізмі забезпеченні національної економічної безпеки, оскільки захист конкуренції носить дискретний характер і не вирішує структурних проблем. Тому в роботі запропоновано заходи державної економічної політики як в сфері захисту, так і розвитку конкуренції, що ґрунтується на створенні сучасної ефективної інституціональної системи, яка забезпечує економічну безпеку та передбачає вибудовування відповідної сукупності інститутів і механізмів її зміцнення.

Література

1. Васильців Т. Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми забезпечення: [монографія] / Т. Г. Васильців. – Львів: Арал, 2008 – 384 с.
2. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року, затверджена Постановою КМУ від 6 серпня 2014 р. № 385 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF>
3. Звіт Антимонопольного комітету України за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua>
4. Зубок М. І. Безпека підприємницької діяльності: Нормативно-правові документи комерційного підприємства, банку / М. І. Зубок, Р. М Зубок. – К. : Істина, 2004. – 144 с.
5. Ковальов Д. Економічна безпека підприємства / Д. Ковальов, Т. Сухорукова // Економіка України. – 1998. – № 10. – С. 48–52.
6. Кнут О. Як поєднати конкурентну політику та розвиток МСП в Україні / Олександр Кнут, Ольга Красовська, Олександр Пліва, Рікардо Джуччі // Інститут економічних досліджень та політичних консультацій – 2016 – Режим доступу: http://www.ier.com.ua/files//publications/Policy_papers/IER/2016/2016_Competition_Policy_UKR_4web.pdf
7. Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку конкуренції на 2013 – 2023 роки [Текст]: Розпорядження від 19 вересня 2012 р. № 690-р // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 180.
8. Реверчук Н.І. Управління економічною безпекою підприємницьких структур: монографія / Н.І. Реверчук. – Львів: ЛБІ НБУ. – 2004. – 195 с.
9. Стратегія національної безпеки України: Указ Президента України від 26.05.2015 № 287 // Офіційний вісник України – 2015 – № 43 – С.14.

10. Graham B. Security Analysis. The Classic 1934 / B. Graham, D. Dodd. - NY : The McGraw-Hill Companies, Inc, 2000. - 736 p.

11. The Global Competitiveness Report 2016–2017: Report / Geneva: World Economic Forum – URL: [Elektronnyj resurs] – Rezhym dostupu: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

Abstract

The ground of theoretical and methodical principles of strengthening of economic security is conducted in the article. Pre-conditions and threats of limitation to the competition are analyzed in the system strengthening of economic security of home markets. Directions are offered forming of public competition policy, realization of which will assist the increase of national economic security.

The actual is remained by the question of the administrative overregulation, which limits achievement of efficiency of competition process through the high measure of influence of the state and, as a result, to her fundamental aim in relation to providing of optimal terms for the increase of efficiency of national economy and on this basis of providing of economic security of country.

In turn a competition comes forward as important at development real to the sector economy, however having regard to the noted changes in the field of forming of competition environment of the last years of one of reasons of slow height of competitiveness of home economy not the transparent enough comes forward and inconsistent for business government control, that it contingently limitation of his perfection through: imperfection of antitrust legislation; uneffectiveness of the tariff-price adjusting; different terms of taxation for business entities; institutional unsettled state of realization of privatizing and others like that. On the other hand, subzero quality of normatively-legal base of conditioning of competition environment can increase probability of height of risks of economic security with negative influence on the economy of unfair competition in the conditions of insufficiency of norms legal defense of interests of subjects of manage or co-ordination of market participants mainly from their anticompetition concerted actions.

The special value is acquired by realization of public competition policy in the system of providing of economic security basic principle of which must be balancing of structural pre-conditions of competition on markets with the different level of attractiveness through the possible consequences of actions of foreign (transnational) corporations. However with the purpose of support of certain level of competition environment it is expedient to transform the institutional measures of public competition policy in relation to creation of formal laws taking into account informal practices.

ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ САМОДОСТАТНОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД

Бутенко А. І., Уманець Т.В., Дарієнко О. В.

В статті акцентується увага на необхідності визначення рівня економічної самодостатності територіальної громади як основи обґрунтованих рішень при добровільному об'єднанні селищних рад (селищ, малих міст) в спроможні територіальні громади. Наведено сутнісне наповнення таких понять, як: спроможні територіальні громади, бюджетна та економічна самодостатність. Запропоновано методика оцінки рівня економічної самодостатності територіальної громади за допомогою інтегральних індикаторів. Надано рекомендації щодо впровадження запропонованої методики у практичну діяльність.

Постановка проблеми. Успішне проведення територіальних і адміністративних реформ в Україні вимагає переорієнтації зусиль менеджменту із констатації поточних результатів діяльності в площину забезпечення конкурентних переваг і самодостатності територіальних громад, формування яких є певним гарантом їх спроможності та залежить від якості реалізації потенціалу. Сьогодні на тлі всезагальної уваги до питань регіонального значення в контексті вирішення загальнонаціональних проблем децентралізації влади та добровільного об'єднання територіальних громад актуалізується низка концептуально нових явищ та процесів, серед яких особливої уваги заслуговує феномен економічної самодостатності територіальної громади та його кількісна характеристика. Дана інформація допоможе при формуванні спроможних територіальних громад відповідно до Закону України № 157- VIII від 5 лютого 2015р. та Методики формування спроможних територіальних громад, що затверджена Постановою КМУ № 214 від 8 квітня 2015 р. [1;2].

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню питання спроможності територіальних громад та необхідності реформування адміністративно-територіального устрою в Україні присвячені роботи О. Амоші, В. Алексєєва, Р. Безсмертного, П. Буряка, І. Вахович, П. Мельника, Ю. Молодожен, В. Опаріна, С. Осадчук, Н. Нижник та ін. наукових діячів.

Виділення раніше нерозв'язаних частин загальної проблеми. Зосередження зусиль на пошуку можливостей забезпечення спроможності територіальної громади зумовлює необхідність, в першу чергу, визначення термінології щодо спроможності територіальної громади в контексті нових законодавчих актів; по-друге, вивчення механізму формування спроможних територіальних громад і, по-третє, розробки інформаційно-аналітичної бази кількісної оцінки рівня економічного потенціалу територіальної громади у розрізі трьох груп: сільської (селищної) ради, селища, малого міста як основи його спроможності [3, с. 73].

Отже, що стосується першого завдання, то відповідно до Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» та Методики

формування спроможних територіальних громад дана термінологія дуже поверхньо, але прописана. Друге та третє вищезазначені завдання на даному етапі знаходяться на стадії розробки. Слід зауважити, що державні службовці та деякі науковці при об'єднанні селищних рад (селищ) в спроможні територіальні громади (ТГ) керуються, в першу чергу, процесом збільшення бюджетної самодостатності цих угруповань, а не питанням ефективного використання їх внутрішнього потенціалу, який лежить в основі економічної самодостатності даних ТГ. Отже, розповсюдження феномену самодостатності в практичних галузях людської діяльності вимагає уніфікації його змістового наповнення, оцінювання за певним набором індикаторів та вимірювання за допомогою формалізованих методів.

Основний матеріал. Трансформація соціально-економічних відносин, що відбувається в Україні, привела до необхідності переосмислення та обґрунтування пріоритетів розвитку регіональної економіки і формування у зв'язку з цим механізму управління, який є адекватним не тільки до збурень в складних соціально-економічних процесах в регіонах, але й до процесу формування спроможних територіальних громад. Але, перш ніж розглядати механізм забезпечення самодостатності територіальних громад, необхідно розробити інформаційно-аналітичну базу кількісної оцінки рівня економічної самодостатності ТГ у розрізі трьох груп: сільської (селищної) ради, селища, малого міста як основи його спроможності відповідно до первинного, поточного та статистичного обліку. Спроможні територіальні громади відповідно до Методики формування спроможних територіальних громад – це територіальні громади сіл (селищ, міст), які в результаті добровільного об'єднання здатні самостійно або через відповідні органи місцевого самоврядування забезпечити належний рівень надання послуг, зокрема, у сфері освіти, культури, охорони здоров'я, соціального захисту, житлово-комунального господарства, з урахуванням кадрових ресурсів, фінансового забезпечення та розвитку інфраструктури відповідної адміністративно-територіальної одиниці [2].

При об'єднанні селищних рад (селищ, малих міст) в спроможні територіальні громади дуже часто забувають про змістовне наповнення поняття, які є ключовими в даному процесі. В першу чергу, це стосується поняття «економічна самодостатність», яке можна вважати за місію або стратегічну мету відкритої економічної системи на сучасному етапі її соціально-економічного розвитку та підвищення рівня життя населення – головної мети державної політики на регіональному рівні: створення умов для динамічного, збалансованого соціально-економічного розвитку України та її регіонів, підвищення рівня життя населення, забезпечення додержання гарантованих державою соціальних стандартів для кожного її громадянина незалежно від місця проживання, а також поглиблення процесів ринкової трансформації на основі ефективного використання потенціалу регіонів, підвищення дієвості управлінських рішень, удосконалення роботи органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

Ретроспективний аналіз соціально-економічної сутності «самодостатності» свідчить про те, що в умовах трансформування національної економіки України існують такі її різновиди, як: фінансова [4; 5], бюджетна [6; 7], соціальна та економічна [8; 9; 10].

У зв'язку з тим, що сьогодні на практиці основним критерієм підвищення спроможності територіальних громад при їх добровільному об'єднанні є бюджетна спроможність, розглянемо її сутність. Як вважає С. Осадчук, це спроможність здійснювати самозабезпечення за умови існуючої організації виробництва, не використовуючи бюджетні трансферти [6, с. 14]. В даному визначенні основоположною залишається ідея незалежності. Л. Макаренко навпаки вважає, що це здатність забезпечити розширене самовідтворення суспільного сектору регіону (соціо-економічної системи) через бюджетні інструменти [7, с. 11]. Як бачимо, тут акцент робиться на ідею розширеного самовідтворення. Що стосується поняття «економічної самодостатності територіальних громад», то, на думку авторів, тут можна погодитись з думкою Л.С. Шаталової, яка вважає, що «економічна самодостатність соціо-еколого-економічної системи - це така система, яка в процесі функціонування забезпечує досягнутий рівень розвитку і задовольняє поточні потреби за умови ефективного використання власного потенціалу, а також створює умови для його нарощування» [8, с. 6].

Аналіз першоджерел з даного питання свідчить про те, що вищезазначені терміни переважно використовують в теоретичному плані, а практичні інтерпретації потребують економіко-математичної формалізації.

Ефективне функціонування територіальних громад, що забезпечується, головним чином, шляхом реалізації внутрішнього потенціалу та в процесі якого створюються умови для перманентного самовдосконалення, віддзеркалює таку їхню властивість, як економічна самодостатність. Стрижневу основу зазначеного явища складає не здатність існувати незалежно від оточуючого середовища, а – ефективно використовувати внутрішній потенціал.

Економічна самодостатність територіальної громади є латентною характеристикою її стану, про наявність та рівень якої можна судити тільки за зовнішніми ознаками. У зв'язку з цим існує об'єктивна необхідність розробки системи індикаторів, спроможних вимірювати її величину кількісно. Індикатори економічної самодостатності ТГ – це показники, за допомогою яких можна оцінити її рівень та визначити інструменти кількісного виміру.

З метою удосконалення програмно-інформаційного забезпечення вимірювання рівня економічної самодостатності ТГ необхідно методично обґрунтувати й запропонувати критерії оцінки вищезазначеного процесу за допомогою інтегральних індексів. Даний методичний підхід ґрунтується на тому, що під поняттям «рівень економічної самодостатності територіальної громади» слід вважати точку, яка сприяє обґрунтуванню рішень щодо визначення рівня економічної самодостатності ТГ та його місця серед інших територіальних громад області; дозволяє виявити слабкі та сильні сторони складових економічної самодостатності, а також обґрунтовано запропонувати певну стратегію подальшого соціально-економічного розвитку територіальної громади та в подальшому здійснити обґрунтоване об'єднання територіальних громад області у спроможні територіальні громади на оцінній шкалі.

Отже, для визначення економічної самодостатності ТГ доцільно застосовувати спеціальні індекси, що спираються на кількісну характеристику різних аспектів внутрішнього потенціалу територіальної громади та ефективність його використання, її фінансове забезпечення. Такий підхід повинен забезпечити обґрунтованість і методологічну коректність порівнянь

економічної самодостатності ТГ певної області, наукове забезпечення систематичних розрахунків цих індексів в розрізі певних територіальних громад на універсальній шкалі, яка дозволяє виконувати методологічно коректні співставлення як за узагальнюючим інтегральним індексом економічної самодостатності, так і за груповими або частковими інтегральними індексами показників, що характеризують його певні аспекти.

Найбільш обґрунтованою, на думку авторів, є трьох рівнева схема оцінки рівня економічної самодостатності територіальної громади:

- перший рівень: узагальнюючий інтегральний індекс економічної самодостатності територіальної громади;

- другий рівень: групові інтегральні індекси дев'яти аспектів функціонування ТГ, що характеризують внутрішнього потенціалу ТГ та її фінансового забезпечення, а саме: структурної демографії; природних ресурсів; матеріально-технічного забезпечення; розвитку соціальної сфери; людських ресурсів; комерційної та комунікаційної інфраструктур; розвитку підприємництва та інших форм господарювання; фінансового забезпечення.

- третій рівень: часткові інтегральні індекси, що характеризують його певні аспекти.

Методика розрахунку узагальнюючого інтегрального індексу забезпечення економічної самодостатності ТГ включає тринадцять ітерацій і побудована за аналогією методики розрахунку рівня економічної самодостатності регіону, що запропонована Уманець Т.В. і Шаталовою Л.С. [10, с. 89]:

1) системний аналіз проблеми, її структуризація та представлення у вигляді ієрархії;

2) добір показників, що характеризують певні аспекти забезпечення економічної самодостатності ТГ;

3) визначення показників (ознак), які суттєво не впливають на рівень забезпечення економічної самодостатності ТГ за допомогою коефіцієнта варіації (V_j):

$$V_j = \frac{S_j}{\bar{X}_j}, \quad (1)$$

де: S_j - середньоквадратичне відхилення j - тої ознаки (показника); \bar{X}_j - середньоарифметичне значення j - тої ознаки (показника).

Після визначення за кожною j -тою ознакою V_j , перевіряється нерівність: $V_j < \epsilon$. Якщо V_j менше величини ϵ , яка дорівнює 0,1, то ознаки вважаються квазопостійними і виключаються з переліку подальшого дослідження;

4) визначення показників: стимуляторів (+), дестимуляторів (-);

5) формування інформаційних баз даних, тобто формування матриці вихідних даних $[X]$:

$$X = \begin{bmatrix} X_{11} & \dots & X_{1j} & \dots & X_{1m} & \dots \\ X_{21} & \dots & X_{2j} & \dots & X_{2m} & \dots \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ X_{n1} & \dots & X_{nj} & \dots & X_{nm} & \dots \end{bmatrix} \quad (2),$$

де: m – кількість ознак ($j = 1, 2, \dots, m$); n – кількість підблоків, за якими доцільно здійснювати дослідження економічного розвитку ТГ ($i = 1, 2, \dots, n$);

X_{ij} - значення j -тої ознаки, що характеризує стан i -го блоку економічної самодостатності ТГ;

6) ранжування показників у порядку збільшення для визначення максимального і мінімального значення показників;

7) визначення максимального значення для кожного показника-стимулятора, який характеризує i -тий блок (аспект) в побудові інтегрального індексу забезпечення економічної самодостатності ТГ і мінімального значення для показників-дестимуляторів;

8) розрахунок часткових індексів конкретного підблоку, що характеризують рівень певного аспекту забезпечення економічної самодостатності ТГ, тобто здійснюється нормування показників:

$$\text{для показників-стимуляторів: } K_{\text{част.}i} = \frac{X_{ij}}{X_{ij_{\max}}}; \quad (3)$$

$$\text{для показників-дестимуляторів: } K_{\text{част.}i} = \frac{X_{ij_{\min}}}{X_{ij}}; \quad (4)$$

9) розрахунок добутку часткових інтегральних індексів, що характеризують j -тий підблок показників i -го блоку забезпечення економічної самодостатності ТГ;

10) розрахунок зведених часткових інтегральних індексів, що характеризують певні аспекти забезпечення економічної самодостатності ТГ за j -тим підблоком i -го блоку забезпечення економічної самодостатності ТГ за формулою середньої геометричної часткових інтегральних індексів, що входять до j -го підблоку i -го блоку:

$$K_{ij} = \sqrt[m]{K_{\text{частк.інтегр.}1} \times K_{\text{частк.інтегр.}2} \times \dots \times K_{\text{частк.інтегр.}m}}; \quad (5)$$

11) розрахунок групових інтегральних індексів i -го блоку, що характеризують певні аспекти економічної самодостатності ТГ за формулою середньої геометричної зведених часткових інтегральних індексів, що входять до i -того блоку:

$$K_i = \sqrt[n]{K_{\text{звед.част.інтегр.}1} \times K_{\text{звед.част.інтегр.}2} \times \dots \times K_{\text{звед.част.інтегр.}n}} \quad (6)$$

12) розрахунок узагальнюючого інтегрального індексу забезпечення економічної самодостатності ТГ за формулою середньої геометричної дев'яти групових інтегральних індексів, що характеризують певні аспекти внутрішнього потенціалу та фінансової забезпеченості ТГ:

$$K = \sqrt[9]{K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4 \times K_5 \times K_6 \times K_7 \times K_8 \times K_9}; \quad (7)$$

13) визначення класу рівня економічної самодостатності ТГ за зведеним інтегральним індексом забезпечення економічної самодостатності ТГ відповідно до шкали оцінки.

Запропоновано для показників-стимуляторів за базу порівняння використовувати максимальне значення показника за усіма територіальними громадами області, а для показників-дестимуляторів – мінімальні. Це дозволяє розраховувати показники, що характеризують різні аспекти забезпечення економічної самодостатності ТГ, для яких немає науково обґрунтованих нормативів. Інтегральний індекс коливається в діапазоні від 0 до 1,0 і чим вище

значення, тим більш високий рівень забезпечення економічної самодостатності ТГ. Узагальнюючий інтегральний індекс забезпечення економічної самодостатності ТГ: сприяє обґрунтуванню рішень щодо визначення рівня забезпечення економічної самодостатності ТГ та його місця серед інших ТГ області України; дозволяє виявити незбалансовані процеси соціально-економічного розвитку, слабкі та сильні сторони складових забезпечення економічної самодостатності, а також обґрунтовано запропонувати певну стратегію подальшого соціально-економічного розвитку ТГ та в подальшому здійснити обґрунтоване об'єднання ТГ області у спроможні територіальні громади. Він розраховується на базі групових інтегральних індексів дев'яти блоків:

- Блок 1. Груповий інтегральний індекс структурної демографії ТГ: забезпечує обґрунтування рішень щодо удосконалення адміністративно-територіального устрою ТГ.

- Блок 2. Груповий інтегральний індекс природних ресурсів ТГ: дозволяє дати об'єктивну оцінку стану земельних, водних, лісних та сировинних ресурсів. Це в подальшому дозволить приймати більш обґрунтовані рішення щодо визначення розвитку пріоритетних видів економічної діяльності (галузей певного виду діяльності) відповідно до сировинної бази ТГ.

- Блок 3. Груповий інтегральний індекс матеріально-технічного забезпечення ТГ: відображає ступінь матеріально-технічного забезпечення ТГ та його потенційні можливості.

- Блок 4. Груповий інтегральний індекс розвитку соціальної сфери ТГ: сприяє обґрунтуванню рішень щодо оцінювання рівня розвитку соціальної сфери у адміністративно-територіальних межах ТГ.

- Блок 5. Груповий інтегральний індекс людських ресурсів ТГ: забезпечує обґрунтування рішень щодо забезпечення економіки ТГ людськими ресурсами:

5.1. Частковий інтегральний індекс населення ТГ: характеризує демографічну ситуацію у адміністративно-територіальних межах ТГ.

5.2. Частковий інтегральний індекс рівня зайнятості в ТГ: забезпечує обґрунтування рішень щодо визначення ступеню використання трудових ресурсів ТГ.

- Блок 6. Груповий інтегральний індекс комерційної інфраструктури ТГ: забезпечує обґрунтування рішень щодо сприяння формуванню комерційної інфраструктури ТГ.

- Блок 7. Груповий інтегральний індекс комунікаційної інфраструктури ТГ: забезпечує обґрунтування рішень щодо розвитку комунікацій на території ТГ.

- Блок 8. Груповий інтегральний індекс розвитку підприємництва та інших форм господарювання: свідчить про рівень організації та розвитку підприємництва у адміністративно-територіальних межах ТГ.

- Блок 9. Груповий інтегральний індекс фінансового забезпечення ТГ: надає інформацію щодо формування доходів, які закріплені за бюджетами місцевого самоврядування та враховуються при визначенні обсягів міжбюджетних трансфертів (МБТ), та власних доходів, а також видатків місцевих бюджетів, що враховуються та не враховуються при визначенні МБТ:

9.1. Частковий інтегральний індекс доходів, які закріплені за бюджетами місцевого самоврядування та враховуються при визначенні обсягів міжбюджетних трансфертів (МБТ).

9.2. Частковий інтегральний індекс власних доходів, тобто доходів місцевих бюджетів, що не враховуються при визначенні обсягу МБТ.

9.3. Частковий інтегральний індекс видатків місцевих бюджетів, що враховуються при визначенні обсягів міжбюджетних трансфертів.

9.4. Частковий інтегральний індекс видатків місцевих бюджетів, що не враховуються при визначенні обсягів міжбюджетних трансфертів

Ідентифікацію отриманих результатів щодо рівня забезпечення економічної самодостатності ТГ запропоновано розглядати відповідно до класу забезпечення за шкалою оцінки рівня забезпечення економічної самодостатності ТГ в залежності від значення узагальнюючого інтегрального індексу забезпечення економічної самодостатності, яка нараховує сім класів (див. табл.1).

Таблиця 1
Класи рівня забезпечення економічної самодостатності ТГ

№ класу	Клас рівня забезпечення економічної самодостатності ТГ	Значення показника
I	Кризовий	$K \leq 0,15$
II	Критичний	$0,15 < K \leq 0,30$
III	Низький	$0,30 < K \leq 0,45$
IV	Задовільний	$0,45 < K \leq 0,60$
V	Середній	$0,60 < K \leq 0,75$
VI	Високий	$0,75 < K \leq 0,90$
VII	Абсолютний	$0,90 < K \leq 1,00$

Адресність результатів оцінки економічного розвитку за даною методикою наведено у табл. 2.

Таблиця 2
Структури, які можуть використовувати результати оцінки рівня забезпеченості економічної самодостатності ТГ на основі інтегральних індексів

Назва структури	З якою метою?
Структури державного і регіонального рівня управління	Результати дослідження можуть бути корисними при обґрунтуванні та прийнятті рішень щодо добровільного об'єднання територіальних громад з метою підвищення їх спроможності
Міжнародні інституції	Визначення масштабів, форм і конкретних методів стратегічної підтримки в інвестуванні тих чи інших сфер діяльності ТГ регіону
Інвестори	З метою проведення різного роду порівнянь, зіставлень, пов'язаних з вибором оптимального варіанту вкладення інвестиційних ресурсів в розвиток підприємництва певної ТГ регіону
Фізичні та юридичні особи	З метою визначення тенденцій формування попиту та пропозиції на продукцію у різних ТГ регіону та чинників, що їх визначають, дослідження кон'юнктури регіональних ринків

Висновки. Отже, для того, щоб адміністративно-територіальна реформа в Україні була ефективною і спрямованою на підвищення якості життя населення, при добровільному об'єднанні селищних рад (селищ, малих міст) в

спроможні територіальні громади необхідно сподіватись не тільки бюджетні кошти, які визначають рівень бюджетної самодостатності, але й приділити більше уваги визначенню рівня економічної самодостатності ТГ. Для цього необхідно, по-перше, розробити систему показників економічної самодостатності окремо для малого міста, селища і селищної ради на базі інформації, яка підлягає державній реєстрації і може бути зафіксована у статистичних звітах, або отримана вибіркоким методом. Це дозволить уніфікувати інформацію, а також досліджувати процеси не тільки у статистиці, але й у динаміці. По-друге, офіційно визначити і запровадити у практику методіку оцінки економічної самодостатності ТГ, що дозволить у подальшому розрахувати її рівень на певний час за допомогою інтегрального індексу і визначити місце кожної територіальної громади у обласному рейтингу.

Література

1. Про добровільне об'єднання територіальних громад: Закон України № 157-VIII від 05.02.2015. [Електронний ресурс] – Режим доступу – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/157-19>.
2. Про затвердження Методики формування спроможних територіальних громад: Постанова КМУ № 214 від 08.04.2015. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-BF>.
3. Umanets T.V. The role of state regulation in formation of the copable territorial communities / T.V. Umanets, Y.G. Sorgovytska // Economics, management, law: realities and perspectives: Collection of scientific articles. – Les Editions L'Originale, Paris, France, 2016. – 484 p. – P. 73-78.
4. Союз лидеров местных и региональных властей Украины: Концепция государственной региональной политики Украины. Утверждена всеукраинским съездом Союза лидеров местных и региональных властей Украины 9 сентября 2000 года // *Голос Украины*. – 2000. – С.11.
5. Заблоцкий Б. Д. Национальная финансовая самодостаточность / Б. Д. Заблоцкий // *Финансы Украины*. – 1999. – № 10. – С 23-29.
6. Осадчук С. В. Механізми забезпечення бюджетної стабільності на регіональному рівні: державно-управлінський аспект : автореф. дис... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / С. В. Осадчук, - Одес. регіон. ін-т держ. упр. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. – Одеса, 2007. – 20с.
7. Макаренко Л. М. Забезпечення регіонального розвитку в системі міжбюджетних відносин України : автореф. дис... на здобуття ступеня канд. екон. наук : 08.00.05 / Л. М. Макаренко, НАН України, Рада по вивч. продукт. сил України. – К., 2007. – 21 с.
8. Шаталова Л.С. Формування механізму забезпечення економічної самодостатності регіонів : автореф. дис... на здобуття ступеня канд. екон. наук : 08.00.05 / Л. С. Шаталова ; НАН України, ІПРЕЕД. – О., 2016. – 21 с.
9. Погарцев А. В. Об использовании принципа самодостаточности при реализации государственной региональной политики / А.В. Погарцев, Т.В. Лобачева // *Вісник Східноукраїнського національного університету*. – Економічні науки. – 2001. – № 8 (42). – С. 222-223.
10. Уманець Т.В. Економічна самодостатність регіонів України : теоретичні основи, механізм забезпечення, оцінка : [монографія] / Т.В. Уманець, Л.С. Шаталова. – Одеса: Інтерпрінт, 2015. – 260 с.

Abstract

The article focuses on the need to determine the level of economic self-sufficiency of the territorial community as the foundation of informed decisions at voluntary association of town councils (villages, small towns) in capable municipalities under the Law of Ukraine "On voluntary association of communities" and capable of forming Techniques communities. The results of a retrospective analysis of the essential content of such concepts as capable municipalities, budgetary and economic self-sufficiency socio-economic system and separate the local community. Indicated that economic self-sufficiency of the territorial community is characteristic of latent state, the availability and level of which can be judged only by their appearance. Grounded objective need to develop a methodology for assessing the level of economic self-sufficiency of the territorial community via integrated indicators. A three-tiered assessment scheme that addresses the nine aspects of the local community, describing the internal capacity of the local community and its financial support, namely structural demography; natural resources; logistics; social development; human resources; commercial and communication infrastructure; business development and other forms of management; financial support. Recommendations for implementing the proposed method in practice.

ТРАНСФОРМАЦІЙНИЙ ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ВІДТВОРЮВАЛЬНИЙ РОЗВИТОК ЗЕРНОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Нікішина О. В.

Оцінено вплив процесів інтеграції та дезінтеграції на відтворювальний розвиток зернового ринку у секторному розрізі, визначено деформації процесів відтворення. Визначено взаємозв'язок інтеграційних і дезінтеграційних процесів у корпоративному та індивідуальному секторах ринку. Обґрунтовано інтеграційні принципи, найбільш ефективні інтегровані структури на зерновому ринку, а також механізми державної підтримки їх створення та розвитку.

Постановка проблеми. В умовах економічної нестабільності забезпечення збалансованого відтворювального розвитку стратегічного зернового ринку України обумовлює необхідність дослідження впливу різних інтегрованих формувань на процеси відтворення, що відбуваються у секторах ринку, різноаспектного аналізу сучасних інтеграційних процесів (далі – ІІ) крізь призму реалізації економічних інтересів держави та суспільства, обґрунтування найбільш ефективних форм інтегрованих об'єднань з метою державної підтримки їх розвитку.

Інтеграція є досить ефективним механізмом збалансованого розвитку як товарних ринків, так і системи національної економіки. Водночас його використання повинно бути керованим державою, оскільки некерований стихійний розвиток великих інтегрованих формувань, орієнтованих виключно на максимізацію власних прибутків, може забезпечити їм економічне й політичне домінування на ринку, обумовивши при цьому низку деформацій у процесах відтворення, які не відповідають економічним інтересам держави та поглиблюють асиметрію товарного ринку.

Аналіз досягнень та публікацій. Теоретичні засади інтеграції економічних систем знайшли відображення в працях М. Анохіної, Д. Коростелева [1], О. Косіюк [2], В. Молле [3] та інших учених, прикладні питання щодо сучасних інтеграційних тенденцій на агропродовольчих ринках України, в т.ч. і зерновому, висвітлені в дослідженнях О. Бородіної, І. Прокопи [4], Т. Осташко, П. Саблука й інших економістів-аграрників. Водночас недостатньо вивченим у теоретично-прикладній площині залишається питання трансформаційного впливу сучасних інтеграційних й дезінтеграційних процесів на збалансований розвиток стратегічних ринків країни.

Мета статті – оцінка векторів впливу інтеграційних процесів на відтворювальний розвиток зернового ринку України в контексті реалізації економічних інтересів держави та суспільства – визначила коло науково-прикладних завдань дослідження, а саме:

– оцінка впливу суб'єктів корпоративного та індивідуального секторів на відтворювальний розвиток зернового ринку, їх внеску у забезпечення національної продовольчої безпеки;

- визначення деформацій процесів відтворення, які є наслідком домінуючих ІІ і пасивної інтеграційної політики держави;
- визначення взаємозв'язку процесів інтеграції й дезінтеграції в ринковій системі, сукупності інтеграційних принципів;
- обґрунтування найбільш ефективних інтегрованих структур на зерновому ринку та механізмів підтримки їх створення і розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. У межах даного дослідження *інтеграцію* інтерпретуємо з позиції змістовного підходу як механізм взаємодії частин у складі єдиного цілого та формування інтеграційних зв'язків між ними, орієнтований на збалансований розвиток цілісної системи (товарного ринку).

Теорія інтеграції економічних систем стверджує, що наявність на ринку великих інтегрованих формувань сприяє його економічній і соціальній стабілізації, підвищує ефективність державного регулювання, оптимізує завдяки масштабу й характеру діяльності економічну структуру ринку без залучення регуляторних інструментів держави тощо [1, с. 98-99]. Водночас практика вносить істотні корективи в класичні теоретичні положення, кардинально змінюючи їх сутність. Використовуючи статистичні матеріали, проаналізуємо, як великі інтегровані формування впливають на відтворювальні процеси стратегічного зернового ринку України.

Таблиця 1

Динаміка та структура (в розрізі категорій господарств)
валового збору зернових культур в Україні, млн. т*

СЕКТОРИ	Роки						
	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2015
1. Корпоративний сектор	49,56	30,67	18,7	24,71	25,08	42,14	38,86
2. Індивідуальний сектор, усього, в т.ч.:	1,45	3,26	5,76	13,31	14,19	20,91	21,27
2.1. Фермерські господарства	0	0,51	1,26	4,08	4,7	7,52	7,65
2.2. Господарства населення	1,45	2,75	4,5	9,23	9,49	13,39	13,62
<i>Усього:</i>	<i>51,01</i>	<i>33,93</i>	<i>24,46</i>	<i>38,02</i>	<i>39,27</i>	<i>63,05</i>	<i>60,13</i>
Структура виробництва (суб'єктний розріз), %							
1. Корпоративний сектор	97,16	90,39	76,45	64,99	63,87	66,84	64,70
2. Індивідуальний сектор, усього, в т.ч.:	2,84	9,61	23,55	35,01	36,13	33,16	35,30
2.1. Фермерські господарства	0,00	1,50	5,15	10,73	11,97	11,93	12,60
2.2. Господарства населення	2,84	8,10	18,40	24,28	24,17	21,24	22,70

*Розраховано автором за даними Державної служби статистики України [5, 6]

Державна служба статистики поділяє зерновиробників відповідно до їх юридичного статусу на дві категорії: (1) юридичні особи – сільськогосподарські підприємства (далі – СГП) і фермерські господарства; (2) фізичні особи – господарства населення. За соціально-економічною природою їх можна поділити на два сектори: корпоративний та індивідуальний. *Корпоративний сектор* формують СГП, які використовують найману працю, орієнтовані на максимізацію прибутку шляхом виробництва високорентабельних культур та мінімізації витрат (у т.ч. на оплату праці та плату за оренду землі). *Індивідуальний сектор* включає фермерські господарства і господарства населення, діяльність яких ґрунтується в основному на праці їх членів. Метою господарювання є задоволення потреб власників і членів господарств, нарощування виробничого потенціалу [4, с. 89].

У 2015 р. частка корпоративного сектору у загальнодержавному валовому зборі зерна складала 64,7 % (38,86 млн. т), індивідуального сектору – 35,3 % (21,27 млн. т), в т.ч. фермерських господарств – 12,6 % (7,65 млн. т), господарств населення – 22,7 % (13,62 млн. т) (таблиця 1). Тенденція до зниження питомої ваги корпоративних структур у виробництві зернових культур з 97,16% в 1990 р. до 64,7 % в 2015 р. за одночасного зростання частки індивідуального сектору (відповідно, з 2,84 до 35,3 %) обумовлена, зокрема, динамічним зростанням кормових потреб господарств населення. Виробляючи близько 80 % молока і 45 % м'яса в країні, господарства населення майже все вирощене зерно використовують для кормового споживання.

Таблиця 2

Частка корпоративного й індивідуального секторів у виробництві зернових культур в Україні, %

Зернові культури	Корпоративний сектор: СГП		Індивідуальний сектор			
	1995 р	2014 р.	Фермерські господарства		Господарства населення	
			1995 р	2014 р	1995 р	2014 р
1.Пшениця	95,1	63,5	1,4	14,3	3,4	22,2
2.Жито	92,4	48,5	1,3	9,1	6,3	42,3
3.Ячмінь	88,9	44,7	1,9	16,5	9,2	38,8
4.Овес	95,3	41,8	1,1	10,7	3,6	47,5
5.Просо	95,9	47,8	2,6	20,6	1,5	31,6
6.Гречка	92,5	53,7	5,6	19,2	1,9	27,1
7.Рис	100,0	86,4	0,0	13,6	0,0	0,0
8.Кукурудза	66,2	76,0	0,6	8,6	33,2	15,3
9.Зернобобові культури	96,0	69,6	0,8	14,4	3,2	16,0
<i>Усього зернові культури</i>	<i>90,4</i>	<i>66,1</i>	<i>1,5</i>	<i>12,0</i>	<i>8,1</i>	<i>21,9</i>

*Розраховано автором за даними Державної служби статистики України [7]

Для вітчизняного ринку зерна, як і іншої сільгосппродукції, характерним є економічне й політичне домінування корпоративного сектору та залежне

становище індивідуальних господарств. В умовах обмеженого вибору видів діяльності вони змушені займатися виробництвом економічно «невигідних», але соціально значимих видів продукції, яких уникають корпоративні структури, про що свідчать результати проведених розрахунків (таблиця 2).

У 2014 р. корпоративний сектор виробляв 76 % кукурудзи та 63,5 % пшениці, які є головними експортоорієнтованими культурами, що мають стабільний зовнішній попит та значну доходність. Індивідуальні господарства спеціалізуються на виробництві зернових культур для внутрішнього споживання, зокрема, круп'яних культур (овес, просо), жита та ячменю, рентабельність яких є нестабільною та значно варіює в динаміці від позитивного до негативного значення. У 2014 р. фермерські господарства виробляли 20,6 % проса, 19,2 % гречки і 16,5 % ячменю, особисті господарства населення – 47,5 % вівса, 42,3 % жита, 38,8 % ячменю, 31,6 % проса. Домінуюча експортна орієнтованість корпоративного сектору генерує неузгодженість обсягів внутрішнього попиту та пропозиції стратегічних видів культур, знижує рівень продовольчої самозабезпеченості країни.

Характерною рисою сучасних інтеграційних процесів на ринках агропродукції, в т.ч. і зернових культур, є інтенсивне поглинання агрохолдингами сільськогосподарських підприємств при формальному збереженні їх статусу і реальній втраті їх господарської самостійності. За аналітичними даними, у 2013 р. кількість вітчизняних агропромислових корпорацій наближалася до 140, вони контролювали понад 6 тис. (біля 40 %) СГП і 7,8 млн. га сільськогосподарських угідь (або 38 % площі, яку обробляють СГП) [4, с. 90].

Проведені дослідження [8] засвідчили, що діяльність великих корпоративних структур, передусім агрохолдингів, на зерновому ринку України продукує низку *деформацій відтворювальних процесів*, головними з яких є такі:

- структурні деформації у зерновому виробництві, моновиробництво експортоорієнтованих високорентабельних культур;
- неузгодженість обсягів внутрішнього попиту та пропозиції зернових культур із заданими параметрами якості (зокрема, твердої пшениці, пивоварного ячменю, жита і т.д.);
- асиметричність структури вітчизняного агроекспорту, домінування в його структурі експорту зерна, а не продуктів зернопереробки із високою доданою вартістю;
- обмеження доступу первинних зерновиробників до якісних послуг регіональних елеваторів, більшість з яких монополізовані великими інтегрованими структурами, з метою закупівлі зерна в індивідуальних господарств за низькими цінами в період збору врожаю;
- структурні деформації у збутовій системі, домінування непрозорих «інших» каналів реалізації зерна СГП;
- зростання обсягів товаропотоків «тіньового» субсектору вітчизняних ринків зерна та зернопродуктів, інформаційної асиметричності даних ринків ;
- значні цінові різниці між внутрішніми, експортними та світовими цінами зернових культур, що є джерелом додаткових доходів трейдерів і агрохолдингів, як найефективніших суб'єктів зернового ринку України;

- фінансові деформації у розподілі доходів між секторами інтегрованого зернового ринку та суб'єктами його корпоративного й індивідуального секторів.

Для зернового ринку характерною є одновекторна взаємопов'язаність структурних змін у виробництві та експорті українського зерна. Так, за період 2010-2014 рр. зростання у структурі виробництва частки кукурудзи (з 30,4 до 44,6 %) та зменшення часток пшениці (з 42,9 до 37,8 %) і ячменю (з 21,6 % до 14,2 %) супроводжувалося такою ж самою динамікою структурних змін у експорті культур, тобто зростанням питомої ваги кукурудзи (з 29,1 до 53,9 %) та зменшенням часток пшениці (з 34,9 до 32,4 %) і ячменю (з 34,4 до 12,8 % відповідно) [5].

Сьогодні на зерновому ринку України індивідуальні господарства виробляють майже 70 % зерна для внутрішнього споживання, тоді як корпоративний сектор із переважно експортною орієнтацією – близько 30 %. Відтак, національну продовольчу безпеку забезпечують не надприбуткові агрохолдинги, а індивідуальні господарства, які, виконуючи соціальні й екологічні функції в економічній системі, мають обмежений доступ до державних субсидій (фермерські господарства) або зовсім їх позбавлені (господарства населення). Суб'єктне забезпечення продовольчої безпеки на зерновому ринку здійснює індивідуальний сектор.

О. М. Бородіна та І. В. Прокопа визначають становище особистих селянських господарств в економічній, соціальній та інституційній складових вітчизняної аграрної системи як відторгнення. Найпомітнішими ознаками їх економічного відторгнення є обмеженість доступу до ринкової інфраструктури, справедливих цін та засобів державного субсидування, інституційного відторгнення – незадовільне нормативно-правове забезпечення, відсутність представництв у професійних і регіональних об'єднаннях і, відповідно, впливу на органи, що приймають рішення щодо розвитку аграрного сектора [4, с. 91]. Дане твердження є цілком справедливим і для зернового ринку.

Таблиця 3
Структура реалізації зернових культур сільськогосподарськими підприємствами в Україні, %*

Канали реалізації продукції	Роки						
	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2015
1. Переробним підприємствам	80,4	37,5	4,0	5,2	3,4	4,0	3,3
2. На ринку	3,2	19,2	34,8	10,0	7,1	3,4	2,2
3. Населенню та пайовикам	13,2	30,3	34,7	15,2	10,5	5,8	4,0
4. За іншими каналами	3,2	13,0	26,5	69,6	79,0	86,8	90,5
5. Усього реалізовано зерна СГП, млн. т	18,5	13,1	10,7	19,5	23,7	38,3	41,48
у % до державного валового збору	37,3	42,0	53,8	67,6	60,3	60,7	69,0

*Складено автором за даними Державної служби статистики України [6]

Проявом структурних деформацій у збутовій системі є домінування у структурі каналів реалізації непрозорих «інших каналів», зростання їх питомої

ваги з 3,2 % в 1990 р. до 90,5 % в 2015 р. за рахунок зменшення частки зернопереробного напряму реалізації зерна (таблиця 3), нерозвиненість державного збутового каналу, низька частка (2-3 %) реалізації зерна через товарні біржі, інформаційна непрозорість ринку. За статистичними даними, у 2015 р. за посередницьким «іншим каналом» СГП реалізували 41,48 млн. т зернових культур, що склало 69 % від загального валового збору. Частки таких каналів реалізації зерна, як «на ринку» та «населенню в рахунок оплати праці» є незначними і складають 2,2 % і 4 % відповідно.

Слід відзначити, що частину зерна, придбаного в СГП, трейдери реалізують на внутрішньому ринку переробним підприємствам; у 2015 р. його обсяги склали 3,1 млн. т [6, с. 326]. Існування посередницької ланки у збутовій системі призводить до зростання собівартості продуктів зернопереробки, скорочення прибутковості виробників соціально значимих сортів борошна за фіксованого рівня їх рентабельності. Відтак, існуючі структурні деформації у збутовій системі негативно впливають на доходність як первинних зерновиробників, так і соціально орієнтованих зернопереробних підприємств, обумовлюючи необхідність виваженого державного впливу.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У ході дослідження встановлено, що характерними рисами ІІ у корпоративному секторі зернового ринку є перманентне зростання кількості агрохолдингів, у т.ч. шляхом латентного поглинання (контролю) СГП за реальної втрати їх господарської самостійності. Існуючим ІІ сприяють процеси *дезінтеграції*, що мають місце в індивідуальному секторі ринку, зокрема, розрізненість індивідуальних господарств, більш ніж подвійне скорочення кількості кооперативних об'єднань (з 708 одиниць в 2008 р. до 350 одиниць в 2015 р. [5]), які є головною інтеграційною ланкою малих товаровиробників. Відтак, маємо подвійний взаємозв'язок між сучасними процесами інтеграції й дезінтеграції на зерновому ринку (рис. 1).

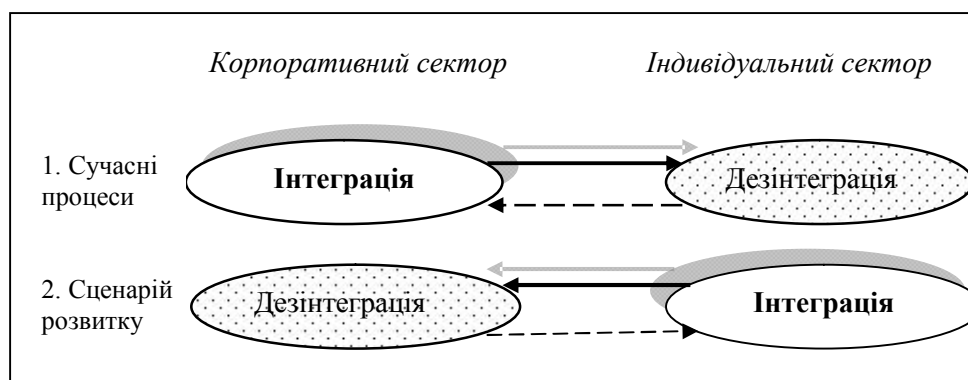


Рис. 1. Взаємозв'язки між процесами інтеграції й дезінтеграції на зерновому ринку України [авторська розробка]

На думку О. Семак, якщо в системі інтеграція виступає як провідна сила, то вона завжди пов'язана з різними дезінтеграційними процесами, які або є її передумовою, або наслідком, або супроводжують її. Аналіз і прогноз ІІ будуть

достовірними за умови розгляду усіх процесів, що сприяють або протидіють інтеграції. Тільки тоді можна бути визначити обставини й умови, за яких відбувається перетворення інтеграції в дезінтеграцію, й навпаки [9, с. 122-123]. Дане концептуальне твердження є важливим для визначення вектору інтеграційної політики держави на стратегічних товарних ринках та методики аналізу ПП в їх секторах.

Сучасні некеровані інтеграційні й дезінтеграційні процеси гальмують збалансований розвиток зернового ринку, продукують деформації відтворювальних процесів, наслідком яких є податкові, відтворювальні та соціальні втрати держави. Практика наочно доводить, що висока доходність великих корпоративних структур, передусім агрохолдингів, не забезпечує відтворювальний розвиток стратегічного зернового ринку, національну продовольчу безпеку та реалізацію економічних інтересів держави й суспільства. Асиметричність розвитку секторів зернового ринку, практика «оптимізації податків» в агропродовольчому ланцюжку, приватизованому агрохолдингами, різновекторність аграрного й сільського розвитку, – все це є свідченнями *пасивної внутрішньої інтеграційної політики* держави.

Трансформація інтеграційної політики з пасивної в активну форму передбачає чітке обґрунтування головної мети ПП і її результатів. На думку В. Молле, економічна інтеграція не є метою сама по собі, а слугує більш високим цілям як економічного, так і політичного характеру (до них належать добробут, мир, демократія, права людини) [3]. Ми підтримуємо позицію ученого і вважаємо, що ПП повинні сприяти збалансованому розвитку товарних ринків, забезпечувати розширене відтворення матеріальних, фінансових, трудових та інформаційних ресурсів у їх секторах.

Реалізація даної генеральної мети обумовлює необхідність цілеспрямованого спрямування процесів інтеграції й дезінтеграції у русло відтворювального розвитку зернового ринку за певним управлінським сценарієм або державною програмою (див. рис.1). При цьому вектори міжсекторного взаємовпливу процесів інтеграції та дезінтеграції в ринковій системі змінюються у напрямі посилення інтеграційних процесів в індивідуальному секторі та активізації дезінтеграції в надприбутковому корпоративному секторі (зокрема, шляхом отримання господарської самостійності СГП, формально підконтрольних агрохолдингам). Зміна взаємозв'язків між процесами інтеграції та дезінтеграції обумовлюють зміну стану ринкової системи та її елементів (секторів). Підсумок ПП виражається поняттям *інтегрованості системи*, для визначення якої іноді використовують терміни організованість, структурованість, пов'язаність тощо. На думку О. Семак, кожний із них віддзеркалює певні сторони системного стану інтегрованості [9, с. 123].

Перехід від стихійної плінності ПП, що супроводжується реалізацією економічних інтересів найсильніших ринкових суб'єктів на шкоду інтересам держави й суспільства, до їх організованого управління повинен базуватися на концептуальній платформі *інтеграційних принципів*, до яких, на наш погляд, доцільно віднести такі [10, с. 21]:

- принцип соціально-економічної спрямованості діяльності інтегрованих структур на товарному ринку (структура в ході реалізації власних фінансових інтересів повинна одночасно приймати участь у впровадженні державних і регіональних економічних, соціальних і екологічних програм,

сприяючи рішенню проблем зайнятості, розвитку сільських територій, екологобезпечного господарювання тощо);

- принцип узгодження економічних інтересів учасників інтеграційної структури та держави як носія інтересів суспільства (об'єднання не повинно стати провідником фінансових інтересів одного учасника за одночасної дискримінації інтересів інших учасників, держави та суспільства);

- принцип економічної доцільності й наукової обґрунтованості створення нової об'єднаної структури (для визначення ефекту такого об'єднання може бути використаний критерій доданої вартості товару).

Вважаємо, що *принцип соціально-економічної спрямованості діяльності* є ключовим в обґрунтуванні найбільш ефективних інтегрованих структур, діючих на певному товарному ринку. У Стратегії розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 р. № 806-р від 17.11.2013 р. [11] одним із принципів розвитку аграрного сектору визначено розвиток різних форм господарювання за умови *пріоритетності формування господарств, що мають велику соціально-економічну роль для сільських громад*; до таких господарств віднесено особисті селянські господарства та фермерські господарства.

Відповідно, враховуючи характер інтеграційних принципів, на зерновому ринку України головним напрямом стимулювання розвитку ефективних інтегрованих структур є поетапне створення та розвиток мережі регіональних *зернових обслуговуючих кооперативів* шляхом реалізації активної внутрішньої інтеграційної політики держави. Вважаємо, що саме кооперативні об'єднання індивідуальних господарств, діяльність яких має соціально-економічну спрямованість, спроможні забезпечити відтворювальний розвиток зернового ринку, підвищити конкурентоспроможність малих товаровиробників, зміцнити їх позиції на внутрішньому та зовнішньому ринках, сприяти розвитку сільських територій та підвищенню зайнятості сільського населення. Досвід провідних держав (зокрема, Канади, Франції, Німеччини) переконливо засвідчує, що на зерновому ринку найбільш ефективно функціонують саме кооперативні інтегровані структури, а не агрохолдинги, що доводить доцільність інтеграційних змін у даному напрямі.

Активна інтеграційна політика держави передбачає впровадження *механізмів підтримки* створення та розвитку зернових обслуговуючих кооперативів. Головними з них є такі: пріоритетне включення кооперативів до участі в інтервенційних закупівлях Аграрного фонду, програмах стимулювання виробництва стратегічних видів культур; надання державної інвестиційної підтримки для будівництва кооперативних елеваторів; налагодження інтеграційних зв'язків кооперативів із зернопереробними підприємствами; активізація діяльності сільськогосподарських дорадчих служб; здійснення системного моніторингу діяльності зернових кооперативів.

Наукова новизна проведеного дослідження полягає в розвитку теоретичних положень щодо трансформаційного впливу процесів інтеграції й дезінтеграції на відтворювальний розвиток зернового ринку в секторному вимірі. Теоретичне значення дослідження полягає в розвитку концепції інтеграції ринкових систем, практичне – у можливості використання результатів аналізу ІІ та наукових розробок в ході обґрунтування найбільш ефективних форм інтегрованих структур на зерновому ринку, механізмів їх державної підтримки, принципів і векторів внутрішньої інтеграційної політики

держави. Перспективи подальших розробок полягають у поглибленні досліджень сучасних інтеграційних процесів на стратегічних агропродовольчих ринках України із використанням наукових підходів, висвітлених у даній статті.

Література

1. Анохина М. Е. Развитие экономической интеграции: теория и практика / М. Е. Анохина, Д. Г. Коростелев // Экономика и управление. – 2014. – №8(117). – С. 92-99.
2. Косіюк О. М. Інтеграційні процеси суб'єктів господарювання: доцільність та ефективність / О. М. Косіюк // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2011. – № 3, т. 2. – С. 83-90.
3. Molle W.T.M. The Economics of European Integration: Theory, Practice, Policy / Willem Molle, 4 th edn - Aldershot: Ashgate, 2001 – 548 p.
4. Бородіна О. М. Подолання структурних деформацій в аграрному секторі України: інституціалізація і модернізація малотоварного сільськогосподарського виробництва / О. М. Бородіна, І. В. Прокопа // Економіка України. – 2015. – № 4. – С. 88-96.
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. Розділ «Економічна діяльність». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
6. Статистичний щорічник України за 2015 рік / За ред. І. М. Жук. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 574 с.
7. Рослинництво України: статистичний збірник / Відп. за випуск О. М. Прокопенко. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 180 с.
8. Нікішина О. В. Механізми регулювання інтегрованого зернового ринку / О. В. Нікішина. – Одеса: ППРЕД НАН України, 2014. – 450 с.
9. Семак Е. А. Теоретические основы международной экономической интеграции / Е. А. Семак // Беларусь и мировые экономические процессы. – Минск: БГУ, 2009. – Вып. 6. – С. 117-137.
10. Нікішина О. В. Інтеграційний вектор новітньої зернової політики держави / О. В. Нікішина, І. Р. Шніцер // «Управління інноваційним розвитком на макро-, мезо- та макrorівнях»: II міжн. наук.-практ. конф., 7 червня 2016 р.: тези допов. – Одеса: ОНПУ, 2016. – С. 20-22.
11. Стратегія розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 806-р від 17.11.2013 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/806-2013-%D1%80>.

Abstracts

In article the estimation of impact the subjects corporate and individual sectors on reproduction development of grain market in sectoral breakdown. Today the share of corporate sector in production of grain crops is 65%, individual sector - 35% and tends to grow. Individual farms produce unprofitable but socially significant strategic types of crops and provide 70% of the domestic grain consumption. Thus, the subject ensuring of food security in grain market performs individual sector.

Conducted analysis showed that high profitability of large corporate structures, primarily agricultural holdings, does not provide reproduction development of grain

market and generates a number of deformations reproduction processes, including: structural deformations in manufacturing, exporting and marketing of grain, domination opaque "other" sales channels grain of agricultural enterprises (90,5 % in 2015), the financial deformations in sectoral distribution of income and others. Each type of deformation leads to tax and social losses of state, necessitates develop effective integrated structures.

The main direction of integration process is the increasing number of agricultural holdings, including by latent absorption (control) of agricultural enterprises to real loss of economic independence. This process of integration promote processes of disintegration in individual market sector, including a double reducing number of cooperative associations, what are the main core integration of individual farms. Hence, there is a double interplay between modern processes of integration and disintegration in grain market of Ukraine.

Grounded integration principles which form the conceptual basis of active integration policy the state in grain market, namely: (1) principle of social and economic an orientation of activity integrated structures in market; (2) principle of harmonization economic interests the participants integration structure and state as a carrier of public interest; (3) principle of economic feasibility and scientific feasibility of creating a new of a united structure. The main principle to justifying the most effective integrated structures, that operate on a specific commodity market, is the principle of social and economic orientation of their activities. Given the nature of integration principles, proved, that the domestic grain market main direction stimulating the development of effective integrated structures are gradually creating and developing a network of regional of servicing cooperative grain.

**КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ФАКТОРІВ
КОНКУРЕНТОПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ**

Осипов В. М.

У роботі розглядається комплексний підхід до формування факторів конкурентоспроможності підприємств регіону та підвищення їх міжнародної привабливості. Здійснено аналіз конкурентоспроможності підприємств регіону з точки зору загального добробуту території і її взаємодії з різними соціально-економічними системами.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Підприємства та їх конкурентоспроможність на світовому ринку створюють основу конкурентоспроможності кожного територіального утворення. У сучасній літературі регіон розглядається як багатофункціональна соціально-економічна система. Такий підхід дозволяє досліджувати закономірності розвитку регіону, виявляти взаємозв'язки між його елементами. Найважливіший фактор, який потрібно враховувати для зростання і розвитку регіону - конкуренція. При цьому саме регіональна конкурентоспроможність на сьогодні стає найважливішою умовою завоювання стійких позицій як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

При оцінці конкурентоспроможності регіону розглядається переважно два напрямки - привабливість території для ведення бізнесу і привабливість території для життя населення. Завдання цього дослідження - формування комплексного погляду на конкурентоспроможність регіону. Це ефективний шлях для створення і впровадження результативних механізмів щодо підвищення привабливості регіонів як на території України так на міжнародному рівні. Таким чином, можна зробити висновок, що питання регіональної конкурентоспроможності сьогодні вкрай актуальне, оскільки в сучасних умовах саме конкурентоспроможність стає вирішальним фактором розвитку економіки регіону. Однак багато проблем, пов'язаних з визначенням і формуванням конкурентоспроможності регіону та ролі держави в цьому процесі залишаються не вирішеними.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Вивчення питань, пов'язаних з розвитком економіки регіону займалися: А. Леш, А. Вебер, М. Портер, В. Крастллер, П. Друкер, Й. Тюнер, С. Гареллі і інші. Так економіст І. Тюнен розглянув вплив фактора простору на спеціалізацію підприємства, витрати і прибуток. У свою чергу, М. Портер розробив теорію конкурентних переваг, в якій виклав методологічні та методичні аспекти вирішення проблем макрорегулювання економіки регіонів. Він запропонував механізми сталого розвитку регіональної економіки і підвищення її міжнародної конкурентоспроможності. Вирішальну роль при цьому він відвів інвестиційним та інноваційним факторам. На відміну від нього, П. Друкер та інші автори пропонували розглядати менеджмент як ключовий чинник конкурентоспроможності. С. Гареллі висунув ідею чотирьох вимірів конкурентоспроможності. Р. Солоу пропонував в питаннях розвитку регіонів

акцентувати увагу на соціальних питаннях, зокрема, враховувати роль освіти, інновацій, ноу-хау. У дослідженнях розроблені сучасні теорії конкурентоспроможності регіонів на основі системи оціночних показників.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Аналіз існуючих теорій конкурентоспроможності регіону дозволив встановити відсутність єдиного підходу та розуміння таких економічних категорій як «конкурентоспроможність» та «конкурентоспроможність регіону». Перші пропонують розглядати конкурентоспроможність регіонів як здатність продуктивно використовувати ресурси, в першу чергу, робочу силу та капітал. Інші - як змогу забезпечення високого рівня життя (добробуту) населення. Існує погляд на конкурентоспроможність регіону як на місце суб'єкту на внутрішньому та зовнішньому ринках і спроможність утримувати свою частку на ринку. Деякі вчені вважають, що конкурентоспроможність регіону це здатність суб'єкта досягати успіху в економічному суперництві з іншими суб'єктами, або спроможність виробляти товари та послуги для національного та зовнішнього ринків. Існує також і критика застосування категорії конкурентоспроможність на макроекономічному рівні. Наприклад, П. Кругман вважає що невизначеність конкурентного поля та цільової функції розвитку територіального об'єкта, а також відсутність «прямої» конкуренції між ними створюють об'єктивні проблеми для використання понять міжнародної конкурентоспроможності, а застосування поняття конкурентоспроможності до економіки регіону необґрунтовано, оскільки жоден із регіонів не стає банкрутом у випадку неуспіху (як це відбувається з підприємствами) [1-3].

Формулювання цілей статті. В даному дослідженні пропонується розробити комплексний погляд на поняття «регіональна конкурентоспроможність». Комплексний підхід повинен розглядати конкурентоспроможність регіону з точки зору загального добробуту території і її взаємодії з різними соціально-економічними системами. Планується розглянути основні складові поняття «конкурентоспроможність регіону» і місце інноваційно-інвестиційної та соціальної складових в загальній схемі формування конкурентної привабливості регіону. Такий підхід ґрунтується на технічному і науково-технічному розвитку, включає елементи новизни і динамізму і дозволяє регіону розвиватися в майбутньому на власній основі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для того, щоб визначитись з понятійним апаратом «конкрентоспроможності регіону», розглянемо сутність поняття «регіон». У сучасній літературі під «регіонами» розуміють систему міст і адміністративних районів, що володіють багатогалузевим господарством і представляють собою самостійні територіальні та соціально-економічні комплекси [4-5].

В рамках ринкової економіки регіон визначається як багатофункціональна економічна система з взаємозалежністю власних основних елементів [6]. Регіони розвиваються в конкурентному середовищі, яке формується під впливом наступних елементів: виробничий потенціал, природно-ресурсний потенціал, населення і трудові ресурси. Виробничий потенціал регіону формується за рахунок обсягів виробства і споживання, доходів і платоспроможного попиту, інноваційно-інвестиційних процесів, а також за рахунок рівня і якості зайнятості населення (чим краще забезпеченість трудовими ресурсами, тим більше сприятливі умови для розміщення нових

виробництв). Зростання виробничого потенціалу регіону сприяє економічному зростанню регіону і, відповідно, зростанню його конкурентоспроможності. І навпаки, конкурентоспроможність регіону забезпечує зростання економіки.

Важливим елементом конкурентного розвитку регіону на сьогодні вважається територія регіону. Цей показник є істотним як з точки зору наявності вільних площ для розміщення нового виробництва, так і для розселення людей. Існуючі особливості територіальної структури включають в себе такі територіальні складові як промисловість, сільське господарство, транспорт і т.д. З огляду на господарську цілісність економіки регіону, що виражається в потенційній здатності регіону розвиватися за рахунок власних ресурсів і на базі власного територіально-виробничого комплексу, можна оцінювати конкурентні можливості кожного регіону.

Ще однією актуальною складовою конкурентного розвитку регіональної економіки виступає інноваційно-інвестиційний аспект [7]. Регіонам потрібна активізація наявного науково-технічного та інноваційного потенціалу для підтримки і підвищення конкурентоспроможності підприємств, створення додаткових робочих місць. Серед загальних умов, які безпосередньо впливають на використання економічного потенціалу регіону, формування регіональної інноваційно-інвестиційної системи, важливе місце належить НТП, який характеризується появою принципово нових машин, обладнання, апаратури.

Виходячи з викладеного можна запропонувати наступне визначення поняття конкурентоспроможності регіону. Конкурентоспроможність регіону - це здатність регіону до боротьби з іншими регіонами за можливість займати відповідне місце на внутрішньому та зовнішньому ринках за рахунок використання стійких конкурентних переваг регіону, здатність регіону створювати сприятливе середовище для розвитку підприємств на території регіону, забезпечення високого рівня життя населення, нарощування обсягу створюваних вигод (благ). Слід зазначити, що в рамках конкурентоспроможності регіону під благами розуміють отримання найбільшого валового регіонального продукту на душу населення, справедливий розподіл доходів серед населення, високий рівень освіти та охорони здоров'я населення, якісний стан населення.

Належить сказати, що обсяг створюваних вигод (благ) залежить від продуктивності використання ресурсів, а рівень життя населення та дотримання екологічних стандартів, в свою чергу, залежить від обсягу створених вигод (благ). Визначення конкурентоспроможності регіону, як його здатність займати певне місце на внутрішньому та зовнішньому ринках також можна розглядати як одну з умов на шляху до отримання найбільших вигод (благ). Визначення здатності щодо створення сприятливого інституційного середовища для розвитку дозволяє врахувати, що конкурентоспроможність регіону залежить не тільки від продуктивних сил (фізичний та людський капітал), але й інституційного середовища, в якому вони діють.

Для створення понятійного апарату «конкурентоспроможності регіону» проведемо дослідження взаємозв'язку понять конкурентоспроможність регіону та конкурентоспроможності суб'єктів мікро- та макро рівнів. В якості суб'єктів конкурентоспроможності розглядаються підприємства, регіони та країни. Деякі автори вважають, що конкурентоспроможність регіону визначається конкурентоспроможністю підприємств, які знаходяться на території регіону. «...За позицією країни у світовій економіці стоять насамперед позиції її

реального сектора на світовому ринку як усередині, так і за межами території країни. Можливість країни зайняти гідне місце в глобальній економіці залежить від можливостей її фірм зайняти (утримати) гідні місця на товарних ринках світу» [8]. Або: «странова та галузева конкурентоспроможність в остаточному підсумку залежать від можливостей конкретного товаровиробника випускати конкурентоспроможний товар, споживчі, цінові і якісні характеристики якого (у порівнянні з товарами аналогами) визначають його успіх як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку» [9].

Розглянемо заємозв'язок конкурентоспроможності суб'єктів різних рівнів (товару, підприємства та регіону) докладніше. Так одним з показників успіху регіону в справі досягнення конкурентоспроможності є створення зайнятості (як у кількісному, так і на якісному відношенні). Але це не може бути застосовано до конкурентоспроможності фірми. Більше того, якщо економіка регіону складається з високо-конкурентних підприємств, але їхня діяльність створює малу додану вартість у перерахуванні на одного працюючого, регіон не буде вважатися конкурентоспроможним.

Існує і протилежна точка зору на взаємозв'язок конкурентоспроможності підприємства та регіону. Так, М. Портер зазначає, що «...успіх фірми в змаганні із конкурентами, насамперед, залежить від положення справ у державі» [9]. У сучасній економіці посилення ринкових позицій на міжнародних ринках все в більше зсувається від рівня конкурентоспроможності продукції к рівню підприємства та рівням конкурентоспроможності регіону та держави. Ступінь довіри споживачів, рівень іноваційно-інвестиційної привабливості кожного підприємства все частіше визначаються рівнем конкурентоспроможності регіону. При цьому держава виступає як гарант створення привабливих умов для підприємницької діяльності на внутрішніх та зовнішніх ринках.

Досліджуючи конкурентоспроможність регіону, слід враховувати, що в регіоні крім підприємств як суб'єктів конкурентоспроможності є ще й інші суб'єкти. Це органи місцевої влади та фізичні особи. Органи місцевої влади конкурують за бюджетні ресурси, залучення приватних інвестицій та людського капіталу, надання регіону більше сприятливих економічних умов у порівнянні з іншими, відстоюють інтереси великих структуроутворюючих підприємств регіону, шукають можливість для самостійного налагодження міжнародних зв'язків, намагаються адміністративними заходами захистити місцевого виробника і т. ін. Фізичні особи конкурують за отримання найкращих умов життя. Представники цих трьох груп суб'єктів взаємодіють між собою, мають загальні групові інтереси, спільно працюють на залучення капіталу, інновацій, кваліфікованих працівників і т. ін. В то же час в певних ситуаціях їх інтереси не співпадають і навіть вступають у протиріччя. В першу чергу, це стосується розподілу між ними валового регіонального продукту.

Обмеженість чинників економічного розвитку породжує конкуренцію між регіонами за створення сприятливих умов ведення бізнесу. Найбільш привабливими і конкурентоспроможними стають ті регіони, куди надходять інвестиції у виробництво і трудові ресурси. Конкурентоспроможність регіону визначається ще й станом його конкурентного середовища, а саме наявністю сприятливого податкового середовища, розвиненого фінансового ринку, ефективної регуляторної політики, умов для справедливої конкуренції. Стан конкурентного середовища у регіоні залежить не тільки від обсягів вкладення

капіталу, але і від політики місцевих та центральних органів влади по створенню сприятливих умов для підприємницької діяльності.

І навпаки, інновації і інвестиції впроваджуються в першу чергу в міста, в яких місцевими органами влади створюються сприятливі умови розвитку бізнесу, що робить регіон конкурентоспроможним. Економічні, соціальні, екологічні та інші чинники конкурентоспроможності регіону впливають на покращення рівня та якості життя людей. Можливість надання великого кола якісних послуг розширює сферу конкуренції регіонів за межі економічного простору.

Таким чином, на нижньому рівні ієрархії елементами конкурентоспроможності є не тільки підприємства, але й органи місцевої влади, та навіть фізичні особи, розташовані на території регіону.

Виходячи з цього, можна зробити висновок, що конкурентоспроможність це циклічне явище. Ця циклічна властивість проявляється в тому, що конкурентоспроможність суб'єктів мезорівня пов'язана з конкурентоспроможністю суб'єктів макрорівня. І навпаки, конкурентоспроможність макрорівня визначається конкурентоспроможністю мезорівня

Циклічний характер конкурентоспроможності дозволяє зробити висновок, що конкурентоспроможність регіону з одного боку, залежить від конкурентоспроможності підприємств, органів влади та фізичних осіб, які знаходяться на території регіону, а з іншого боку, визначається діяльністю держави по створенню сприятливих умов для підприємницької діяльності та вкладення капіталу.

Але, на відміну від конкурентоспроможності підприємства, суть якої полягає в здатності одержання найбільшого прибутку, конкурентоспроможність регіону більш широке поняття. Воно полягає у здатності одержання найбільшого валового регіонального продукту та справедливого його розподілу, забезпеченні високого рівня зайнятості, освіти та охорони здоров'я, збереження навколишнього природного середовища. Враховуючи, що валовий регіональний продукт поряд з прибутком підприємств включає доходи домогосподарств і податки, то говорячи про конкурентоспроможність регіону, варто мати на увазі, що вона обумовлює необхідність оптимального співвідношення інтересів підприємств, фізичних осіб і органів місцевої влади. Це пов'язане з тим, що в деяких випадках конкурентоспроможність підприємств може вступати в протиріччя з конкурентоспроможністю регіону і країни. Наприклад, у результаті зниження рівня заробітної плати та стандартів безпеки підвищується конкурентоспроможність підприємств, але погіршується рівень і якість життя жителів, що приводить до зниження конкурентоспроможності регіону і країни. Таким чином, існує взаємозв'язок і взаємний вплив конкурентоспроможності суб'єктів різного рівня.

На підставі вищевикладеного можна побудувати систему взаємопов'язаних понять дослідження конкурентоспроможності регіону

Базовим поняттям в цій системі є конкуренція, на підставі якого було визначено поняття конкурентоспроможності регіону. В свою чергу на його основі були визначені поняття показників та факторів конкурентоспроможності. Таким чином, маємо систему взаємопов'язаних понять дослідження конкурентоспроможності регіону.

При дослідженні конкурентоспроможності регіону використовуються не тільки фактори, але й різні показники. З математичної точки зору показники та фактори конкурентоспроможності регіону співвідносяться як функція та її аргументи

$$[y_1, y_2, \dots, y_k] = f(x_1, x_2, \dots, x_n), \quad (1)$$

де y_1, y_2, \dots, y_k – показники конкурентоспроможності регіону; x_1, x_2, \dots, x_n – фактори конкурентоспроможності регіону.

Показники відображають стан конкурентоспроможності регіону, а фактори визначають конкурентоспроможність регіону (від них вона залежить). Пропонується під факторами конкурентоспроможності розуміти все те, що реально визначає конкурентоспроможність або потенційно може вплинути на неї. Більшість авторів визначають показники та фактори конкурентоспроможності шляхом їх перелічення. Це не є найкращим способом визначення, бо показників досить багато і перелічити усі важко. Крім того, деякі автори у цей перелік включають фактори, серед яких є такі, котрі містять в собі інші фактори, або перетинаються з іншими. Є і інші підходи. Так, наприклад, Н. Мікрюкова визначає фактори конкурентоспроможності як усе те, що забезпечує і впливає на найкраще використання ресурсів, актуалізацію потенційних ресурсів та створення нових ресурсів. Важливою особливістю цього визначення є віднесення до факторів усього того, що актуалізує потенційні ресурси. Таке визначення факторів конкурентоспроможності дозволяє не обмежуватися факторами, які сьогодні визначають конкурентоспроможність, але й здійснювати пошук нових факторів, які у найближчій або довгостроковій перспективі можуть забезпечити підвищення конкурентоспроможності і відповідно планувати цей процес.

В даному дослідженні пропонується розглянути фактори конкурентоспроможності регіону, спираючись на перераховані вище елементи конкурентного розвитку регіону: економічні, соціальні, та політичні чинники. Визначальними факторами конкурентоспроможності регіону є продуктивність використання ресурсів (забезпечення природними ресурсами, підготовка кваліфікованих кадрів – трудових ресурсів), створення сприятливих умов для підприємницької діяльності (розвитку виробничого потенціалу, покращення стану інфраструктури та навколишнього середовища), вкладення капіталу (інвестицій), створення умов та функціонування сприятливого інституційного середовища (політики місцевих та центральних органів влади), отримання найкращих умов життя, дотримання міжнародних екологічних стандартів.

В залежності від суб'єкта конкурентоспроможності одні і ті ж фактори можуть бути ендогенними для одних суб'єктів і екзогенними для інших суб'єктів. Наприклад, такі ендогенні фактори регіону, як стан інфраструктури та навколишнього середовища, є екзогенними по відношенню до підприємств регіону. Особливе значення для конкурентоспроможності суб'єкта мають екзогенні фактори. Для того щоб витримати конкуренцію суб'єкт змушений адаптуватися до факторів зовнішнього середовища. При цьому кожний суб'єкт саїмостійно вирішує проблему адаптації, намагаючись підсилити позитивний вплив і нейтралізувати або зменшити наслідки негативного впливу зовнішнього середовища.

Екзогенні фактори конкурентоспроможності мають різні рівні та характер впливу. Можливо поділити ці фактори на три рівня: регіональний; національний; міжнародний.

Вплив цих факторів підсилює або послабляє потенційний рівень конкурентоспроможності суб'єктів.

За інших рівних умов підприємства конкурують один з одним на основі ціни і якості їхніх продуктів. Однак якщо підприємства розташовані в різних регіонах або країнах, у них з'являються додаткові фактори конкурентоспроможності [10]:

– вартість факторів виробництва, які в основному визначають ціну товарів (наприклад, вартість робочої сили і вартість окремих ресурсів, зокрема, енергетичних, значно впливають на ціну товарів. При цьому є істотні розходження в цих показниках не тільки між країнами, але й серед окремих територій однієї країни);

– стан інфраструктури та навколишнього середовища (вони є важливими факторами регіональної конкурентоспроможності, які незалежні від підприємств, але впливають на їхню конкурентоспроможність);

– регіональна політика, спрямована на поліпшення бізнес середовища, стимулювання інновацій, підвищення освітнього і професійного рівня населення, забезпечення соціальної злагоди (регіони мають досить широкий діапазон впливу на конкурентоспроможність фірм-резидентів, розташованих на їхній території. Тому ефективна діяльність місцевих органів влади в регіоні може стати важливим фактором підвищення конкурентоспроможності регіону та підприємств, розташованих на його території);

– національна політика та регулювання впливають на конкурентоспроможність підприємств і регіонів (наприклад, торговельні норми, членство у міжнародних торговельних організаціях і торговельні угоди, підписані з іноземними державами, мають істотне значення для підприємств);

– економічна свобода в багатьох дослідженнях, зокрема, в оцінках конкурентоспроможності Світового економічного форуму і Міжнародного інституту розвитку менеджменту, наведена як важливий показник рівня конкурентоспроможності для країни (ефективне регулювання державою бізнес середовища сприяє підвищенню конкурентоспроможності країни, її регіонів та підприємств).

Поняття конкурентоспроможності тісно пов'язане з поняттям інвестиційної привабливості регіону. В цілому, інноваційно-інвестиційна привабливість будь-якого об'єкта - це характеристика рівня економічних показників, яких вони досягли і які можуть бути забезпечені за умови додаткового припливу інвестицій [11]. У різних дослідженнях з проблеми підвищення конкурентоспроможності регіону [11], інвестиційна привабливість економічного об'єкта (незалежно від рангу) розглядається як рівень задоволення фінансових, виробничих, організаційних та інших вимог чи інтересів інвестора щодо конкретного економічного об'єкта, який визначається (оцінюється) значеннями відповідних оціночних показників. В економічній літературі переважає точка зору, яка передбачає залежність категорії «інвестиційна привабливість» від безлічі факторів конкурентоспроможності на різних рівнях ієрархії. У зв'язку з цим, розрізняють інвестиційну привабливість країни, галузі, регіону і підприємства. Кожна з наведених категорій, може оцінюватися безліччю як кількісних, так і якісних показників відповідно до тих факторів, які

впливають на загальний рівень інвестиційної привабливості/

Інноваційно-інвестиційний фактор характеризує стан внутрішнього середовища, який включає в себе об'єктивні та суб'єктивні чинники. Об'єктивні інноваційно-інвестиційні чинники – це «базові» параметри економічної системи, результат довгострокових тенденцій розвитку суб'єкта господарювання. Їх існування обумовлює внутрішні закони розвитку економічної системи.

Суб'єктивні чинники внутрішнього середовища можна розглядати як результат особистих і колективних рішень на рівні фахівців і керівництва регіону.

Обидві групи факторів взаємопов'язані, взаємообумовлюють один одного і, в сукупності, складають інноваційний потенціал кожної конкретної регіональної системи. Взаємовплив факторів визначає значимість всіх складових внутрішнього середовища. Звісно ж, що об'єктивні чинники мають першорядне значення в процесі аналізу конкурентного потенціалу, так як саме вони визначають реальні можливості, які складають основу в ухваленні суб'єктивних рішень в області нововведень.

Висновки. В роботі показано, що саме комплексний підхід до формування регіональної конкурентоспроможності дає можливість забезпечити соціально-економічний розвиток України та її міжнародну конкурентоспроможність в довгостроковій перспективі. Система факторів, що впливають на конкурентоспроможність регіону, є дуже складною, багатокомпонентною, тому повинна розглядатися комплексно. Проведений аналіз факторів конкурентоспроможності регіону підтверджує про те, що основою розвитку регіонів, яка веде до зростання міжрегіональної та міжнародної інноваційно-інвестиційної активності, є конкурентоспроможність регіонів. Ієрархія суб'єктів конкурентоспроможності має циклічний характер. З одного боку, конкурентоспроможність регіону, залежить від конкурентоспроможності підприємств, органів влади та фізичних осіб на території регіону, а, з іншого боку, визначається діяльністю держави по створенню сприятливих умов для підприємницької діяльності та вкладення капіталу.

Література

1. Василенко В. Н. Конкурентоспособность регионов: истоки, оценки и перспективы / В. Н. Василенко, О. Ю. Агафоненко, В. Е. Будяков. - Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2008. — 363 с., с.67-68;
2. Буркинський Б. В., Лисюк В. М. Конкурентоспроможність як економічна категорія // Экономические инновации. Вып. 16. Конкуренция и конкурентоспособность. Сборник научных трудов. - Одесса: Институт проблем рынка экономико-экологических исследований НАН Украины, 2003. - С.7-16;
3. Шеховцева Л. С. Конкурентоспособность региона: факторы и метод создания // Маркетинг в России и за рубежом. -2001. - №4. - с. 11 -16;
4. Василенко В. Н. Территориальные системы: проблемы трансформации и перспективы развития. / [В.Н. Василенко, В.И. Дубницкий, О.А. Крат и др.]: Донецк: ИЗПИ НАН Украины, «Юго-Восток ЛТД», 2003. - 512 с.

5. Амоша А. И. Теоретические и прикладные системы функционирования производственного комплекса региона: моногр. / [А.И.Амоша, Е.Т.Булеев, Н.Д.Прокопенко и др.] - Донецк: Ин-т экономики пром-ти экон-прав. исслед. НАН Украины, 2004. - 424 с.
6. Забарная З. Н. Региональная политика социально-экономического развития на инновационно-инвестиционной основе / З.Н.Забарная // Теория и практика предпринимательской деятельности: междунар. науч.-практ. конф., 19-22 жовт. 2007 р.: тези допов. - Симферополь, 2007 - С. 39-41
7. Івченко І. Ю. Разработка комплексного подхода к управлению производственными и инвестиционными процессами на предприятии / І.Ю.Івченко // Науковий журнал «Вісник Дніпропетровського університету. Серія: Економіка». – Дніпропетровськ: ДНУ, 2014. – Вип. 8(1) – С. 58 - 65.
8. Krugman P. Making sense of the competitiveness debate // Oxford Review of Economic Policy. — 1996. — № 12. — С.17-25.
9. Портер М. Международная конкуренция. - М.: «Международные отношения», 1993. — 896 с.
10. Логинава В. А. Конкурентоспособность производственных и территориальных экономических систем: взаимосвязь и взаимовлияние // Проблемы современной экономики. - 2009. - № 4(32) – С 21-27.
11. Осипов В. М. Управління конкурентоспроможністю продукції металургійної галузі / В. М. Осипов. – Одеса: ІПРЕЕД НАНУ. – 2005. – 296 с.

Abstract

This research is dedicated to the investigation of the ways to build a comprehensive view for the "regional competitiveness" concept. The article describes the main components of a competitive regional economy. The research was conducted on the relations concepts of regional competitiveness and competitiveness of micro and macro levels. In this investigation authors are showing that the competitiveness of the region is very complex, multicomponent, so should be considered together.

A comprehensive approach suggests to consider the competitiveness of the region in terms of the welfare of the territory and its interaction with different socio-economic systems. This article demonstrates a place of innovative investment and social components in the overall scheme of formation for the competitive attractiveness of the region. This approach is based on the technical, scientific and technological development of the region and includes elements of novelty and dynamism. Through this approach, the region would be able to develop on its own basis.

The analysis of the competitiveness of the region confirms that the basis of regional development is a competitive regions, which leads to increased interregional and international innovation and investment activity.

УДК 334.722(332.025.12)(477)

ПІДПРИЄМНИЦТВО В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Сараєва І.М., Носова Н.І.

Досліджено тенденції розвитку суб'єктів малого та середнього підприємництва України в умовах кризового стану вітчизняної економіки, проаналізовано результати їх діяльності та проблеми, що стримують подальший розвиток цього сектору. Запропоновано основні стратегічні напрямки державної політики регулювання та стимулювання бізнесу.

Вступ. У ситуації, коли економіка країни перебуває в стані довготривалої рецесії, фактор використання антикризового потенціалу підприємницького сектора країни, зокрема, малого й середнього бізнесу, у вирішенні соціально-економічних проблем держави (модернізації економіки, переведення її на інноваційний шлях розвитку, підвищення конкурентоздатності в умовах зростання глобальних і внутрішніх ризиків, абсорбування зростаючих надлишків робочої сили, вирівнювання регіональних диспропорцій, зняття соціальної напруженості) набуває першорядного значення.

Разом з тим, основне економічне протиріччя малого підприємництва полягає в тому, що поряд з об'єктивно високою соціально-економічною значущістю малі форми бізнесу характеризуються відносно низьким рівнем виживання і тому потребують формування умов найбільшого сприяння розвитку і всілякої комплексної підтримки держави.

Метою цієї роботи є дослідження стану та проблем розвитку малого та середнього підприємництва (МСП) в Україні у вирішенні соціально-економічних проблем держави (формування конкурентного середовища, створення нових робочих місць тощо) в умовах нестабільності та невизначеності соціально-економічного середовища і формулювання стратегічних орієнтирів державної політики регулювання та стимулювання розвитку підприємництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку малого та середнього бізнесу в Україні постійно знаходяться в сфері уваги вітчизняних науковців. Серед останніх публікацій, що висвітлюють цю тему, слід зазначити роботи таких вчених, як Я.В. Бережний, З.С. Варналій, Т.Г. Васильців та ін. [1], Н.Г. Георгіаді [2], А.А. Жигір [3], І.М. Кравець, С.А. Кравець [4] та інших. Сучасний стан розвитку сектора МСП досліджується в межах низки міжнародних проєктів, наприклад, проєкту USAID «Впевнений бізнес – заможна громада» [5]. Однак, сьогодні для розбудови більш адекватної державної політики в умовах трансформаційних перетворень в Україні, що швидко змінюються, існує потреба у комплексних дослідженнях розвитку вітчизняного бізнесу з урахуванням сучасних новітніх трендів розвитку країни.

Виклад основного матеріалу. За роки незалежності відбулося становлення МСП як основи підприємництва в Україні. За даними Державної статистичної служби України (ДССУ), у 2015 р. частка малих і середніх

підприємств у загальній чисельності підприємств України сягнула 99,9%, сектор МСП забезпечував 67,7% зайнятості, а частка сектору МСП в обсягах реалізованої продукції становила 59,3%, що в цілому відповідає загальноєвропейському рівню. Проте, частка МСП у ВВП майже в чотири рази менша, ніж в країнах ЄС, де вона відзначається на рівні 50-70%. Показники розвитку МСП у різних країнах світу можна побачити в таблиці 1.

Таблиця 1
Показники розвитку МСП в різних країнах світу, 2014 р. [6]

	Кількість МСП		Кількість зайнятих		Додаткова вартість	
	млн. од.	% від загальної к-ті нефін-х корп.-й	млн. од.	% від загальної к-ті нефін-х корп.-й	млрд. євро	% від загальної к-ті нефінансових корпорацій
ЄС28	22,31	99,8	89,98	66,9	3715	57,8
Туреччина	2,43	99,8	8,88	75,5	86	53,9
Молдова	0,04	97,6	0,23	58,6	1,4	47,1
США	18,82	99,8	50,00	52,4	3781	44,4
Японія	3,92	99,5	33,24	86,6	475	55,0
Бразилія	4,27	99,7	23,97	64,3	-	-
Росія*	1,84	-	11,85	-	879	-
Україна*	1,93**	99,97	6,9	78,2	141,3	-

Примітки: показники по Україні розраховано на підставі даних ДССУ [7]; «-» – дані не розраховуються. Останні доступні дані для ЄС28 і України – 2014 р.; США, Японії, Туреччини, Бразилії, Росії, Молдови – 2012 р.; * – замість показника «додаткова вартість» використовується показник «товарообіг», розрахунок показника «загальна кількість МСП» в Україні базується на усіх секторах, що виділяються НАСЕ (крім державних установ і банків); ** – з урахуванням фізичних осіб-підприємців відповідно визначенню ЄС.

Сьогодні вітчизняний бізнес змушений виживати в умовах глибокої системної соціально-економічної кризи, вплив якої негативно позначається на усіх його показниках. Так, впродовж 2013-2015 рр. відбулося зменшення кількості діючих підприємств: великих – на 236 од. (35,8%), середніх – на 3657 од. (19,4%), малих – на 45994 од. (12,3%), з них мікропідприємств – на 34242 од. (10,8%). Кількість зайнятих працівників за цей період зменшилась на 1373,4 тис. осіб. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг), за даними ДССУ, у національній валюті зріс у середньому на 23%, але з урахуванням девальвації національної валюти спостерігалось зменшення цього показника в середньому на 59%. Продуктивність вітчизняного малого бізнесу (обсяг реалізованої продукції на одного зайнятого) майже вдвічі нижче продуктивності великих підприємств. Великі підприємства, частка яких складає лише 0,1% від загальної кількості, забезпечують 32,3% робочих місць і виробляють 40,6% всієї продукції (товарів, послуг) (Рис.1).

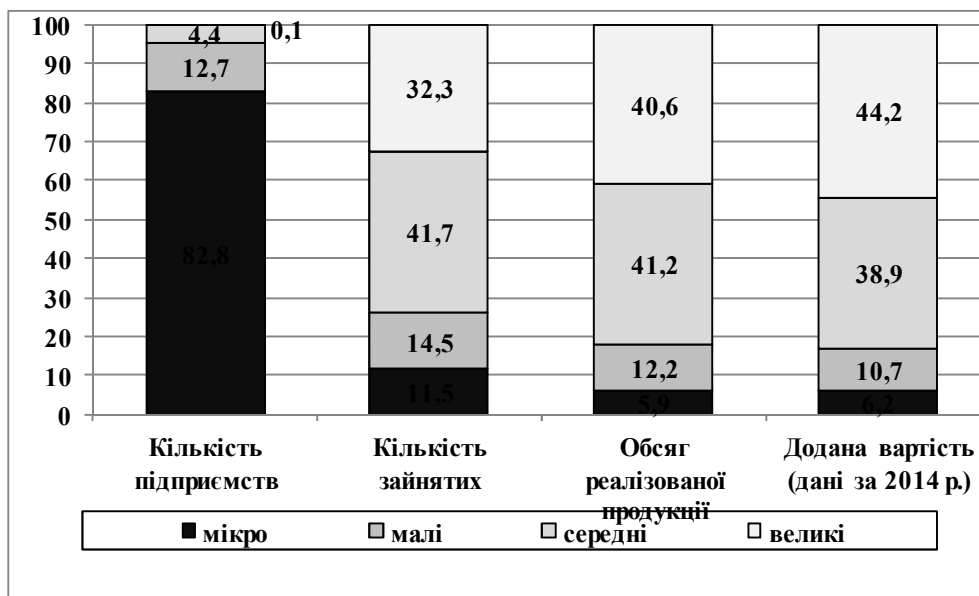


Рис. 1. Розподіл основних показників діяльності підприємств України, 2015 р.,% [7,8]

У секторальному вимірі переважна більшість суб'єктів МСП сконцентрована у секторі оптової та роздрібної торгівлі й операцій з нерухомістю: 36,5% від загальної кількості підприємств і 61% від загальної кількості фізичних осіб підприємців (ФОП). 12,5% підприємств і 6% ФОП припадає на промисловість, 13,5% і 2% відповідно – на агросектор, 8,8% і 5% – професійну та науково-технічну діяльність, 4,3% і 6% – сферу транспорту, 3,9% і 6% зайняті в ІТ-секторі (Рис. 2). Спостерігаються регіональні диспропорції в розвитку МСП в Україні: найбільша концентрація кількості МСП на 10 тис. населення зосереджувалась м. Києві, Одеській, Київській, Дніпропетровській, Харківській та Миколаївській областях. Майже, дві третини суб'єктів малого та середнього бізнесу, за результатами щорічного опитування USAID, працюють на локальних ринках (місцевому або регіональному), 35% – на загальноукраїнському ринку, 12% – на закордонних ринках: 5% підприємств представлені на ринку Європейського Союзу та 7% працюють на інших міжнародних ринках; 9% підприємств – експортери, а 8,1% займаються імпортом [9, с. 112].

Суттєво погіршився фінансовий стан сектору МСП: зменшився власний капітал, підвищились довгострокові зобов'язання й поточна кредиторська заборгованість (Рис.3). Рівень рентабельності підприємств всіх розмірів також падає. Так, лише на протязі 2014 року рентабельність усієї діяльності промислових підприємств складала по великих підприємствах – мінус 8,3%, по середніх – мінус 10,7%, по малих підприємствах – мінус 11,9%.

Тим часом, для суб'єктів МСП в Україні катастрофічно скорочуються як ендогенні, так й екзогенні фінансові ресурси для свого розвитку внаслідок

невиплати ПДВ, втрати коштів, що були розміщені на депозитах 80 збанкрутілих банків, зниження заощаджень населення (майже на 1 млрд. дол. США в 2014 р.), зменшення валютних грошових переказів, підвищення вартості життя, збільшення рівня бідності і різке зниження споживчого попиту. Усе це негативно впливає на темпи розвитку малих та середніх підприємств тому, що головним джерелом інвестицій (72,2%) [10] вітчизняних підприємств залишаються власні кошти.



Рис. 2. Топ-9 галузей для МСП-юридичних осіб та ФОП, % від зареєстрованих [7,8].

Рівень інноваційності вітчизняних МСП дуже низький, що підтверджується останніми місяцями України у рейтингу «Інноваційне Табло Євросоюзу» [11] за відповідними показниками.

Таким чином, сьогоdnішній стан вітчизняного підприємництва, хоч і свідчить про наявність досить високого його потенціалу, поки не дозволяє розглядати його як рушійну силу економічного розвитку й прискорювача інноваційного процесу. За оцінкою фахівців Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР), «переважна більшість МСП – це мікропідприємці, що насилу виживають, працюючи в сегментах з низькою додатковою вартістю» [12, с. 18]. Економічна й політична нестабільність, кризовий стан виробничих галузей, підвищення рівня конкуренції на глобальних і внутрішніх ринках, відсутність внутрішніх стимулів для довгострокових інвестицій і розвитку технологій в умовах інфляції, попитові та валютні обмеження, нерівноправні умови доступу до кредитних й інвестиційних ресурсів, криміналізація економіки – основні фактори, що негативно впливають на розвиток малого підприємництва в Україні.

Нову українську державну політику відносно розвитку підприємництва пропонується будувати на підставі певної неоліберальної моделі, що припускає максимальне звільнення від державного втручання, як у процеси регулювання, так і в процеси формування й фінансування інфраструктури підтримки бізнесу. Внаслідок цього, державна система підтримки розвитку малого підприємництва, яка формувалася в Україні на протязі майже 13 років, фактично деінституціоналізована. У 2014-2016 рр. урядом не виконуються закони України «Про Національну програму сприяння розвитку підприємництва в Україні»; «Про розвиток і державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні»; ряд постанов Кабінету міністрів України, що стосуються надання кредитно-гарантійної підтримки малого бізнесу, не розробляються й не фінансуються програми мікрокредитування бізнесу й підтримки інноваційного бізнесу, не фінансуються дослідження стану розвитку підприємництва на національному і регіональному рівнях, у секторальному й галузевому вимірі й відповідні публікації щорічних звітів. Не існує інформації щодо функціонування мережі об'єктів інфраструктури підтримки МСП у регіонах, яку на протязі 1996-2013 рр. було створено як інституційну основу для реалізації державної політики у сфері розвитку та підтримки підприємництва.



Рис. 3. Деякі показники фінансового стану підприємств за розмірами [7]

Станом на 1.01.2014 р вона складалася з 480 бізнес-центрів, 79 бізнес-інкубаторів, 50 технопарків, 538 лізингових центрів, 4148 небанківських фінансово-кредитних установ, 226 фондів підтримки підприємництва (включаючи 23 фонди, що були створені за участю Українського фонду підтримки підприємництва), 3034 інвестиційних та інноваційних фондів і компаній та 4238 інформаційно-консультативні установ. Така ситуація склалася через брак і не системність фінансування, а також непослідовність державної політики у сфері підтримки підприємництва [15].

«Основну проблему для України представляє практична реалізація реформ. Навіть до кризи державні ініціативи рідко здійснювалися на практиці через відсутність відповідних механізмів і фінансування (наприклад, прийнятий в 2012 році закон про підтримку МСП). Через бюджетні обмеження, обумовлені рецесією в 2014 й 2015 роках, державні відрахування на розвиток МСП впали практично до нульової позначки»[12, с. 337].

Державна служба України з питань регуляторної політики та розвитку підприємства, яка створювалась як один з головних державних інститутів підтримки розвитку підприємства, реорганізована у Державну регуляторну службу, яка має реалізовувати лише державну регуляторну політику. Вона втратила функції підтримки підприємницької діяльності, які в січні 2015 року були передані Міністерству економічного розвитку й торгівлі. Однак, стратегічним плануванням, розробкою антикризових програм розвитку й підтримки малого бізнесу, координацією регіональних програм, вивченням стану розвитку вітчизняного підприємництва та його основних проблем уряд фактично не займається і тому не має стратегічного бачення розвитку вітчизняного бізнесу. Бюджетна, податкова й кредитно-фінансова політики держави не збалансовані й не сприяють розвитку вітчизняного підприємства, не розроблені антикризові програми, спрямовані на збереження існуючого підприємницького потенціалу й активізації внутрішнього промислового виробництва, імпортозаміщення, стимулювання створення нових виробництв з випуску конкурентоспроможної продукції й створення робочих місць, полегшення доступу підприємців до кредитних ресурсів, підвищення платоспроможного попиту тощо.

Оцінку ефективності державної політики розвитку підприємства в Україні передбачається проводити тільки за тими напрямками, які враховуються Світовим банком й Міжнародною фінансовою корпорацією під час складання рейтингу Doing Business, поставивши за стратегічну мету входження України у лідируючу двадцятку ([13] у 2018 р., а за деякими останніми документами Уряду – у лідируючу тридцятку [14]) країн світу за умовами ведення бізнесу. Однак, ця методологія, незважаючи на її безсумнівну корисність, не є повністю адекватною для оцінки умов ведення вітчизняного бізнесу, оскільки вона не враховує такі важливі для нього фактори, як: макроекономічну стабільність, рівень хабарництва й корупції, обсяг ринку, стан фінансової системи, доступність кредитів для суб'єктів господарської діяльності, безпеку підприємницької діяльності тощо. Економічна політика держави, зокрема її промислова політика не може зводитись тільки до дерегуляції та імплементації угоди про вільну торгівлю з ЄС.

Тому, не применшуючи важливість державної дерегуляції, зниження адміністративного тиску й полегшення умов ведення бізнесу, слід зазначити,

що всі ці заходи можуть бути тільки необхідними, але недостатніми умовами для подолання кризових явищ у секторі підприємництва України.

Висновки. Як відзначалося на парламентських слуханнях «Розвиток підприємництва в Україні та підтримка МСБ», «політика «невтручання» та ринкового фундаменталізму, «зтягування пасків» населенню, фіскальна консолідація, а також обмежувальна кредитно-грошова політика Національного банку України, очевидно, не виправдали себе» [5, с. 5]. Фактично у 2013–2016 рр. в сфері сприяння підприємницькій діяльності в Україні здійснюється низка реформ, що спрямована переважно на покращення міжнародних рейтингів країни, але не на забезпечення реальних процесів активізації підприємництва та відновлення національної економіки.

Політика дерегуляції, що проводиться на державному рівні є необхідною умовою для нормального функціонування МСП, особливо в масових його сегментах (оптова й роздрібна торгівля, надання послуг населенню, будівництво, сільське господарство й ін.), але без державного регулювання сфери забезпечення доступності фінансових послуг для МСП неможливо становлення підприємців-початківців (start-up), зростання інноваційного підприємництва й виходу його на нові зовнішні ринки, формування середнього класу, вирішення множини соціальних питань внаслідок скорочення кількості робочих місць. На жаль, слідом за експертами ОЕСР [12], змушені констатувати, що уряд сьогодні не має своєї чітко сформульованої позиції й конкретних програм для запуску й реалізації механізмів акумуляції коштів у підприємницькому секторі для відновлення економічного розвитку, крім іноземних запозичень. Напрямки вирішення проблем МСП у світлі нових глобальних викликів, не передбачаються навіть на концептуальному рівні, не кажучи вже про системно-стратегічний.

Для того, щоб зробити «якісний стрибок від монополізованої, олігархізованої, низькотехнологічної та низькопродуктивної економіки до відкритої економіки підприємницької ініціативи, ринкової конкуренції, генерації інвестиційних можливостей та випуску продукції з високою доданою вартістю» [17, с. 11], потрібно проводити цілісну державну політику щодо підтримки і розвитку МСП, розроблену як систему послідовних та взаємопов'язаних кроків з чітко визначеними завданнями, напрямками й очікуваними результатами, яка сьогодні в Україні практично відсутня.

Література

1. Бережний Я.В. Передумови та пріоритети реформування державної політики розвитку підприємництва в Україні / Я.В. Бережний, З.С. Варналій, Т.Г. Васильців та ін. – К. : НІСД, 2014. – 73 с.
2. Георгіаді Н.Г. Сучасний стан підприємницької активності в Україні / Н.Г. Георгіаді // Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка". – 2016. – № 3 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4818>
3. Жигір А.А. Принципи та методологічні засади економічного розвитку підприємництва / А.А. Жигір // Агросвіт. – 2015. – № 20. – С.46-52.
4. Кравець І.М. Сучасний стан малого підприємництва в Україні : основні проблеми та шляхи їх вирішення / І.М. Кравець, С.А. Кравець // Економічні

науки. Вісник Хмельницького національного університету. – 2015. – № 2, Т. 2. – С. 179-185.

5. Мале і середнє підприємництво в Україні : стан розвитку та регіональні відмінності (2010-2014 роки). – К. : Проект USAID «Впевнений бізнес – заможна громада», Центр міжнародного приватного підприємництва, 2015. – 91 с.

6. Annual Report on European SMEs 2014 / 2015. SMEs start hiring again / SME Performance Review 2014/2015. Final Report, November 2015. – 166 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу : file:///C:/Users/bs/Downloads/annual-report_en.pdf

7. Діяльність суб'єктів господарювання, 2014. Статистичний збірник / Державна служба статистики України. – К. : ТОВ «Видавництво «Консультант», 2015. – 435 с.

8. Україна у цифрах у 2015 році. Статистичний збірник / За ред. І.М.Жук. – К. : Державна служба статистики України, 2016. – 239 с.

9. Щорічна оцінка ділового клімату в Україні: 2015 рік. Аналітичний звіт. – К.: Програма USAID «Лідерство в економічному врядуванні» (USAID ЛЕВ), 2016. – 182 с.

10. Капітальні інвестиції у січні-червні 2016 року / Експрес-випуск Державної служби статистики України від 26.08.2016 № 364/0/03.4вн□16 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

11. European Innovation Scoreboard 2016 / European Union, 2016 . – 100 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards/index_en.htm

12. Индекс экономической политики в сфере МСП : Страны восточного партнерства 2016. Оценка соответствия принципам европейского Акта о Малом Бизнесе, 411 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.oecd.org/globalrelations/SME_Policy_Index_Eastern_Partners_2016_Russian.pdf

13. Розпорядження КМУ «Про затвердження плану пріоритетних дій Уряду на 2016 рік» від 27 травня 2016 р. № 418-р // Урядовий кур'єр від 16.06.2016. – № 113 – С41-44.

14. Проект Постанови КМУ «Про затвердження Стратегії розвитку малого і середнього підприємництва в Україні / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=29c94bc5-77f2-44af-bbf4-5f13e382a3b2&title=ProektPostanoviKabinetuMinistrivUkrainiproZatverdzhenniaStrategiiRozvitkuMalogoISerednogoPidprimnitstvaVUkrainiNaPeriodDo2020-Roku>

15. Інституції підтримки підприємництва : концепція, особливості, діяльність. – Центр громадської експертизи; Представництво Фонду Ф. Науманна в Україні; Програма USAID «Лідерство в економічному врядуванні», 2016. – 176 с.

16. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток підприємництва в Україні та підтримка малого і середнього бізнесу»/Постанова Верховної Ради України № 1090-VIII від 13 квітня 2016 року, м. Київ // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2016. – № 22. – ст.454

17. Дорожня карта розвитку підприємництва в Україні : 2015–2016 роки. – К. : Центр громадської експертизи, Центр міжнародного приватного підприємництва, 2014. – 20 с.

Abstract

This article examines trends in the development of small and medium-sized businesses (SMEs) in Ukraine in conditions of a crisis state of the domestic economy, analyzed the results of their activities and problems, which hinder their further development.

It is shown that during the years of independence the formation of the SME sector as a basis for the Ukrainian entrepreneurship was held. The share of SMEs is 99.9 per cent of the total number of enterprises, provides almost 70 per cent of employment and produces nearly 60 per cent of all products, which is generally consistent with the Pan-European level. However, in recent years, major development indicators in this sector tend to decrease. At the same time the productivity of small businesses is significantly lower than the productivity of large enterprises.

The vast majority of SMEs is micro entrepreneurs who are struggling to survive, working in segments with low added value. The main factors that have a negative influence on the development of small and medium-sized businesses in Ukraine are: economic and political instability, crisis condition of manufacturing, increasing competition in global and domestic markets, lack of internal incentives for long-term investment and technology development under the conditions of high inflation, low demand and currency restrictions, poor access to credit and investment resources, the criminalization of the economy and others.

The article substantiates that for solving problems of SMEs it is necessary to develop a coherent public policies supporting the development of SMEs, as some system of consecutive and interconnected steps with clearly defined objectives, achievable programs and concrete results that is currently lacking. There are offered the main strategic directions of State policy regulating and stimulating business.

УДК 556.552

**ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНА ОЦІНКА ІНТЕНСИВНОСТІ
ЗОВНІШНЬОГО ВОДООБМІНУ НА КАХОВСЬКОМУ ВОДОСХОВИЩІ
В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ВПЛИВУ ВОДОБАЛАНСОВИХ СКЛАДОВИХ**

Обухов Є. В., Корецький Є. П.

На основі водобалансових складових та поступового їх врахування проведено дослідження зовнішнього водообміну на Каховському водосховищі з врахуванням максимальної та мінімальної водності року за весь період його експлуатації. Визначені коефіцієнти інтенсивності та показники зовнішнього водообміну по кожному місяцю року, місяці з максимальною та мінімальною інтенсивністю зовнішнього водообміну у часових одиницях та основний фактор впливу на нього. Результати досліджень можуть бути корисними при розробці режимів експлуатації водосховища в умовах зміни клімату.

Вступ та постановка проблеми. Сучасною проблемою водосховищ є їх функціонування в умовах мінливого клімату. В цих умовах управління водними ресурсами водних об'єктів, оцінка їх стану і процесів, які відбуваються в них, вимагають постійного моніторингу та аналізу [1-13].

Процеси інтенсивності водообміну у водосховищах є однією з найважливіших характеристик їх стану [1,8,10,11]. Взаємодія гідрологічних та гідродинамічних процесів впливає на зовнішній і внутрішній водообмін, на вміст розчинених речовин у водоймах, на якість води, на інтенсивність цвітіння води у водосховищах степової зони при накопиченні в них хімічних або біологічних речовин.

Дослідженнями процесів водообміну в озерах і штучних водоймах займалися Форель Ф., Богословський Б. Б., Муравейский С. Д., Бакулін К. А., Браславський А. П., Буторин Н.В., Вуглинський В.С., Григор'єв С. В. Девяткова Т. П., Дубровін Л. І., Знамянський В. А., Калінін Г. П., Караушев А.В., Китаєв А.Б., Литвинов А.С., Матарзін Ю.М., Тарасов М. Н., Філь С.А., Фуртунов М. А., Штефан В. Н., Едельштейн К. К. і автори

В результаті проведених досліджень були отримані характеристики водообміну багатьох водоймищ.

Метою даної роботи є дослідження інтенсивності зовнішнього водообміну на найбільшому Каховському водосховищі – яке працює в каскаді, з урахуванням водності року експлуатації, горизонтальної і вертикальної складових водообміну, а також інтенсифікації його господарського використання.

Основними матеріалами дослідження є реальні водобалансові показники по Каховському водосховищу за весь період його експлуатації (1956-2015 рр.), які розраховані на Каховській гідрометеорологічній обсерваторії.

Каховське водосховище – шостий ступінь Дніпровського каскаду – здійснює сезонне і частково багаторічне регулювання стоку. Повна і корисна ємність водосховища – 18,2 і 6,8 км³. Площа дзеркала водосховища при відмітці нормального підпертого рівня – 2155 км², при відмітці рівня мертвого об'єму – 1930 км². Довжина водосховища – 230 км, максимальна і середня

ширина – 25 і 9,3 км, максимальна і середня глибина – 36 і 8,4 м. Площа мілководь водосховища до 1 м - 44 км², до 2 м – 110 км². Розрахункова витрата ГЕС - 4962 м³/с, водоскидної греблі - 15438 м³/с. Розрахункова максимальна скидна витрата через споруду ($p=0,1\%$) – 20468 м³/с.

Середньобагаторічний стік р. Дніпро в створі гідровузла – 52,2 км³. Площа водозбору 482000 км².

На Каховському водосховищі розташовані водозабори комплексних каналів Дніпро-Кривий Ріг, Верхньо-Рогачинського, Каховського, Північно-Кримського з загальною витратою води на них близько 900 м³/с, а також водозабори Запорізьких ГРЕС та АЕС.

Результати досліджень та їх аналіз. Показники інтенсивності зовнішнього водообміну включають як горизонтальну, так і вертикальну його складові [1.8.10.11]. До горизонтальних складових зовнішнього водообміну відносять приплив води у водосховище (по основній річці і бічний), а також стік води з водосховища через гідровузл. Вертикальна складова зовнішнього водообміну враховує випадання атмосферних опадів на водну поверхню водосховища, випаровування з його поверхні і суттєво впливає на показники зовнішнього водообміну у внутрішньорічному аспекті [10]. При оцінці зовнішнього водообміну пропонується у внутрішньорічному аспекті враховувати і інші складові

водного балансу водойми – скидання у водоймище побутових стічних вод, забір води на господарські потреби та ін..

Використовуючи викладену в [1,8,10,11] методику були розраховані за 1956-2015 р. р. коефіцієнти інтенсивності K_v і показники зовнішнього водообміну T_u великого Каховського водосховища в характерні по водності роки (1970 – багатоводний, 1972 – маловодний і 2015 – дуже маловодний) (табл.1 і рис.1 і 2).

В табл. 1 наведені порівняльні характеристики коефіцієнтів інтенсивності зовнішнього водообміну з поступовим урахуванням всіх складових водного балансу водосховища: K_{v1} – враховує тільки основний приплив і стік через гідровузл; K_{v2} – враховує ще й бічний приплив; K_{v3} – враховує ще опади і випаровування з водосховища; K_{v4} – враховує суму прибуткових і видаткових складових водного балансу.

Відзначимо, що чим більше коефіцієнт інтенсивності зовнішнього водообміну K_v , тим менше показник зовнішнього водообміну в часових одиницях T_u та інтенсивніше відбувається зміна води у водосховищі і її самоочищення. Якщо показник T_u менше одиниці, то зміна нормативних водних ресурсів водосховища буде відбуватися менше ніж за рік.

На рис.1 спостерігаємо протягом усього року найменшу інтенсивність зовнішнього водообміну в 2015 році, дещо краще в 1972 році і найбільш інтенсивний водообмін у багатоводному 1970 році, в якому інтенсивність зростає з січня до квітня – травня, потім слабшає до серпня, після чого знову зростає до наступного квітня – травня. У маловодному 1972 році, за винятком різкого зниження інтенсивності зовнішнього водообміну в березні, відбувається практично вирівнювання її з травня до кінця року.

Таблиця 1

Коефіцієнти інтенсивності зовнішнього водообміну Каховського
водосховища

Місяць	$K_{в1}$	$K_{в2}$	$K_{в2}/K_{в1}$ %	$K_{в3}$	$K_{в3}/K_{в1}$ %	$K_{в4}$	$K_{в4}/K_{в1}$ %	T_y , років
Багатоводний 1970 рік								
I	0.304	0.306	0.65	0.310	1.93	0.315	3.49	3.17
II	0.334	0.339	1.47	0.342	2.30	0.346	3.47	2.89
III	0.454	0.460	1.30	0.462	1.73	0.467	2.78	2.14
IV	0.647	0.863	25.03	0.865	25.20	0.874	25.97	1.14
V	0.701	0.998	29.76	1.007	30.39	1.022	31.41	0.98
VI	0.379	0.406	6.65	0.416	8.89	0.432	12.27	2.31
VII	0.162	0.165	1.82	0.176	7.95	0.196	17.35	5.10
VIII	0.120	0.122	1.64	0.134	10.45	0.152	21.05	6.58
IX	0.154	0.156	1.28	0.164	6.10	0.174	11.49	5.75
X	0.210	0.212	0.94	0.220	4.54	0.226	7.08	4.42
XI	0.246	0.248	0.81	0.251	2.00	0.255	3.53	3.92
XII	0.350	0.351	0.28	0.356	1.68	0.360	2.78	2.78
Маловодний 1972 рік								
I	0.358	0.359	0.28	0.360	0.55	0.364	1.60	2.75
II	0.232	0.233	0.43	0.234	0.85	0.238	2.50	4.20
III	0.080	0.081	1.23	0.084	4.80	0.091	12.10	10.99
IV	0.088	0.091	3.30	0.093	5.40	0.110	20.10	9.09
V	0.118	0.137	7.10	0.143	10.50	0.149	20.50	6.71
VI	0.095	0.115	17.40	0.127	25.20	0.132	28.10	7.58
VII	0.099	0.120	17.50	0.133	25.60	0.139	28.60	7.19
VIII	0.093	0.113	17.70	0.125	25.60	0.130	28.60	7.69
IX	0.098	0.107	7.20	0.119	17.60	0.125	22.00	8.00
X	0.126	0.131	3.80	0.138	8.70	0.142	11.30	7.04
XI	0.130	0.133	2.25	0.136	4.40	0.141	7.80	7.09
XII	0.150	0.152	1.30	0.153	1.96	0.158	5.10	6.33
Дуже маловодний 2015 рік								
I	0.127	0.128	0.78	0.129	1.55	0.136	6.62	7,35
II	0.143	0.144	0.69	0.147	2,72	0.154	7,14	6,49
III	0.098	0.099	1.01	0.104	5,77	0.112	12,50	8,93
IV	0.079	0.080	1,25	0.086	8,14	0.095	16,84	10,53
V	0.085	0.086	1,16	0.093	8,60	0.109	22,02	9,17
VI	0.070	0.070	0,00	0.080	12,50	0.096	27,08	10,42
VII	0.095	0.095	0,00	0.105	9,52	0.124	23,39	8,06
VIII	0.081	0.082	1,22	0.096	15,62	0.117	30,77	8,55
IX	0.058	0.058	0,00	0.067	13,43	0.081	28,39	12,34
X	0.053	0.060	11,67	0.067	20,89	0.070	24,28	14,29
XI	0.070	0.070	0,00	0.076	7,89	0.084	16,67	11,90
XII	0.106	0.107	0,93	0.109	2,75	0.116	8,62	8,62

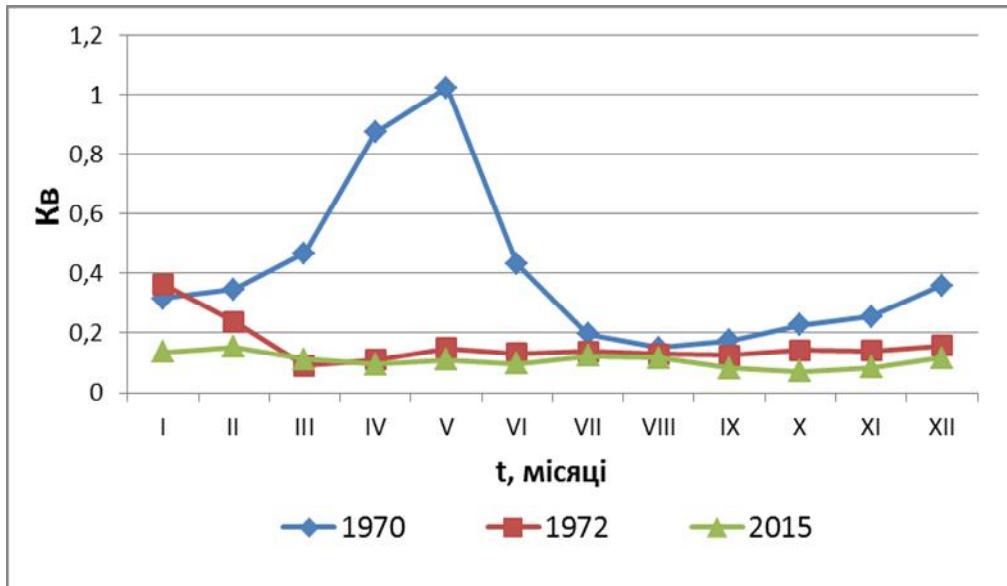


Рис.1 Графік змінювання коефіцієнтів інтенсивності зовнішнього водообміну K_v на Каховському водосховищі

У 2015 році ослаблення інтенсивності водообміну на високих показниках відбувається з лютого до жовтня, особливо різке із серпня до жовтня. В цей рік показники зовнішнього водообміну виявилися найгіршими за 60 років експлуатації водосховища.

Для Каховського водосховища – шостій сходинці Дніпровського каскаду – максимальні коефіцієнти інтенсивності зовнішнього водообміну в багатоводному (1970) році в травні: $K_{v1} = 0,701$, $K_{v2} = 0,998$, $K_{v3} = 1,01$, $K_{v4} = 1,02$; мінімальні в серпні: $K_{v1} = 0,120$, $K_{v2} = 0,122$, $K_{v3} = 0,134$, $K_{v4} = 0,152$. Показники зовнішнього водообміну T_u змінювалися в травні від 1,43 до 0,98 років, а в серпні від 8,33 до 6,58 років (рис.2). Вплив бічного припливу найбільше (22,76%) у травні та квітні (25,03%), а з урахуванням випаровування та опадів – 30,4% у травні та 25,2% - у квітні

У маловодному (1972) році експлуатації Каховського водосховища відповідні максимальні коефіцієнти інтенсивності зовнішнього водообміну в січні наступні (табл.1): $K_{v1} = 0,358$, $K_{v2} = 0,359$, $K_{v3} = 0,360$, $K_{v4} = 0,364$; а мінімальні в березні: $K_{v1} = 0,080$, $K_{v2} = 0,081$, $K_{v3} = 0,084$, $K_{v4} = 0,091$.

Показники зовнішнього водообміну T_u змінювалися в січні від 2,79 до 2,75 років, а в березні від 12,50 до 10,99 років (рис.2). Максимальний вплив бічного припливу на зовнішній водообмін становить 17,7% (серпень), 17,5% (липень), 17,4% (червень), а з урахуванням опадів і випаровування в ті ж місяці - 25,6; 25,6; 25,2%, навіть у вересні – 17,6%. Високий відсоток протягом шести місяців (квітень-вересень) від 20,1% до 28,6% має вплив на інтенсивність зовнішнього водообміну сумарних складових водного балансу водосховища, а максимальний вплив тільки господарського використання водосховища (в квітні) становить близько 15%.

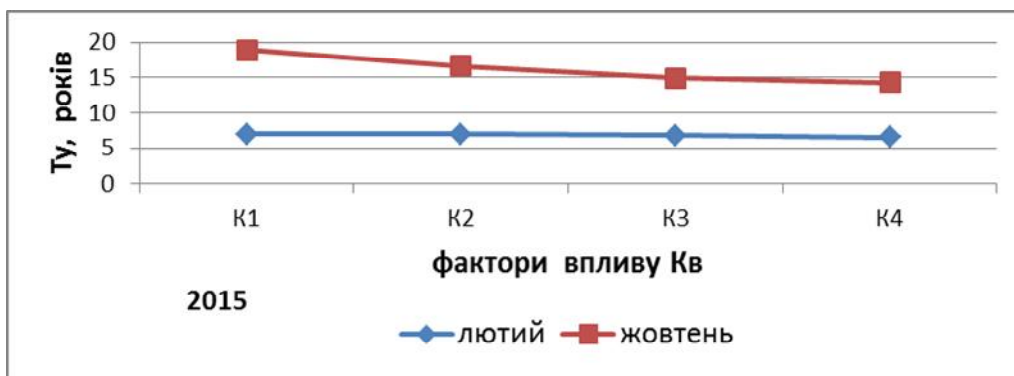
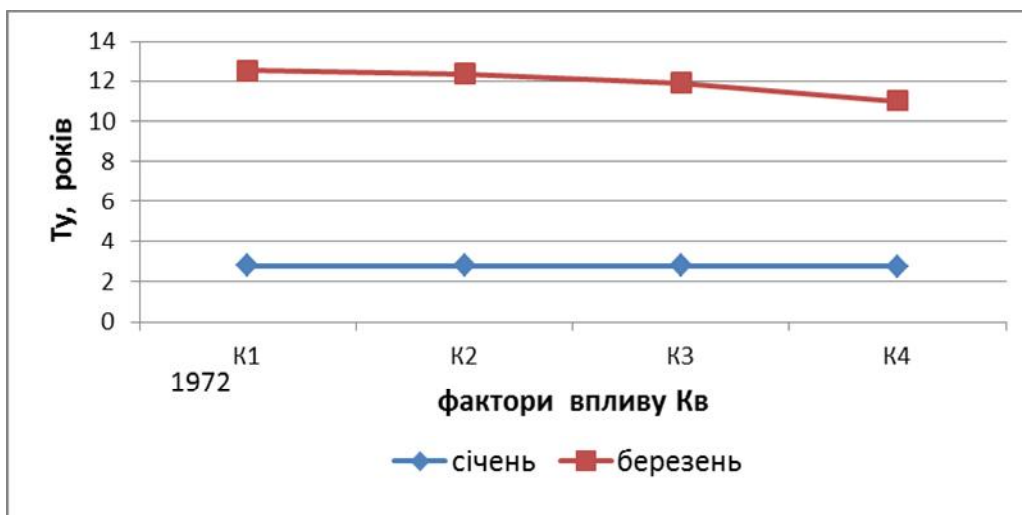
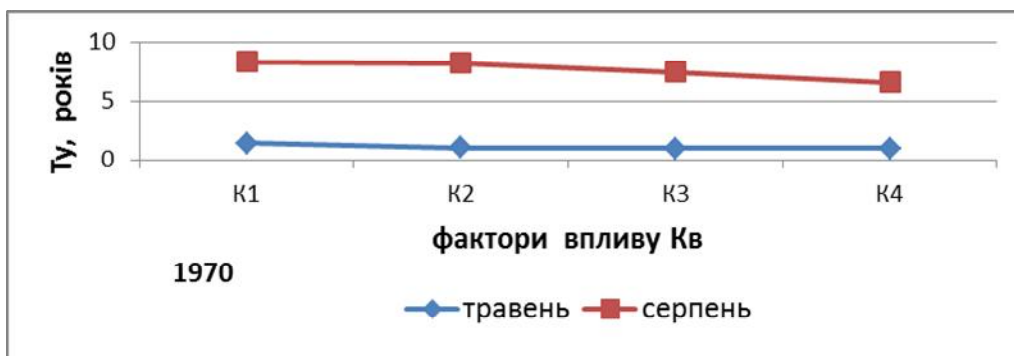


Рис.2 Графіки залежності характерних показників зовнішнього водообміну (років) на Каховському водосховищі від факторів впливу Kv

В дуже маловодному (2015) році експлуатації Каховського водосховища максимальні коефіцієнти інтенсивності зовнішнього водообміну спостерігаються в лютому (табл. 1): $K_{в1} = 0,143$, $K_{в2} = 0,144$, $K_{в3} = 0,147$, $K_{в4} = 0,154$; а мінімальні в жовтні: $K_{в1} = 0,053$, $K_{в2} = 0,060$, $K_{в3} = 0,067$, $K_{в4} = 0,070$. Показники зовнішнього водообміну T_u змінювалися у лютому від 6,99 до 6,49 років, а в жовтні від 18,86 до 14,29 років (рис.2). Максимальний вплив бічного припливу на зовнішній водообмін становить 11,67% у жовтні, а мінімальний (нульовий) в червні, липні і вересні. Максимальний вплив тільки опадів і випаровування (13,43%) спостерігається у вересні. Сумарні складові водного балансу максимально впливають на зовнішній водообмін (30,77%) у серпні, а вплив господарського використання води максимальний (близько 15%) в червні, серпні і вересні.

Зіставляючи показники інтенсивності зовнішнього водообміну з Каховського водосховища в багатоводному і маловодних роках його експлуатації (рис. 2) відзначимо значний вплив бічного припливу у весняні (квітень-травень) місяці в багатоводному році і в літні (серпень) – в дуже маловодному 2015 році. Опади і випаровування помітно впливають на водообмін у серпні 1970 і в жовтні 2015 років. Господарське використання водосховища найбільш ефективно для водообміну в 1970 і 1972 роках.

Показники зовнішнього водообміну в одиницях часу в річному аспекті для Каховського водосховища в багатоводному році – 0,21 років, в маловодному 1972 році – 0,59 років, в дуже маловодному 2015 році – 0,77 років.

Висновки. Проведені дослідження і отримані результати показали значимість обліку всіх складових водного балансу при визначенні показників інтенсивності зовнішнього водообміну у водосховищі в різні періоди його експлуатації. Проведені дослідження повинні допомогти при розробці режимів експлуатації водосховища в умовах зміни клімату з метою інтенсифікації процесів внутрішнього і зовнішнього його водообміну, водопоновлення та поліпшення якості води.

Література

1. Обухов Е.В. Оценка интенсивности внешнего водообмена в Кременчугском и Каховском водохранилищах //Український гідрометеорологічний журнал.- Одеса, 2014.- №15.- С.134-140.
2. Обухов Є.В. Оцінка впливу вертикальної складової на інтенсивність зовнішнього водообміну на Кременчугському водосховищі / Матер. II Міжн. н.-пр. інтернет-конференції. «Інноваційні технології та інтенсифікація розвитку національного виробництва».-Тернопіль, 2015.- С. 324-326.
3. Обухов Є.В. Оцінка інтенсивності зовнішнього водообміну на Каховському водосховищі в умовах зміни клімату/ Зб. наук. праць Міжн. н.-пр. інтернет-конф. «Національне виробництво й економіка в умовах реформування: стан і перспективи інноваційного розвитку та міжрегіональної інтеграції».- Кам'янець-Подільський, 2015.- С. 280-282.
4. Обухов Е.В. Внешний водообмен водохранилищ Днепровского каскада / Материалы 6-го Межд. Эколог. Форума «Чистый ГОРОД. Чистая РЕКА. Чистая ПЛАНЕТА».- Херсон: ХТПП, 2015.- С. 140-146.

5. Обухов Е.В. Внешний водообмен Днестровского водохранилища/ Зб. Центру наукових публікацій «Велес» за матер. міжн. н.-пр. конф. «Досягнення науки в 2015 році», 19.12.2015 р ч.2–К:ЦНП, 2015.–С.31– 38..

6. Обухов Е.В. Внешний водообмен на украинских водохранилищах/ Сб. статей научно-информационного центра «Знание» по матер. IХ Межд. н.-пр. конф. «Развитие науки в XXI веке», 30.12.2015.- Харьков: НИЦ «Знание», 2015.- С. 32-37.

7.Обухов Е.В., Корецкий Е.П. Внешний водообмен на Днепродзержинском водохранилище/ Сб. научных статей X межд. н.-пр. конф. «Развитие науки в XXI веке», 15.02.2016.- Харьков: НИЦ «Знание», 2016. – С. 99-104.

8 Обухов Е.В. Внешний водообмен украинских водохранилищ / Научно – технический бюллетень серии «Экология, экономика, безопасность».- Вып.1(37).- Одесса: УО МАНЭБ.- «Пассаж», 2016.- 48 с.

9. Обухов Е.В. Внешний водообмен на Киевском водохранилище / Зб. наук. праць 11 міжн. н.-пр. конф. «Стратегія збалансованого використання економічного, технологічного та ресурсного потенціалу країни». 1.06.2016 р.(ПДАТУ, м.Кам'янець-Подільський),-Тернопіль: Крок, 2016.- С.176-179.

10. Обухов Е.В. Сравнительные показатели внешнего водообмена на водохранилищах Днепровского каскада в условиях изменения климата // Географический вестник. - 2016. - №2(37). - С. 61-69.

11. Обухов Е.В., Корецкий Е.П. Исследование влияния водности года на интенсивность внешнего водообмена днепровских водохранилищ // Географический вестник - 2016. - №3(38).. - С. 62-71.

12. Обухов Е.В., Корецкий Е.П. Экономико-экологический фактор влияния изменений климата на интенсивность внешнего водообмена Каховского водохранилища // Економічні інновації = Economic innovations: зб. наук. пр./ Ін-т проблем ринку та екон.- еколог. дослідж. НАН України. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2016 - №61. - С. 275 – 284.

13. Обухов Е.В. Внешний водообмен на Днепровском (Запорожском) водохранилище в условиях меняющегося климата / Материалы X межд. н.-пр. интернет-конф. «Проблемы экологической безопасности и развития морехозяйственного и нефтегазового комплексов», 10.10.2016.– Одесса: УО МАНЭБ, Пассаж, 2016.– С. 29–35.

Abstract

The problem of reservoirs is currently functioning in a changing climate. Under these conditions, the water resources management of water bodies, assess their condition and ongoing processes require constant monitoring and analysis.

The process intensity of water exchange in reservoirs are one of the most important characteristics of their condition. The interaction of hydrological and hydrodynamic processes affect external and internal water exchange, the concentration of solutes in ponds, quality of water, the intensity of algal blooms in the reservoirs of the steppe zone in the accumulation of chemical or biological substances.

The aim of this work is to study the intensity of external water exchange in the Kakhovka reservoirs considering the water year for the period of its exploitative 1956-2015, the horizontal and vertical components of the water cycle and its economic use.

The main materials of the study are real bodibalance indicators Kakhovsky reservoir for abounding 1970 (inflows 86,08 km³) and shallow 1972 (32,09 km³) and 2015 (to 21.8 km³) years of its operation, is designed to Kakhovska hydro-meteorological Observatory.

On the basis of the components of the water balance of the characteristic years and their gradual accounting a study of the external water exchange in the reservoir using the established method. Determined intensity factors and indicators of external water exchange for each month of the year, the months with the maximum and minimum intensity of the external water exchange in temporary units and the main factor of influence is the lateral inflow in the reservoir, precipitation and evaporation, the economic use of water. A comparison of the intensity of the external water exchange in the Kakhovka reservoir by years of water availability. Indicators of external water exchange in the reservoir in time units in annual aspect in abounding 1970 - 0.21 years (77 days) in dry years 1972-0.59 (215 days) in the very shallow, 2015-0.77 years (281 days). The maximum ratio of the intensity of external water exchange in the reservoir in wet 1970 equal to 1.02 (may), and consequently, the rate of external water exchange $T_u=0.98$ years, the minimum $K_v=0.152$ (August), $T_u=6.58$ years. In the dry year 1972 maximum $K_v=0,364$ (January) and $T_u=2.75$ years, minimum $K_v=0,091$ (March) and $T_u=10.99$ years. In the low-water year 2015 maximum $K_v=0,154$ (February) and $T_u=6.49$ years, the minimum $K_v=0,070$ (October) and $T_u=14.29$ years. Note that the higher the intensity of the external water exchange of the K_v , the lower the rate of external water exchange in time units T_u and intense change of water in reservoir and its purification. If that figure is less than one, then the shift of regulatory water resources of the reservoir will occur in less than a year.

The results of the research can be useful in the formation of hydrochemical and development of operational modes of the reservoir in terms of climate change.

**УДОСКОНАЛЕННЯ АДАПТАЦІЙНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ ПЕРСОНАЛУ
ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА В УМОВАХ СТРАТЕГІЧНОГО
РОЗВИТКУ**

Мищенко М.І., Пінчук О.П.

В статті досліджується можливість підвищення ефективності діяльності персоналу підприємств транспортного будівництва за рахунок удосконалення його адаптаційних властивостей в умовах стратегічних змін, викликаних реформуванням галузі. Розкрито наявність в сучасних підприємствах великих внутрішніх резервів за рахунок удосконалення кадрового потенціалу, що дає можливість значного підвищення продуктивності праці та стратегічного розвитку підприємств.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. У національній економіці України для забезпечення транспортною продукцією вантажоутворюючі галузі до залізничного транспорту пред'являються значні вимоги. Транспортні підприємства зобов'язані не тільки повністю задовольняти поточні потреби в перевезеннях, але і забезпечувати розвиток з урахуванням перспективних вимог. У цьому відношенні важливе значення має процес реформування галузі [10]. Однак процес реформування, паралельно з можливістю реалізації європейського досвіду, несе також в собі і значні ризики, пов'язані з невизначеністю чинників зовнішнього середовища і відсутністю досвіду роботи персоналу в нових умовах. Проте, саме від раціональної та злагодженої роботи персоналу залежить успішне виконання плану стратегічного розвитку [8].

На даний момент кількість персоналу в експлуатаційних підрозділах ПАТ «Українська залізниця» складає близько 316 000 чол. (88%). Крім цього близько 43091 чол. (12%) працюють у різноманітних допоміжних підрозділах, хоча й більшість з них фінансується безпосередньо відповідними Міністерствами. Загалом залізничний транспорт забезпечує 2% зайнятості населення України [10]. У табл. 1 показано розподіл персоналу у структурі залізничного транспорту.

Падіння обсягів перевезень в останні часи значно вплинуло на продуктивність праці, що розраховується в одиницях продуктивності (Одиниця продуктивності = пас.-км + т-км вантажу на робітника). Однак з того часу продуктивність праці операційного персоналу УЗ зросла до 770 000 одиниць продуктивності [10].

Згадані показники є вищими ніж у більшості Європейських залізничних мереж, таких країн як Німеччина (575 000 од. прод./працівник), Франція (680 000 од. прод./працівник) та Польща (485 000 од. прод./працівник), але нижче показника Росії (1 490 000 од. прод./працівник). Причиною цього є великі обсяги вантажних перевезень [10].

Як видно з табл. 1 майже чверть працюючих (колійне господарство та будівельні роботи) припадає на структурні підрозділи, що забезпечують виконання будівельно-монтажних та ремонтно-будівельних робіт.

Таблиця 1

Розподіл персоналу в структурі ПАТ «Українська залізниця»

Сфера діяльності	Питома вага
Пасажи́рські перевезення	17,0%
Вантажні та комерційні перевезення	4,1%
Транспортний відділ (перевезення)	9,3%
Локомотивне господарство	17,2%
Вагонне господарство	7,6%
Колійне господарство	19,0%
Будівельні роботи	6,6%
Сигналізація/телекомунікація	5,8%
Електрифікація/енергопостачання	3,9%
Управління	1,3%
Інші	8,1%
Всього	100,0%

(Джерело інформації: [10])

Аналіз останніх досліджень та публікацій з даної проблеми. У ринкових умовах діяльність підприємств, в тому числі транспортного будівництва, заснована на реалізації процесу стратегічного планування [8]. У ньому найважливішу роль відіграє персонал, і як розробник основних елементів стратегічного планування, і як основний стратегічний ресурс організації.

Потреба в персоналі на різних підприємствах визначається на основі попиту на продукцію, вироблені роботи, надані послуги та встановленої величини виробітку.

На основі сказаного, слід розрізняти три методи вимірювання виробітку: натуральний (вироблення натуральної продукції), умовний (вироблення умовної продукції) і умовно-натуральний.

Розрахунковою одиницею виміру виробітку в перших двох випадках можуть бути різні показники: одиниці, тонни, метри, гривні, людино-години, тонна-кілометри, локомотиво-кілометри тощо.

Безліч показників, що називають в даний час в різних джерелах методами (цінової, грошовий, трудової, натуральний, умовно-натуральний і інш.) в статті розглядаються з точки зору їх упорядкування та вдосконалення.

Показники стратегічного плану на коротко, - середньо, - довгострокову перспективу є основою для розрахунку потреби у всіх категоріях працівників підприємств транспортного будівництва, з урахуванням їх потенційних можливостей [2]. Однак, в сучасних умовах, при плануванні чисельності працівників, стає очевидним необхідність урахування ще однієї компоненти - рівень соціально-психологічного клімату. Він заснований на можливості якнайшвидшої адаптації персоналу до змін, викликаних впливом чинників як зовнішнього, так і внутрішнього середовища підприємства [1, 4].

Формування цілей статті (постановка завдання).

Метою даної статті є дослідження внутрішніх резервів підприємств транспортного будівництва задля підвищення ефективності діяльності персоналу за рахунок удосконалення його адаптаційних властивостей в умовах стратегічних змін, викликаних реформуванням галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням

отриманих наукових результатів. На підприємствах транспортного будівництва традиційно існує поділ всього персоналу на кілька категорій. Це виробничий і невиробничий персонал. До структури першої категорії відносять робітників-будівельників, робітників, обслуговуючих технічні засоби великої механізації, інженерно-технічні працівники і службовці. В середині цієї категорії спостерігається також поділ на адміністративно-управлінський та персонал, безпосередньо зайнятий на ремонтно-будівельних або будівельно-монтажних роботах. На окрему увагу заслуговує категорія персоналу, яка прямо не бере участь у створенні матеріального продукту але, тим не менш, є важливою складовою нормальної реалізації стратегічного плану підприємства - невиробничий персонал.

До даної категорії можна віднести частину загального персоналу підприємства, які закріплені за житлово-комунальним обслуговуванням, сферою соціального забезпечення, транспортного господарства тощо. Однак для більш високої ефективності планування та управління адаптацією персоналу в умовах реформування галузі пропонується розподіл персоналу підприємств на три основні категорії, в залежності від функціональних сфер діяльності: керівники, фахівці і виконавці. Тут основний сенс терміну адаптація персоналу полягає в реалізації ряду управлінських дій, спрямованих на попередження виникнення футурушк.

Футурушок (футурушок) - шок від майбутнього, психологічна реакція людини або суспільства на стрімкі й радикальні зміни в його оточенні, викликані прискоренням темпів технологічного й соціального прогресу. Термін введений соціологом і футурологом Елвіном Тоффлером в 1970 році. Він проявляється внаслідок невідповідності між реальністю й картиною реальності у свідомості фахівця (людина не встигла адаптуватися). Подібна невідповідність породжується змінами особливо швидкими, що підсилюється тиском подій, потоком знань, науки, техніки, різного роду інформації [7].

Для підвищення ефективності управління персоналом та його адаптації до впливу різних ринкових чинників, у процесі реалізації стратегічного плану важливим є формування оптимальної структури виробничого персоналу підприємства. Названа структура характеризується оптимальним співвідношенням між названими категоріями працюючих. З урахуванням прийнятої класифікації персоналу і основними параметрами бюджету підприємства постає необхідність стратегічного планування потреби виробничому персоналі по групам і професіям. Планування, як найважливіша функція менеджменту та управління персоналом містить у собі визначення кількості і структури працівників, додаткової потреби в персоналі, аналіз інтенсивності залучення персоналу, оцінку балансу часу роботи, коефіцієнта трудової участі і т.д. Стратегічне планування потреби у виробничому персоналі дозволяє використовувати прогресивні трудові нормативи по видах діяльності, з урахуванням рівня механізації будівельних робіт, баланси робочого часу тощо.

Розрахунок на перспективу потреби підприємства транспортного будівництва в основній категорії персоналу виконується на основі норм трудомісткості будівельної продукції [3, 9]. З огляду на те, що основним горизонтом планування на залізничному транспорті є короткостроковий період (рік), розрахунок потреби в персоналі за категоріями здійснюється, як відношення трудомісткості, встановленої для підприємства річної виробничої програми до ефективного фонду робочого часу одного працівника. Таким

чином отримуємо облікову чисельність персоналу.

Фонд робочого часу, який враховується при стратегічному плануванні персоналу підрозділяється на: номінальний, календарний і ефективний.

При плануванні діяльності підприємства на перспективу, з урахуванням виявлених обмежень з боку зовнішнього оточення, попередньо визначається величина номінального річного фонду робочого часу. Тут, на основі отриманих даних річний фонд визначається множенням встановлених в плановому році кількості робочих днів [5] на тривалості робочої зміни [10].

При розрахунку чисельності персоналу адміністративно-управлінського апарату можливе використання укрупнених (спрощених) методів. Основний фактор, який дозволяє вдаватися до спрощених методів, полягає в тому, що на підприємствах транспортного будівництва Укрзалізниці та Європейських залізниць кількість службовців адміністративно-управлінських служб і обсяг роботи не мають прямого зв'язку між собою. Теоретично кількість персоналу адміністративно-управлінських служб залежить від складності факторів зовнішнього середовища функціонуючого підприємства, проте такий зв'язок кількісно складно представити.

Процес стратегічного планування та управління адаптацією персоналу викликає необхідність розрахунку потреби в працівниках різних категорій. Дана потреба розраховується виходячи з приросту потрібної чисельності в зв'язку зі збільшенням обсягів будівельного виробництва, включаючи коливання чисельності (плинність кадрів) внаслідок різних соціально-психологічних, матеріальних чинників.

Також в ході стратегічного планування персоналу необхідно враховувати можливі зміни зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства транспортного будівництва, швидкість і силу їх впливу на динаміку обсягів будівельного виробництва, чисельність і адаптивні можливості персоналу. Специфічні особливості нинішньої економічної ситуації значно ускладнюють процес знаходження оптимального рішення даної проблеми.

Стратегічне планування кадрового потенціалу та його адаптація має ґрунтуватися на правильному урахуванні особливостей цього виду ресурсу будівельного підприємства.

Формування кадрового потенціалу починається з аналізу місії, стратегічних цілей, завдань і переходить до постановки задачі про підбір кадрів з таким набором вроджених і набутих навичок, реалізація яких (в рамках посадової інструкції) забезпечує швидке досягнення намічених цілей з мінімальним витратами ресурсів.

Однак тільки гармонізація можливостей персоналу з цілями і завданнями підприємства не дає гарантованого підвищення продуктивності праці і реалізації місії.

Необхідно мати на увазі, що існують різні підходи до впливу на адаптивні можливості кадрового потенціалу. Їх називають загальною моделлю управління персоналом підприємства.

Перша модель (модель організаційно-примітивних відносин) заснована на взаємодії керівників і підлеглих за простою рефлекторної схемою: наказ - виконання. Реалізація такої моделі включає системи обліку кадрів і оплати праці [9], достатньої для покриття базових потреб, відповідно до чинного законодавства [6].

Досить поширена система управління, але малоефективна, оскільки з часом слабо мотивований персонал мінімізує свої зусилля по виконанню виробничих завдань.

Рішення такого завдання - зміна моделі управління адаптацією персоналу. Друга модель (організаційно-економічних відносин) базується на впровадженні системи матеріальної мотивації персоналу. Досвід показує, що дана модель також має свої серйозні недоліки, тому її стали комбінувати з елементами соціального партнерства.

Однак управління адаптивними властивостями працівника непросте завдання.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших наукових напрацювань у даному напрямку. Найбільш поширені причини зниження продуктивності праці, зацікавленості в кінцевому результаті, плинності кадрів і розпаду підприємств полягає в порушенні або відсутності кадрової політики і принципів управління адаптацією персоналу. З іншого боку, сучасне корпоративне управління спільно з ефективним управлінням адаптацією персоналу дозволяють сформувати потужне, високоефективне підприємство.

Результати узагальненого дослідження свідчать про наявність в сучасних підприємствах транспортного будівництва великих внутрішніх резервів за рахунок розвитку кадрового потенціалу та підвищення адаптаційних властивостей персоналу. Виявлення та раціональне їх застосування дає можливість значного підвищення продуктивності праці, зацікавленості, мотивації персоналу та, як результат, реалізації стратегічного плану в найкоротший термін з мінімальними витратами ресурсів.

Література

1. Володина Н.А. Адаптация персонала. Российский опыт построения комплексной системы / Н. А. Володина - :Эксмо, 2009. – 240 с.
2. Волошина О. Сила внутреннего ресурса / О. Волошина // HRMagazine [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.hrm.ua>.
3. ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 "Правила визначення вартості будівництва" [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0293858-13>
4. Константинов В.В. К вопросу о понятии «адаптация» Проблемы социальной психологии личности. / В.В. Константинов – Саратов: Изд-во Саратовского ГУ, 2005. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://psyjournals.ru/sgu_socialpsy/issue/30306_full.shtml
5. Лист Міністерства соціальної політики України від 05.08.2016 р. № 11535/0/14-16/13 «Про розрахунок норми тривалості робочого часу на 2017 рік» – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.msp.gov.ua/news/8632.html?PrintVersion>
6. Міністерство соціальної політики України – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.mlsp.gov.ua/labour/control/uk/index>
7. Міщенко М. І. Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури : [монографія] / М. І. Міщенко. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 489 с.
8. Міщенко М.І. Перспективні напрямки розвитку транспортної системи з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки /

М.І. Міщенко, О.М. Кириленко // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. пр. - ДНУЗТ імені В. Лазаряна, 2016. – вип. 11. – с. 74-80.

9. Про затвердження Порядку розрахунку розміру кошторисної заробітної плати, який враховується при визначенні вартості будівництва об'єктів Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 20.10.2016 р. № 281 – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.minregion.gov.ua/napryamki-divalnosti/building/pricing/tsinoutvorennya/pro-zatverdzhennya-poryadku-rozrahunku-rozmiru-koshtorisnovi-zarobitnoyi-plati-yakiy-vrahovuyetsya-pri-viznachenni-vartosti-budivnitstva-ob-yektiv/>

10. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» – [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.uz.gov.ua/about/general_information/

Abstract

The article examines the possibility of increasing the efficiency of personnel transport construction enterprises by improving its adaptive properties in terms of strategic changes caused by the reform of the sector. Revealed the presence of large modern enterprises internal resources by improving human resource capacity that enables a significant increase in productivity and strategic business development.

The enterprises of transport construction traditionally there is a separation of all staff into several categories. This production and non-production staff.

For higher efficiency adaptation planning and management personnel in terms of reforming the distribution invited staff of enterprises into three categories, depending on the functional areas: managers, professionals and artists. Here the basic meaning of the term adaptation of staff is to implement a number of administrative actions to prevent futurshoku.

Formation of personnel potential begins with an analysis of the mission, strategic goals, objectives and moves to the formulation of the problem of staffing with this set of congenital and acquired skills, the implementation of which (in the job description) provides rapid achievement of goals with a minimal consumption of resources.

However, only opportunities harmonization staff with the goals and objectives of the enterprise does not guarantee increased productivity and sales mission.

The most common causes of lower productivity, interest in the outcome, staff turnover and the collapse of companies is in violation or lack of personnel policies and principles of adaptation staff. On the other hand, modern corporate management together with effective management adaptation allow staff to form a powerful, highly efficient enterprise.

Generalized research results indicate the presence of modern transport enterprises building large domestic reserves through the development of human capacity and improving adaptive properties personnel. Identification and management of their application enables a significant increase in productivity, interest, motivation and, as a result, the strategic plan as soon as possible with minimal resources.

ФУНКЦІОНАЛЬНА СИСТЕМА ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЇ

Шевченко Г.М.

Досліджується методологічне питання прогнозування розвитку рекреації як соціально-економічної діяльності та підсистеми управління національною економікою, з погляду теорії функціональних систем. Проводиться аналіз взаємозв'язків між основними складовими функціональної системи прогнозування розвитку рекреації, зокрема, політично мотивованим рішенням, комплексною програмою та прогностичним результатом щодо зрівноваженого розвитку рекреації.

Постановка проблеми. Розвитку рекреаційної діяльності, що традиційно розглядалася економістами з позицій відновлення людських ресурсів у взаємозв'язку з курортним оздоровленням і подорожами в межах території країни, як правило, передували науково обґрунтовані комплексні прогнози, які почали складати ще в 1970-х роках. Протягом останнього півстоліття оптимістичні прогнози, що були закладені наприкінці існування соціалістичної економічної системи, щодо широкої розбудови сфери відпочинку саме на території України, зокрема, в Закарпатській, Миколаївській, Одеській та Херсонській областях, поки що не справдилися в перші роки становлення ринково орієнтованої системи, з огляду на різні політичні, макроекономічні та інші чинники. Проте, на наш погляд, основна проблема щодо розвитку рекреації має, передусім, методологічний характер. Не залежно від того наскільки високими є темпи економічного розвитку в даний момент, соціальна сторона еволюції країни, що включає одне з найважливіших питань – відпочинок у його широкому розумінні та прямому взаємозв'язку зі здоров'ям людей, не може розглядатися за остаточним принципом і тим більше як другорядна галузь національного господарства.

Необхідний системотворчий чинник, який дозволив би на методологічному рівні вирішити проблему недостатнього розвитку рекреації в нашій країні в контексті якості рекреаційного продукту, його екологічної та соціальної спрямованості, а також надання можливостей отримання доступу до різного роду відпочинку практично в усьому територіальному розрізі України: і в районах, де рекреація є традиційною діяльністю та, відповідно, спирається на наявність достатніх природних рекреаційних ресурсів; і в районах більше промислових, проте таких, де можна оздоровлювати людей, використовуючи кліматичні ресурси, близькість ландшафтів природних національних парків, об'єктів садово-паркового мистецтва, історико-культурної спадщини тощо. Зрозуміло, що вирішення даної проблеми з огляду на її складність і багатоаспектність є перспективним завданням, що підлягає прогнозуванню на основі чітко продуманого системного підходу з урахуванням усієї специфіки досліджуваного питання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, виділення невирішених раніше частин проблеми. Питання, присвячені розвитку тієї чи іншої сторони рекреації як соціально-економічного явища та комплексної науково-прикладної

діяльності, зокрема, в контексті її прогнозування, широко висвітлювалися як вітчизняними (В. М. Кислий [1]; П. В. Гудзь, П. В. Захарченко, М. В. Гудзь [2]; П. Л. Царик, Л. П. Царик [3] та ін.), так і закордонними (N. A. Farmer, J. T. Froeschke [4]; M. Rozite, D. Vinklere [5]; T. Van Mai, O. J. H. Bosch [6] та ін.) вченими.

Інституційні аспекти адміністрування сфери природокористування в Україні, до якої відноситься й рекреаційне природокористування, викладені в роботі Б. В. Буркинського, А. І. Мартієнко, Н. І. Хумарової [7]. Конфліктна складова системи соціоприродних зв'язків у економічній сфері взаємовідносин, що знаходить своє пряме застосування в рекреаційній галузі, відображена в останній роботі О. Ф. Балацького [8]. Прогнозування як функція менеджменту та інструмент державного регулювання досліджується, зокрема, в роботах І. О. Александрова [9], М. М. Петрушенка [10] тощо.

Засновник теорії функціональних систем П. К. Анохін [11, с. 24-25] зазначав, що системний підхід передбачає пошук і формулювання системотворчого чинника з тим, щоб мати можливість досліджувати відповідний об'єкт як на теоретичному (синтетичний), так і на практичному (аналітичний) рівнях і в їх взаємозв'язку. Прикладні економічні питання застосування функціонально-системного підходу досліджуються в роботах О. В. Шаніна [12], І. Б. Швець [13] та ін.

В той же час питання прогнозування розвитку рекреації як соціально-економічного явища, важливої складової функціонування національного господарства та системи його управління, потребують подальшого опрацювання і, передусім, на теоретико-методологічному рівні.

Мета дослідження, з огляду на вищезазначене, полягає в обґрунтуванні методологічного підходу щодо прогнозування розвитку рекреації як соціально-економічної галузі національного господарства на основі положень функціональних систем.

Виклад основного матеріалу дослідження. Головним завданням прогнозування є створення передумов для прийняття управлінських рішень. На думку П. К. Анохіна [11, с. 46], за допомогою системного підходу прогнозування є, передусім, інструментом для отримання корисного прогнозного результату (за умови залучення інших елементів у систему, що можуть привести до даного корисного результату). Тобто поряд із суто інформаційним завданням, яке традиційно постає перед функцією прогнозування, ми можемо розглядати завдання управлінське – допомогти особі, що приймає рішення, одержати обґрунтоване бачення певної проблеми в її перспективі. По відношенню до питання рекреаційного розвитку це означає створення такої системи прогнозування, в якій ми не просто будемо мати об'єктивні прогнозні дані, що з огляду на сучасний стан відповідної вітчизняної галузі підтвердять її «застій», а якісно іншу інформацію, необхідну для прийняття релевантних мотивованих рішень.

Застосування системного підходу для дослідження рекреаційної галузі доцільно з огляду на те, що в рекреації як системі, – з одного боку, через регулювання, тобто встановлення правил поведінки суб'єктів рекреаційного бізнесу та контроль за їх дотриманням (рекреація як система, що підлягає «зрівноваженому» керуванню) і, з іншого боку, через здатність самостійно приймати та реалізовувати рішення (рекреація в якості самокерованої системи),

– можна досягти певного соціально-економічного балансу, що є підґрунтям для досягнення прогнозного результату, конкретизованого у відповідних показниках (рис. 1).



Рис. 1 Функціональна система прогнозування розвитку рекреації
 Власне рекреаційна галузь як об'єкт дослідження, особливо в контексті управлінської функції прогнозування, цікавить нас із погляду її функціонування

і далі на його основі за відповідних умов – розвитку. На думку Б. С. Українцева [14, с. 41], функціонування будь-якої самокерованої системи – спосіб її існування через збереження цілісності, визначеності та виокремлення з навколишнього середовища завдяки неперервній зміні станів системи в цілому та окремих її частин і елементів. «Самокеровані системи ... не дають зовнішньому середовищу поглинути себе через підтримання динамічної рівноваги із зовнішніми умовами, що змінюються відповідно до принципу активної рівноваги чи простого пристосування». Також наголошується на тому, що просте пристосування відбувається без зміни структури системи, проте при перебудові іманентних її процесів з метою забезпечення її цілісності при зміні зовнішніх умов у певних межах.

При функціональному підході «...формування системи підпорядковане отриманню певного корисного результату...» [11, с. 34]. Для нас не так важливі тонкощі щодо того, що є системою як універсальною науковою категорією, – наша увага сфокусована на *функціональності* системи. А також в обох випадках (згідно з першим – результат є універсальним системотворчим чинником; відповідно до другого – результат є одним із компонентів системи) результат роботи системи, є він центральним чи одним із її компонентів, являє собою той чинник, який визначає організацію зв'язків у системі чи впливає на неї: «...результат є невід'ємною та вирішальною компонентою системи, інструментом, який створює впорядковану взаємодію між усіма іншими її компонентами», імперативним системотворчим чинником, тобто таким, що використовує всі можливості системи, є позитивний результат системи, достатність або недостатність якого визначає її поведінку; якщо результат є достатнім, система «...переходить на формування іншої функціональної системи з іншим корисним результатом, який являє собою наступний етап в універсальному континуумі результатів». При цьому в системі «у випадку недостатності отриманого результату відбувається стимулювання активуючих механізмів ...» [11, с. 33].

Тобто нас цікавить функціональність результату, його функціональне призначення. «...Будь-яке прийняття рішення... є вибором найбільш придатних ступенів свободи в тих компонентах, які повинні скласти робочу частину системи. В свою чергу ці ступені свободи, що залишилися, дають можливість економно здійснити саме ту дію, яка повинна привести до запрограмованого результату» [11, с. 51]. При цьому «...проблема реалізації прийнятого рішення... повинна пояснити... які механізми здійснюють вибір потрібних у даний момент ступенів свободи...» [11, с. 52].

«Здатність самокерованих систем переходити до малоімовірних станів забезпечує їм отримання великої кількості ступенів свободи [встановлення правил – регулювання – зменшує свободу, контроль – значно зменшує її; тому роль і вплив держави повинні бути виважені] й завдяки цьому високу активність і маневреність...». Перехід самокерованої системи в інші стани визначається іманентними законами системи та опосередковано залежить від змін зовнішнього середовища. «Самокеровані системи змінюють свій стан таким чином, щоб зберігались їх цілісність і визначеність як функціонуючих систем» [14, с. 40]. Ідеться про так званий принцип активного саморуку системи, що здійснюється на основі регулярного відтворення її маловірогідних станів за рахунок енергії, що вилучається із зовнішнього середовища.

«Конкретним механізмом взаємодії компонентів є вивільнення їх від надмірних ступенів свободи, не потрібних для отримання даного конкретного результату, і, навпаки, збереження всіх тих ступенів свободи, які сприяють отриманню результату» [11, с. 35]. Також завдяки зворотному зв'язку результат може реорганізувати систему шляхом створення такого взаємовідношення між компонентами, яке максимально сприяє отриманню саме запрограмованого результату. Враховуючи вищезазначене, на нашу думку, результат, на який націлена програма розвитку рекреації на макроекономічному рівні, в принципі суперечить інтересам і, відповідно, ступеням свободи суб'єктів рекреаційного бізнесу, які за законами ринку переслідують в основному економічні цілі, нехтуючи чи недооцінюючи при цьому соціальні, екологічні та інші потреби суспільства. Тому якщо доступний якісний рекреаційний продукт, у якому враховані соціальні, екологічні та інші інтереси є результатом суспільного вибору, в даному випадку завдання держави – запрограмувати відповідний результат і забезпечити ефективну дію механізмів взаємодії між усіма учасниками рекреаційної діяльності.

Згаданий вище зворотний зв'язок, а також питання його специфічних особливостей у функціональній системі (рис. 1) заслуговують на особливу увагу. В системі рекреації як і в інших «... соціальних системах зворотний зв'язок здійснюється у формі інформаційних впливів виконавчих елементів на ті, що керують» [14, с. 56-57]. При цьому зворотний зв'язок має цілу низку позитивних моментів, зокрема, таких як гнучкість, швидкодія, економічність у витрачання енергії, необмеженість у просторі та часі. Поряд із цим зворотний зв'язок збільшує «інерцію» управлінських процесів, оскільки він за своєю природою діє завжди *post factum*. Також, оскільки основним завданням зворотного зв'язку є реакція на розходження між фактичним та запланованим результатами функціонування системи, зворотний зв'язок, як правило, є від'ємним у сенсі дії на підсистему – суб'єкт управління з тим, щоб послабити діяльність останнього, що призвела до вказаного розходження. Водночас саме завдяки від'ємності зворотного зв'язку, за умови зменшення його інертності, система має шанс на своєчасне виявлення та усунення помилок і, як наслідок, – збільшуються можливості для її виживання, функціонування та розвитку.

Важливим моментом у розумінні зворотного зв'язку є одного з елементів функціональної системи є положення про те, що даний зв'язок виявляє себе також і у формі впливу. «За допомогою створення штучного середовища, що підігнана до функціональних інваріантів людського організму, суспільство забезпечує невичерпні можливості свого розвитку» [14, с. 62]. Йдеться про принцип активного перетворення навколишнього середовища соціальними системами. Зокрема, досліджувана функціональна система (рис. 1) здатна перетворювати оточуюче її рекреаційне середовище, представлене як природно-екологічною, так і соціокультурною сторонами.

Отже, для проведення детального аналізу прогнозування рекреації, поряд із дослідженням глибинної сутності сфери відновлення сил і відпочинку, доцільне застосування традиційного управлінського функціонального підходу, відповідно до якого функція прогнозування розглядається через її штучне відокремлення від інших функцій управління, в нашому випадку, рекреацією. Водночас необхідною складовою методології дослідження рекреації є системний підхід, значення якого полягає в тому, щоб розуміти прогнозування як компоненту системи управління рекреацією, що не є самостійною чи

відокремленою. Тобто прогнозування рекреації слід розуміти як компоненту чи елемент, «...чиї ступені свободи, що залишилися, підпорядковані загальному плану функціонування системи, спрямованому на отримання корисного результату. Компонента повинна бути органічною ланкою в досить обширній кооперації з іншими компонентами системи. Одним із істотних і навіть вирішальних відмінностей теорії функціональної системи від усіх ...системних моделей є наявність у ній чітко відпрацьованої *внутрішньої операційної архітектоніки*» [11, с. 46].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Загалом наше розуміння застосування функціонально-системного підходу в даному дослідженні полягає в наступному:

- рекреаційна система розглядається як соціально-економічна система;
- система прогнозування розвитку рекреації розглядається як система управління;

- «функціонування» розглядається на двох рівнях: рівні підсистеми національної економіки, якою керують (рекреаційна галузь відчуває вплив, що зрівноважує її функціонування та розвиток), та рівні підсистеми національної економіки, що здійснює керування (функціонування як сукупність управлінських функцій, однією з яких є прогнозування).

При цьому обґрунтовано, що функція прогнозування повинна мати певну мету, що відображається у формі конкретного результату – ріст ВВП рекреаційної галузі за рахунок збільшення обсягу надання якісного рекреаційного продукту. На основі отриманого позитивного результату активується функція програмування – і як наслідок розроблюються комплексні програми рекреаційного розвитку. Якщо прогнозований результат не є позитивним, необхідно включити мотиваційні та регулятивні механізми, що активують рекреаційну та супутню до неї соціально-економічну діяльність, яка спричинить необхідний позитивний результат. Загалом системно-функціональний підхід у контексті даного дослідження передбачає формування та виконання зв'язків «прогнозування – рішення – програма – прогнозний результат (як системоутворюючий чинник)» зрівноваженого розвитку рекреації.

Подальші дослідження будуть присвячені проведенню прикладних економічних досліджень на основі створення системно-функціональної моделі рекреаційного розвитку.

Література

1. Кислий В.М. Роль та місце природно-рекреаційної сфери в системі територіально-економічних відносин / В.М. Кислий, Г.М. Шевченко // Екологічний менеджмент у загальній системі управління : Тези VII щоріч. Всеукр. наук. конф., 24-25 квітня 2007 р. – Суми : СумДУ, 2007. – С. 31-34.

2. Гудзь П. В. Оцінка мультиплікативної дії рекреаційної економіки на життєвий простір курортних територій / П. В. Гудзь, П. В. Захарченко, М. В. Гудзь // Економіка та право. – 2009. – № 1. – С. 122-127.

3. Царик П. Л. Щодо функціонально-планувальної мережі елементів регіональної туристсько-рекреаційної системи / П. Л. Царик, Л. П. Царик // Наукові записки ТНПУ ім. В. Гнатюка. Серія : Географія. – 2014. – № 1. – С. 139-145.

4. Farmer N. A. Forecasting for recreational fisheries management: what's the catch? / N. A. Farmer, J. T. Froeschke // North American journal of fisheries management. – 2015. – № 35. – pp. 720-735.

5. Rozite M. Tourism and recreation as a driving force for forecasting biodiversity changes: lake Engure watershed area as an example / M. Rozite, D. Vinklere // Proceedings of the Latvian Academy of Science. Section B. – 2011. – Vol. 65. – № 5/6 (674/675). – pp. 192-197.

6. Van Mai T. Systems thinking approach as unique tool for sustainable tourism development : a case study in the Cat Ba biosphere reserve of Vietnam / T. Van Mai, O. J. H. Bosch // Governance for a resilient planet : 54th Annual conference of the international society for the systems sciences : proceedings. – Pocklington, York : International society for the system thinking, 2010. – P. 827-845.

7. Буркинський Б. В. Інституційні аспекти адміністрування сфери природокористування в Україні / Б. В. Буркинський, А. І. Мартієнко, Н. І. Хумарова // Економіка України. – 2016. – № 1. – С. 72-83.

8. Балацький О. Ф. Конфліктна складова системи соціоприродних зв'язків у економічній сфері взаємовідносин / О. Ф. Балацький, М. М. Петрушенко, Г. М. Шевченко // Механізм регулювання економіки. – 2012. – № 2(56). – С. 140-153.

9. Александров И. А. Прогнозирование и эконометрия в менеджменте / И. А. Александров // Экономика и менеджмент: перспективы развития : материалы VI Междунар. науч.-практ. конф., Сумы, 18 февраля 2016 / под общ. ред. О. В. Прокопенко. – Сумы : СумГУ, 2016. – С. 67-69.

10. Петрушенко М. М. Прогнозування та регулювання розвитку національної економіки: соціоприродні й економічні протиріччя : монографія / М. М. Петрушенко. – Суми : Університетська книга, 2013. – 336 с.

11. Анохин П. К. Принципиальные вопросы общей теории функциональных систем / П. К. Анохин // Принципы системной организации функций. – Москва : Наука, 1973. – С. 5-61.

12. Шанін О. В. Функціональний підхід до управління розвитком сільських населених пунктів України / О. В. Шанін // Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики. – 2015. – № 1. – С. 36-43.

13. Швець І. Б. Розвиток трудового потенціалу як елемент функціональної системи “підприємство” / І. Б. Швець // Бізнес Інформ. – 2015. – № 6. – С. 229-233.

14. Украинцев Б. С. Самоуправляемые системы и причинность / Б. С. Украинцев. – Москва : Мысль, 1972. – 252 с.

15. Buchanan J. M. The calculus of consent: logical foundations of constitutional democracy / J. M. Buchanan, G. Tullock // The collected works of James M. Buchanan. Volume 3. – Indianapolis : Liberty Fund, Inc., 1999. – 356 p.

16. Hurwicz L. Designing economic mechanisms / L. Hurwicz, S. Reiter. – Cambridge : Cambridge University Press, 2006. – 344 p.

Abstract

In the article the methodological issue of recreational development forecasting as a socio-economic activity and subsystem of the national economy management is researched, in terms of the theory of functional systems. The use of system thinking to research the recreational activity is reasonable because in recreation as a system, on the one hand, through regulation, that the implementation of rules of business conduct

and recreational control over their compliance, and, on the other hand, because of the ability to independently make and implement decisions it is possible to achieve a certain socio-economic equilibrium.

It was determined that according to the theory of functional systems there is a factor that allows on the methodological level to solve the problem of insufficient development of recreation in a country with transition economy in the context of recreational product quality, its ecological and social orientation, and providing opportunities for access to various recreations in practically over territorial aspect: in areas where recreation is a traditional activity and therefore relies on the availability of sufficient natural recreational resources, and also in industrial areas, but those where is possible to heal people using climatic resources, proximity to landscapes of national parks, objects of garden design, historical and cultural heritage and more.

The relationships between the main components of the functional system of recreational development forecasting, including politically motivated decision, complex program and prognostic result on balanced development of recreation are analyzed. Recreational industry as an object of research, especially in the context of forecasting as a management function, has an interest to us in terms of its functioning and development under appropriate conditions. The article states that the function of forecasting must have a specific purpose that appears in the form of concrete result – growth of GDP of the recreational industry by increasing the amount of high-quality recreational product. Based on the positive result the function of programming is activated, and consequently there is development of complex recreational programs. If the predicted result is not positive, it is necessary to include motivational and regulatory mechanisms that activate recreational and any accompanying her socio-economic activities that cause a needed positive result. In general, systemic-functional approach in the article foresees the forming and implementation of relations “forecasting – decision–program–prognostic result” of recreational balanced development.

УДК:351.824.1:338.45:621

АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

РедькwaО.З.

Здійснено аналіз основних показників функціонування та розвитку машинобудівного комплексу в Україні. Виокремлено сильні та слабкі сторони машинобудівної галузі України. Доведено, що напрями підвищення економічної безпеки машинобудівного комплексу повинні охоплювати механізми регулювання і підтримки модернізації машинобудівного комплексу з акцентом на оздоровлення економіки.

Вступ. Сучасна економіка характеризується непослідовністю свого розвитку. З одного боку, розвиток економічних відносин накладає свій відбиток на становлення та розвиток машинобудівного комплексу в державі, а з іншого – на його ефективне функціонування та у зв'язку з цим на зростання загальних економічних показників. Що стосується підприємств машинобудівної галузі, то вони характеризуються низькою інноваційною активністю, основною причиною чого є незначні обсяги фінансування. Лише 20% машинобудівних підприємств визначено Держкомстатом як інноваційно-активні [1]. Звідси, забезпечення економічної безпеки машинобудівного комплексу є складовою частиною глибоких соціально-економічних перетворень у державі.

Постановка проблеми. Для машинобудівних підприємств забезпечення економічної безпеки розглядається з позицій стабільності його функціонування, прибутковості, особистої безпеки персоналу [2, с.190]. Успіх економічної стабільності значною мірою залежить від створення оптимальних та стабільних умов для функціонування підприємств машинобудування.

Необхідність забезпечення економічної безпеки цих підприємств зумовлюється ще й тим, що впродовж останніх років простежується стрімке падіння частки вищезазначеної галузі у валовому внутрішньому продукті України. Ця проблема носить латентний характер. Окрім того, зниження рівня економічної безпеки машинобудівного комплексу є загрозою економічної безпеки України. Головною причиною такого стану речей є безсистемність, та неузгодженість заходів державного впливу, а також не відпрацьованість механізмів, що застосовуються в процесі забезпечення економічної безпеки підприємств машинобудування.

Огляд останніх досліджень. Дослідженням процесу забезпечення економічної безпеки присвячені наукові праці низки вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема, АлькемиВ.Г., АбалкінаЛ.І., АрхиповаА.В., Бандурки О.М., Безбожного В.Л., Белоусової І.А., Бендікова М.О., Білошкурської Н.В., Боброва Є.А., Борисенко З.М., Варналія З.С., Денисенка М.П., Живко З. Б., Копитко М.І., Мартинюка В.П., Марченко О.М., Матвеева Н.В., Мігус І.П., Ярочкіна В.І. та ін.

Незважаючи на розробленість даної проблематики сьогодні необхідно звернути значну увагу на аналіз показників функціонування та розвитку машинобудівного комплексу в Україні з метою комплексного забезпечення

економічної безпеки підприємств машинобудівного комплексу. Таким чином, у наукових роботах згаданих авторів не в повній мірі проаналізовано сучасний стан машинобудівного комплексу. У зв'язку з тим у статті ставиться завдання проведення комплексного аналізу основних показників функціонування та розвитку машинобудівної галузі в Україні, який дасть можливість виокремити напрями забезпечення економічної безпеки даної галузі.

Метою статті є аналіз основних показників функціонування та розвитку машинобудівного комплексу в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Машинобудівний комплекс традиційно відіграє важливу роль в економіці України, через його високу частку в структурі ВВП, з галузевою орієнтацією на індустріальний розвиток та промислові пріоритети регуляторної політики. Логіка вибудованих пріоритетів зрозуміла, і підпорядкована аргументам на користь закладеної в машинобудуванні бази для зростання продуктивності, виробництва технічних та технологічних засобів, потенційного джерела збереження енергетичних ресурсів, зниження матеріаломісткості та підвищення якості кінцевого продукту.

Варто зауважити, що машинобудування є багатогалузевим комплексом, який складається із:

1) виробництва машин і устаткування – в яке входить механічне устаткування, машини і устаткування загального призначення, для сільського та лісового господарства, верстати, інші машини та устаткування спеціального призначення, побутові прилади;

2) електричного, електронного і оптичного устаткування – офісне устаткування та ЕОМ, електричні машини та устаткування, апаратура для радіо, телебачення та зв'язку, медична техніка, вимірювальні засоби, оптична техніка та устаткування тощо;

3) транспортного устаткування – автомобілі, причепа, мотоцикли, інші транспортні засоби, залізничний рухомий склад, літаючі апарати, будування та ремонт суден тощо [3, с. 197].

Традиційно підприємства машинобудівного комплексу забезпечують технічне переозброєння господарства, задовольняють споживчий попит населення на різноманітні апарати та прилади побутового призначення, створюють основу економічного та оборонного потенціалу країни. Машинобудування постачає всім галузям економіки машини, обладнання та інструменти, займається виробництвом різноманітних технічних, побутових приладів, предметів споживання тощо.

У розвинутих країнах машинобудування належить до найважливіших галузей промисловості та є доволі пріоритетним, бо здійснює значний вплив на ефективність та продуктивність всіх сфер економічної діяльності країни. Постійний розвиток машинобудівного комплексу забезпечує рентабельність та конкурентоздатність товарів та послуг на ринку, зростання матеріального та інтелектуального рівня населення, що сприяє підвищенню рівня розвитку економіки окремих регіонів та, зокрема, держави. Як наслідок, в розвинутих країнах виробляється близько 80% машинобудівної продукції.

Абсолютними лідерами у машинобудівному виробництві є США, Китай, Японія, Німеччина (табл. 1). Ключові позиції також займають Франція, Великобританія, Італія, Канада, Корея. Ці країни здатні самостійно виробляти

практично усі види машин, обладнання і металовиробів [4]. Деякі країни Східної і Західної Європи, Бразилія, Індія, Сінгапур випускають лише окремі види машинобудівної продукції, хоча вони є доволі конкурентними на зовнішніх ринках та користуються значним попитом.

Таблиця 1

Провідні галузі машинобудування у світі [4]

Регіон світу	Провідні галузі машинобудування	Країни-лідери	Відсоток у світовому Машинобудуванні
Північна Америка	Автомобілебудування, радіоелектроніка, аерокосмічна, електротехнічна промисловість	США, Канада	25
Західна Європа	Виробництво оптики, радіоелектроніки, електроніки, автомобілебудування, верстатобудування	Німеччина, Великобританія, Франція, Італія	30
Південно-Східна і Східна Азія	Транспортне машинобудування, електроніка, робототехніка, суднобудування	Японія, Китай, Корея	25
Країни пострадянського простору	Сільськогосподарське, важке, транспортне автомобілебудування	Росія, Україна	10
Інші країни	Не набули достатнього розвитку	Бразилія, Індія	10

У цій групі до початку 90-х років минулого століття фактично знаходилась й Україна. Зауважимо, що станом на 1990 р. машинобудування було провідною галуззю її економіки. Кількість працівників, зайнятих у галузі, становила близько 28% від загальної кількості працюючих у країні. В 1990 році частка продукції машинобудування становила близько 32% ВВП [4]. Однак на сьогодні зменшення масштабів вітчизняного машинобудування йде паралельно з його науково-технічною деградацією про що свідчать показники наведені на рис. 1

З огляду на рис. 1 починаючи з 2001 р. в Україні спостерігається загальноекономічне піднесення, і має місце поживлення в окремих секторах машинобудування, яке сформувалось в окремий економічний цикл. Протягом 2001–2008 рр. обсяги виробництва та реалізації продукції збільшилися в 5,7 раз за середньорічного зростання на 12,3 % [5]. Варто відмітити, що висока динаміка зростання вітчизняних машинобудівних підприємств, ймовірноше всього, не була наслідком значних якісних змін у складі їх структурного потенціалу. І якщо за сприятливої економічної кон'юнктури 2001–2007 рр., зумовленої загальним економічним зростанням і, відповідно, підвищеним попитом на засоби виробництва, вітчизняна галузь машинобудування розвивається доволі високими темпами, то за підсумками 2009–2016 рр. має місце значне погіршення відносної динаміки розвитку машинобудування.

Різке скорочення обсягів виробництва машинобудування 2008–2016 рр. пояснюється погіршенням загальної ринкової кон'юнктури внаслідок світової фінансової кризи. Оскільки машинобудування України залишилось експортно-орієнтованим на дешеву сировинну продукцію та комплектуючі, а внутрішнього ринку практично не існувало, світова фінансова криза обернулася

значним падінням господарської активності. Ринки збуту залишаються не диверсифікованими, з високими валютними та політичними ризиками.

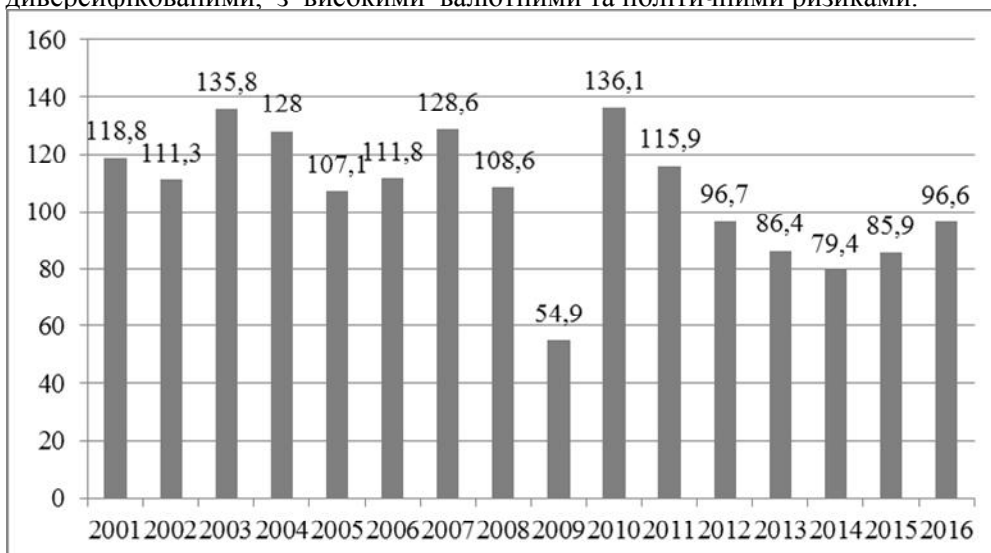


Рис. 1 Індекс промислової продукції машинобудування України 2001-2016 рр. (у відсотках до попереднього року)*
Джерело: складено автором на основі [5].



Рис. 2. Обсяги реалізованої промислової продукції та продукції машинобудування у 2010-2015 рр.

Джерело: складено автором на основі [5].

На рис. 2 відображено абсолютні обсяги реалізованої промислової продукції загалом та машинобудівної продукції зокрема. Зауважимо, що

абсолютні показники з 2010 р. по 2012 р. демонструють незначне зростання, однак в даному випадку неврахованим залишається індекс інфляції. З 2013 р. спостерігаємо суттєве скорочення обсягів реалізованої продукції машинобудування. Окрім того, частка машинобудування у обсягах реалізації промисловості є досить незначною та складає: у 2010 році – 9,3 %, у 2011 році – 10,0 %, у 2012 р. – 10,3 %, у 2013 р. – 8,6 %, у 2014 р. – 7,1 % (рис. 3). Зазначені дані свідчать про негативну динаміку частки реалізованої продукції машинобудування починаючи із 2012 року.

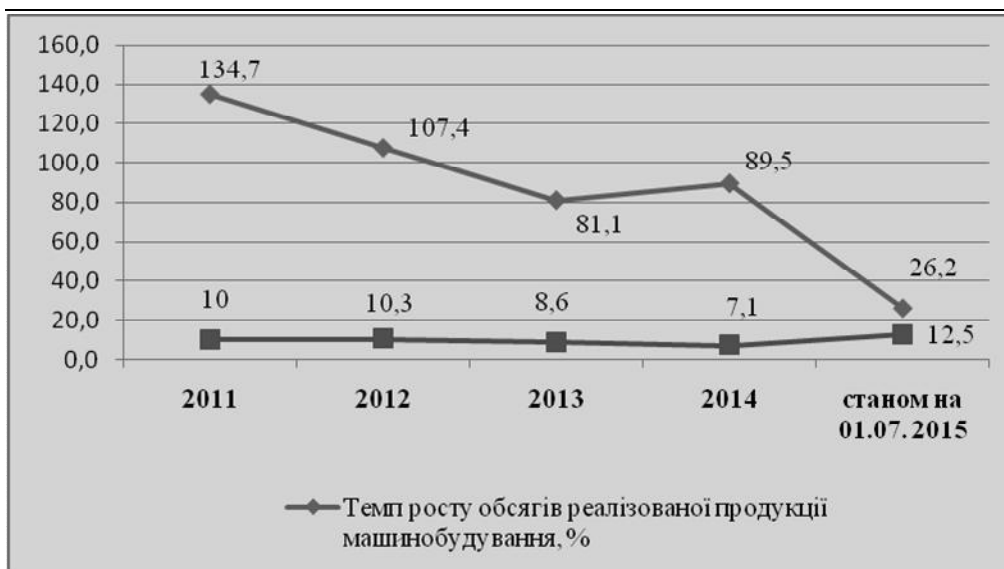


Рис.3 Темп росту обсягів реалізованої продукції машинобудування та частка машинобудування у обсягах реалізації промисловості
Джерело: розраховано та складено автором на основі [5].

Під час кризи відбулося падіння і обсягів зовнішньої торгівлі товарами основних підгалузей машинобудівної промисловості (табл. 2). Зокрема, у 2009 р. по відношенню до 2008 р. знизилися обсяги експорту транспортних засобів, машин та устаткування [8, с. 142]. Основним чинником зростання експорту продукції машинобудування у 2011 р. було нарощування експорту транспортних засобів через покращення економічної ситуації у країнах СНД (основних імпортерах продукції вітчизняного машинобудування). Найбільшим споживачем товарів української машинобудівної промисловості була Російська Федерація – у 2011 р. частка експорту товарів машинобудівної галузі до цієї країни в загальному обсязі експорту товарів машинобудування склала 53,5%, або 2,859 млрд. дол. США. Серед основних споживачів товарів машинобудівної промисловості України – Білорусь, Казахстан, Німеччина, Угорщина, Польща та Іран [6]. Однак, із загостренням політичного конфлікту між Україною та Російською Федерацією та тимчасовою окупацією окремих територій обсяг експорту продукції машинобудування почав скорочуватися. Для прикладу, у 2015 році обсяг реалізованих за кордон машин, обладнання та електротехніки становив 69,7 % від показника попереднього року. Обсяг експорту

транспортних засобів відносно 2014 року скоротився практично у двічі – із 1472,1 млн. дол. США до 679,9 млн. дол. США.

Таблиця 2
Динаміка експорту товарів машинобудівної промисловості у 2010-2015 рр., млн. дол. США

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	5670,4	6758,9	7026,7	6975,0	5657,2	3943,8
у % до попереднього року	113,1	119,2	104	99,3	82,9	69,7
Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	3262,4	4854,8	5963,5	3344,0	1472,1	679,9
у % до попереднього року	204,4	149,3	122,8	56,1	45	46,2
Прилади та апарати оптичні, фотографічні	252,3	281,5	296,5	296,3	232	158,7
у % до попереднього року	90,6	111,6	105,3	99,9	79,7	68,4

Джерело: складено автором на основі [5].

Щодо обсягів імпорту продукції машинобудівної промисловості, то варто відзначити їх загальне зростання протягом 2010-2012 рр. (табл. 3). Приріст аналізованого показника відбувався більш швидкими темпами, ніж зростання експорту, що загострило ризик нарощування негативного сальдо зовнішньої торгівлі товарами. Так, у 2011 році приріст імпортованих машин, обладнання та механізмів склав 56,5 %, а транспортних засобів – 69,2 % відносно попереднього року. Однак, через втрату основного торговельного партнера динаміка імпорту машинобудівної галузі України починаючи із 2013 року набула спадного характеру. У 2015 році до нашої країни було ввезено на 6274,9 млн. дол. США машин та обладнання, що на 28 % менше ніж у попередньому році. Обсяги імпорту засобів наземного транспорту у 2015 році відносно 2014 року скоротилися на 34 % та склали 1747,7 млн. дол. США.

Таблиця 3
Динаміка імпорту товарів машинобудівної промисловості у 2010-2015 рр., млн. дол. США

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	8166,9	12795,1	13178,7	12470,0	8720,6	6274,9
у % до попереднього року	130,6	156,5	103	94,6	73,6	72
Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	3664,3	6204,2	8067,0	5901,5	2648,1	1747,7
у % до попереднього року	169,3	169,2	130	73,2	45,3	66
Прилади та апарати оптичні, фотографічні	886,4	1047,0	1218,9	1094,3	672,9	464,8
у % до попереднього року	132,1	115,7	116,4	89,8	62,5	69,1

Джерело: складено автором на основі [5].

Розвиток машинобудівельних підприємств в Україні уповільнює низка проблем, серед яких:

- нерозвиненість інфраструктури внутрішнього ринку, а саме: відсутність реального моніторингу, дистрибуторської системи та фінансового лізингу;
- застарілість основних засобів (негативно впливає на якість та собівартість продукції);
- недостатність обігових коштів, недосконалість механізмів кредитування;
- залежність вітчизняних підприємств від постачання деталей та комплектуючих виробів з інших країн;
- обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;
- недостатній контроль з боку держави за діяльністю монополістів і посередників (призводить до значного зростання вартості матеріалів, енергоресурсів та комплектуючих виробів) [7, с. 92 - 93].

Таблиця 4

Динаміка показників фінансової діяльності підприємств машинобудівного комплексу в Україні впродовж 2010-2016 рр.

Роки/ Показники	Рентабельність %	Чистий прибуток/збиток підприємств машинобудівного комплексу			Фінансовий результат до оподаткування підприємств машинобудівного комплексу, млн. грн.
		Прибуто к, млн. грн.	Збиток, млн. грн.	Сальдо, млн. грн.	
2010	7,0	7271,4	3066,5	4204,9	6859,0
2011	9,3	13112,0	2472,4	10689,6	14637,7
2012	9,9	12468,6	3199,8	9268,8	13322,8
2013	-2,7	7178,8	4410,2	2768,6	5526,9
2014	-2,4	7622,2	30002,4	-22380,2	-20501,5
2015	3,1	13089,5	28889,7	-15799,8	-13006,0
С-нь-б-нь 2016	0,0	2223,2	6782,8	-4464,5	-

Джерело: складено автором на основі [5].

В процесі здійснення нашого дослідження необхідно приділити увагу показникам фінансової діяльності підприємств машинобудівного комплексу (табл.4). Впродовж аналізованого періоду чітко спостерігається зниження рівня рентабельності підприємств машинобудівного комплексу. Так, якщо в період 2010-2012 рр. він коливався в межах 7,0-9,9%, то 2013-2014 рр. були нерентабельними. Лише в 2015 році рівень рентабельності дещо підвищився і становив 3,1%. Однак, уже в поточному році за перший квартал рівень рентабельності склав нуль. Повній мірі описаним тенденціям відповідають фінансові результати підприємств машинобудівного комплексу. Зазначимо, що в 2014 та 2015 рр. збитки отриманні такими підприємствами суттєво перевищили прибутки отриманні по галузі загалом. Це чітко спостерігаємо із показників табл.4, адже фінансовий результат до оподаткування і чистий прибуток в згаданих роках набув від'ємного значення. За перший квартал 2016

року сукупний чистий прибуток підприємств машинобудівного комплексу був негативний та становив -4464,5 млн. грн.

Однією з головних причин технологічної відсталості машинобудівних підприємств є значне збільшення морального і фізичного зносу основних фондів і низькі темпи їхнього оновлення. Низький рівень інвестицій в основний капітал призводить до масштабного скорочення виробничих потужностей.

На основі проведеного дослідження вважаємо, що основними сучасними характеристиками машинобудівельної галузі України є:

- 1) скорочення виробництва;
- 2) залежність машинобудівних підприємств від доступу до кредитних ресурсів;
- 3) недостатні обсяги фінансування;
- 4) високий рівень імпортової залежності;
- 5) експорт переважно в країни СНД;
- 6) низька конкурентоспроможність продукції машинобудівного комплексу на зовнішніх ринках.

Висновки. Побудова системи забезпечення, організації та управління економічною безпекою машинобудівних підприємств вимагає аналізу основних параметрів їх діяльності та функціональних цілей безпеки. З огляду на проведений аналіз основні проблеми нарощення економічного потенціалу машинобудівних підприємств полягають в наступному: відносна неконкурентоздатність продукції порівняно з продукцією розвинутих країн; не популярність продукції вітчизняного машинобудівного комплексу на світових ринках та відсутність світових брендів; недосконалість інвестиційної діяльності на більшості підприємств: незначний рівень впровадження розробок науково-технічного прогресу порівняно з потенційними можливостями у виробництво інноваційної продукції; значний рівень зносу основних фондів, значне відставання стану основних фондів від технологічного рівня розвинутих країн; використання в роботі застарілих технологічних розробок.

Напрями підвищення економічної безпеки машинобудівного комплексу повинні охоплювати механізми регулювання і підтримки модернізації машинобудівного комплексу з акцентом на оздоровлення економіки. До них насамперед необхідно віднести: активну і багатосторонню діяльність держави, ефективність діяльності відповідних органів управління на різних рівнях; інтенсивність ринкового саморегулювання; формування відносин між підприємствами машинобудування і державою; розвиток системи «держава – наука – освіта – бізнес»; політику великих фінансових структур і банківського сектора.

Література

1. Інтернет-портал Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua
2. Судакова О. І. Механізм формування економічної безпеки підприємства / О. І. Судакова // Економіка будівництва і міського господарства. — Макіївка : Донбаська нац. акад. будівництва і міського господарства, 2007. — Т. 3. — № 4. — 189-196.
3. Промисловість України: тенденції, проблеми, перспективи : монографія / Н. В. Тарасова, Л. П. Клименко, В. М. Смелянов та ін. — Миколаїв

: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. – 320 с. – С. 222 – 241.

4. Равлик Н.В. Оцінка реального стану підприємств машинобудівної галузі України на зовнішніх та внутрішніх ринках / Н.В. Равлик // Економіка. Управління. Інновації. – 2015. – Випуск № 1 (13). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2015_1_31

5. Інтернет-портал Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua

6. Ткачова Н.П. Машинобудування України: сучасний стан та перспективи розвитку конкурентних переваг [Електронний ресурс]. — Режим доступу у: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vcpi/TPtEV/2011_25/statiya/Tkachova.pdf

7. Довгунь О. С. Договірні відносини в контексті розвитку машинобудівних підприємств / О. С. Довгунь // Перспективи розвитку економіка України: теорія, методологія, практика: матеріали XIV Міжнарод. наук.-практ. конф. (26 – 27 травня 2009 р.): РВВ «Вежа» Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, 2009. – С. 92-98

8. Набок Є.В. Аналіз особливостей розвитку машинобудівної галузі України / Є.В. Набок // Бізнес Інформ. – 2013. – № 5. – С. 139-144.

Abstract

The article deals with the key aspects analysis of functioning and developing of the machine building complex in Ukraine. It has been highlighted that the economic development and scientific and technological progress in the economy of Ukraine is impossible without a stable position in industry as sector of the economy. Machine building industry is the only industry that provides implementation of scientific and technological progress in all other sectors of the economy. It has been revealed that the machine-building complex in Ukraine is in a rather critical condition. Conclusions having been made on the basis of statistic data show import and export reduction of the machine building complex products in recent years.

It has been demonstrated that the modern development of machine building enterprises in Ukraine are characterized by complex problems, including: obsolete fixed assets (a negative impact on the quality and cost of production); lack of working capital, inadequate credit arrangements; dependence of domestic companies on supplying parts and components from other countries; limited domestic demand for domestic products; potential sources of increased opening in the form of extended access to foreign markets, advanced technology, sources of financing innovative projects and forming strategic potential; undeveloped infrastructure of the domestic market, namely the lack of real monitoring, distribution systems and financial leasing.

Analysis of the financial performance at the machine-building enterprises confirmed only the existing problems. It has been especially noted that the machine-building enterprises were unprofitable during the 2013-2014 years. As a result, the total losses of these enterprises reached 2768,6 billion UAH and -22380,2 billion UAH. Strengths and weaknesses of the machine building industry of Ukraine has been singled out according to the research of basic functioning aspects and developing of machine-building complex in Ukraine and scientific workings of leading national scientists.

It has been proved that the directions to increase the economic security of the machine-building complex should include mechanisms for regulation and support modernization of machine-building industry with emphasis on economic recovery.

УДК: 330.837:330.322.004.14(477.7)

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

Лайко О.І., Чехович З.В.

У статті надано визначення чинників інституціонального забезпечення ефективного використання наявного інвестиційного потенціалу територій, на прикладі регіонів Українського Причорномор'я. Запропоновано методичний підхід до визначення ресурсної складової інвестиційного потенціалу території на основі використання офіційних статистичних даних. Визначені стратегічні напрями вдосконалення інституціонального забезпечення, на прикладі регіонів Українського Причорномор'я, і запропоновано концептуальну схему реалізації механізмів вдосконалення інституціонального забезпечення інвестування на регіональному рівні і прямого та непрямого стимулювання ефективного використання інвестиційного потенціалу.

Вступ. В сучасних кризових умовах для економічної системи України активізація інвестиційної діяльності є чи не єдиним шляхом і способом фінансового живлення процесу соціально-економічного розвитку. Дефіцит інвестиційних фінансових вливань в економіку країни та її регіонів викликає потребу в застосуванні спеціальних інструментів та механізмів для активізації капіталовкладень і стимулювання відтворення капіталу. При цьому чинники інституціонального забезпечення є визначальними для залучення нових капіталів, оскільки являють собою фактор внутрішнього змісту та навколишнього оточення для інвесторів та інших учасників і об'єктів інвестування. Питання формування сприятливого інвестиційного або ділового клімату вбачається нам одним з ключових і полягає в створенні інституціонального оточення з високим ступенем комфортності умов ведення господарської діяльності на основі створення середовища, в якому відбувається швидке та ефективно відтворення капіталу, що стимулює залучення нових інвестицій, впровадження інноваційних технологій. Основним інструментом формування сприятливого інституціонального середовища для забезпечення розвитку регіону є заходи нормативно-правового, організаційного, економічного, фінансового типу з прямим або непрямим характером впливу, дія яких має сприяти активізації соціально-економічного розвитку регіонів, а також забезпечити стійкість стимулюючого ефекту у вигляді життєздатності інвестиційних проєктів за допомогою сформованих організаційних підходів, правил, умов ефективного використання наявних ресурсів територій. Наявний інвестиційний потенціал території регіону може бути ефективно використаний лише за умови наявного сприятливого інституціонального середовища, для чого відповідні заходи мають бути вжиті під єдиним концептуальним супроводженням.

Постановка задачі. Основною метою даної статті є визначення концептуальних засад, стратегічних орієнтирів та заходів створення

сприятливого інституціонального середовища в регіонах, на прикладі Українського Причорномор'я в контексті максимально можливого сприяння ефективному використанню наявного інвестиційного потенціалу території та її ресурсів. Якість інституціонального забезпечення інвестиційної діяльності є фактором стримування подальшого розвитку продуктивних сил, однак прямі та непрямі докази такого стану мають бути обґрунтовані науково в концептуальному та методичному аспектам, що надаватиме можливість розробки відповідних заходів регулювання і покращення ситуації.

Тематика інституціонального забезпечення економічного розвитку була і є актуальною, оскільки сфера економічних взаємовідносин є гуманітарною і найбільш відомі роботи вчених-інституціоналістів, таких як Т. Веблена, Дж. Коммонса [1], Р.Коуза, Д.Норта [2], Ф. Фукуями, розкривають сутність впливу нормативно-правових, неформальних, гуманітарних, соціо-психологічних факторів на економічний розвиток на макро-, мезо- і мікрорівнях. Результати досліджень питань інституціонального забезпечення регіонального економічного розвитку розкриваються в роботах таких науковців Львівської школи Державної установи «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долішнього НАН України» як С.Л. Шульц [3], С.Й. Вовканич [4], М.В. Максимчук [5] (в аспекті визначення ефективності регіональної політики та інституційного забезпечення її реалізації в умовах децентралізації влади та обрання вектору інтеграції), В.С. Кравців (в контексті визначення методологічних основ та напрямів реформування адміністративно-територіального устрою України), І.З. Сторонянська [6] (в аспекті визначення фінансового забезпечення розвитку територіальних громад Карпатського регіону в умовах реформування місцевого самоврядування), С.О. Іщук (в аспекті визначення складових підвищення конкурентоспроможності промисловості Західного регіону в умовах вільної торгівлі між Україною і ЄС).

Незважаючи на достатньо високу ступінь дослідженості питання інституціонального забезпечення інвестиційної діяльності, майже невіршеним залишається питання формування інституціонального середовища, сприятливого для інвестиційного розвитку економічної системи (на макро-, мезо- або мікрорівнях) на основі максимально ефективного використання наявних переваг і передумов для економічного розвитку. Стратегічні напрями, заходи і орієнтири для формування сприятливого інституціонального середовища здатного стимулювати використання наявної ресурсної складової регіону в інвестиційному процесі мають бути визначені на основі оцінки інвестиційних спроможностей території, її можливостей щодо внутрішнього забезпечення процесу капіталовкладень і щодо залучення зовнішніх ресурсів. Для виконання стратегічних завдань інвестиційного розвитку регіону формуватиметься перелік відповідних заходів і, можливо, механізмів та інструментів, які базуватимуться на використанні локальних переваг і передумов.

Результати. Активне використання наявних ресурсів та економічних благ в процесі суспільного виробництва є можливим завдяки розвитку господарської діяльності на основі здійснення інвестицій у вигляді нових капіталовкладень або у вигляді реінвестування фінансових результатів діяльності минулих періодів. Інвестиції та інвестиційний потенціал відіграють ключову роль в забезпеченні економічного розвитку і в процесі забезпечення ефективного використання наявних ресурсів, оскільки забезпечуються

передумови для активізації господарської діяльності. В сучасних кризових умовах розвитку і в аспекті низької економічної активності в регіонах Українського Причорномор'я, фактор інвестиційного впливу є одним з головних, оскільки тільки інвестиції в розвиток нових виробництв та інших видів економічної діяльності є стимулом для активізації використання наявних ресурсів території.

Тому за рівнем інвестиційної активності можна судити про ефективність використання й інших складових інтегрального ресурсного потенціалу Українського Причорномор'я. З ресурсної точки зору, інвестиційний потенціал визначається як сукупна спроможність суспільства здійснювати довгострокові вкладення накопиченого капіталу в розвиток економіки країни [7]. У межах держави – це валові заощадження у ВВП, створеному за рік, з відрахуванням поточного і особистого споживання. Інакше кажучи ресурсний інвестиційний потенціал країни, регіону, території можна прирівняти до показника валових заощаджень і обчислити за формулою:

$$\text{Інвестиційний ресурсний потенціал регіону} = \text{ВРП} - \text{ПС}, \quad (1)$$

де ВРП – валовий регіональний продукт;

ПС – поточне кінцеве споживання в регіоні (державне і особисте).

Для відокремлення накопиченого та створеного в звітному періоді фінансово-матеріального ресурсу для подальшого розвитку, а також з метою структуризації інвестиційного потенціалу необхідно виділити його два компоненти: поточний інвестиційний потенціал і накопичений інвестиційний потенціал. Поточний інвестиційний потенціал – створені або здобуті ресурси за мінімальний доцільний для аналізу проміжок часу, зазвичай за рік господарської діяльності, та оцінювані на підставі звітності інвестуючого суб'єкта.

Накопичений інвестиційний потенціал – сукупність ресурсів, створених і здобутих за попередній період господарської діяльності, але не використаних до моменту оцінки інвестиційного потенціалу.

Вважається і підтверджується практикою той факт, що найбільшу віддачу приносить саме накопичений інвестиційний потенціал, оскільки інвестування поточного року мають бути надзвичайно великими аби покрити необхідність в придбанні матеріальних та інших засобів для реалізації запланованого проекту.

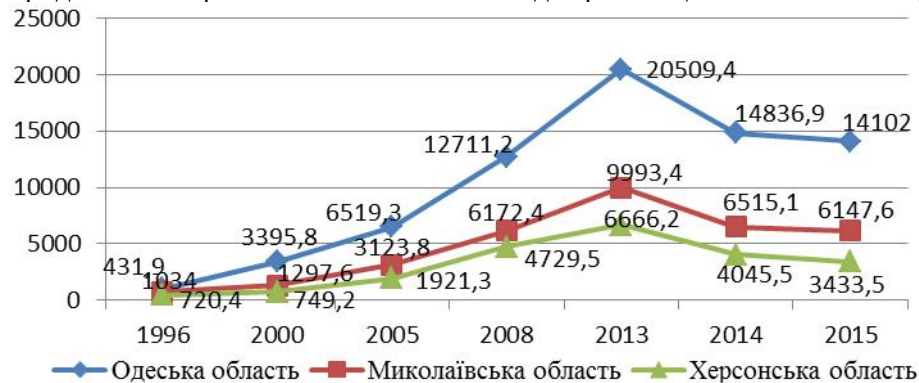


Рис. 1. Ресурсний поточний інвестиційний потенціал

* - укладено за даними Головних управлінь статистики в Миколаївській, Одеській та Херсонській областях [8, 9, 10]

Згідно до пропонованого нами методу розрахунку ресурсної складової інвестиційного потенціалу на регіональному рівні наведемо оцінку обсягів та динаміку даного показника за регіонами Українського Причорномор'я (Миколаївська, Одеська та Херсонська області - рис. 1.).

Динаміка наведених показників свідчить, що хоча ресурсна складова інвестиційного потенціалу всіх регіонів Українського Причорномор'я і зростає, однак реальна цінність такого зростання нівелюється високим рівнем інфляції.

Важливим також є визначення ефективності використання поточного інвестиційного потенціалу території регіонів Українського Причорномор'я, яка визначатиметься як співвідношення здійснених капітальних інвестицій та ресурсного поточного інвестиційного потенціалу (рис. 2).

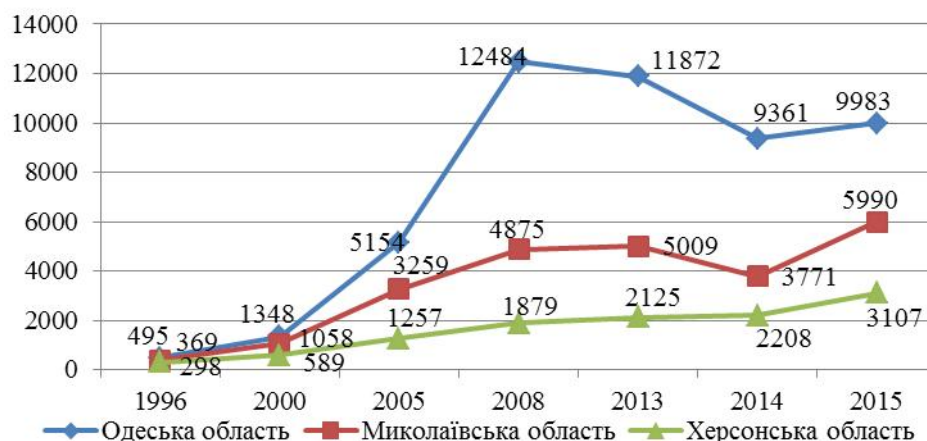


Рис.2 Інвестиції в основний капітал, млн. грн*

* - укладено за даними Головних управлінь статистики в Миколаївській, Одеській та Херсонській областях [8, 9, 10]

Середній відсоток ефективності використання поточного інвестиційного потенціалу в регіонах Українського Причорномор'я є достатньо високим і складає: в Одеській області - 65,2%, в Миколаївській – 74,5% та в Херсонській - 61,4%. Ефективність використання поточного інвестиційного потенціалу в усіх регіонах Українського Причорномор'я є відносно високою і за значенням свого показника наближається, в деякі роки, до відмітки 90%, однак, з огляду на відносну сталість структури джерел фінансування інвестиційної діяльності, а саме - превалювання власних коштів суб'єктів господарювання в якості головного джерела забезпечення капіталовкладень, відсутньою є диверсифікація інвестиційного процесу та його розвиток. Частка інвестиційних накопичень у валовому регіональному продукті регіонів Українського Причорномор'я останнім часом знижується і складає близько 15%. Значення даного показника є меншим 20% вже з 2014 року, а критичним для нормального розвитку і простого нерозширеного відтворення вважається рівень менший ніж 25% від регіонального ВВП. Не відбувається суттєвих якісних зрушень, регіональний інвестиційний ринок є фактично закритим для зовнішніх інвесторів через його непривабливість і фінансові ресурси для використання

значущих ресурсних складових інтегрального економічного потенціалу регіонів не надходять.

Величина інвестиційної складової, її питома вага у валовому національному продукті України, її динаміка не сильно відрізняються від тенденцій, виявлених в регіонах Українського Причорномор'я. Існує негативна тенденція скорочення інвестиційної складової у ВВП та повне використання внутрішніх резервів і можливостей, які забезпечуються при існуючих підходах та технологіях виробництва в країні, відсутніми є реальні зрушення в підходах щодо організації інвестиційного процесу і залучення нових інвесторів, що гальмує економічний розвиток та суперечить стремлінням ефективного використання наявного ресурсного потенціалу в фінансовому та матеріальному аспектах.

Динамізм інвестиційних ресурсів безпосередньо зумовлює змінний характер інвестиційного потенціалу. Завдання полягає у виявленні всіх можливостей ефективного використання інвестиційних ресурсів. У цілому обсяг інвестиційних ресурсів держави залежить від ВВП, його внутрішньої структури і динаміки. Ці показники є вирішальними для формування інвестиційного потенціалу країни.

Однак в сучасних умовах, коли більша частка ВВП як в Україні, так і в регіонах Українського Причорномор'я, спрямовується на споживання, показники ефективності використання потенціалу близькі до 90-100% не є гарантіями успішності, навпаки це свідчить про вичерпаність існуючих фінансових джерел інвестування та про відсутність стратегічних орієнтирів щодо диверсифікації фінансового забезпечення інвестиційного процесу.

В класичній ситуації інвестиційний потенціал країни та регіонів залежить переважно від стану валових заощаджень. Значна частина коштів підприємств різними шляхами відтягається з виробничої сфери і спрямовується на поточне приватне споживання, накопичується на рахунках населення. Це дає підстави зробити висновок, що інвестиційний потенціал країни та регіонів Українського Причорномор'я майже вичерпаний в нинішньому вигляді і при нинішній структурі, якщо мова йде про розширене відтворення економічної системи, і підтримує подальше існування національної системи господарювання в існуючому вигляді без суттєвих якісних змін і з фіксованою структурою. Для забезпечення розширеного відтворення і досягнення ефекту економічного зростання потрібним є перегляд стратегічних інтересів подальшого економічного розвитку Українського Причорномор'я, складання відповідних програм покращення соціально-економічного стану за рахунок вдосконалення інституціонального забезпечення.

Інституціональне середовище необхідно досліджувати в комплексному вимірі за такими складовими як формальна та неформальна, а також в розрізі економічного, соціального та бюджетного аспектів ефективності, оскільки окрім нормативно-правового середовища та порядку роботи офіційних інститутів, що визначають стан забезпечення економічного розвитку регіонів та територіальних громад, потужний вплив мають неформальні фактори та інституціональне середовище у вигляді суспільних норм та взаємовідносин членів територіальних громад. Результати попередніх досліджень [11] свідчать про наявність ініціативи з боку населення та суб'єктів господарювання щодо забезпечення соціально-економічного розвитку територій та інфраструктури,

формування сприятливого бізнес-середовища та підвищення рівня добробуту. Так, на територіях деяких об'єднаних громад Українського Причорномор'я сформовані фонди добровільної допомоги і сприяння соціальному захисту населення за рахунок внесків суб'єктів господарювання, які провадять діяльність на території громад, представниками бізнесу провадяться заходи щодо залучення капіталу та підвищення інвестиційної привабливості територій, однак систематизацію і комплексне представлення інституціонального забезпечення економічного розвитку територій не сформовано, тому необхідними є розробка концептуальних і методологічних засад формування інституціонального середовища, методичних основ оцінки його стану та визначення шляхів і прикладних механізмів формування сприятливого інституціонального середовища розвитку регіонів в аспекті багаторівневої інтеграції та в контексті забезпечення життєздатності господарських систем та інвестиційних проектів.

Структуру і якість інституціонального забезпечення необхідно визначати комплексно, тому в основу методичного підходу до оцінки сприятливості та якості інституціонального забезпечення має бути покладено концепцію збалансованості розвитку території в економічному, соціальному та бюджетному вимірах, а також пропонується формалізувати якісні складові сприятливості інституціонального забезпечення і визначити якість інституціонального середовища в сфері господарювання на рівні територіальних громад Українського Причорномор'я. Методичний підхід до оцінки сприятливості інституціонального середовища територій має базуватись на репрезентативній кількості актуальних показників і стати складовою методології та методики зі стратегування соціально-економічного розвитку територій базового рівня з врахуванням різнорівневого інтеграційного аспекту.

Інтеграційні процеси відбуваються та зазнають особливої активізації в процесі добровільного об'єднання територіальних громад, однак виникає необхідність формування сприятливого інституціонального середовища, здатного забезпечити умови ефективного включення в господарські зв'язки і створення передумов для тривалого життєздатного розвитку на засадах компліментарного включення територій в процес економічного обміну. Питання формування сприятливого інвестиційного або ділового клімату вбачається нам одним з ключових і полягає в створенні інституціонального оточення з високим ступенем комфортності умов ведення господарської діяльності на основі створення середовища, в якому відбувається швидке та ефективно відтворення капіталу, що стимулює залучення нових інвестицій, впровадження інноваційних технологій. Основним інструментом формування сприятливого інституціонального середовища для забезпечення розвитку регіону є заходи нормативно-правового, організаційного, економічного, фінансового типу з прямим або непрямим характером впливу, дія яких має сприяти активізації соціально-економічного розвитку регіонів, а також забезпечити стійкість стимулюючого ефекту у вигляді життєздатності інвестиційних проектів за допомогою сформованих організаційних підходів, правил, умов ефективного використання наявних ресурсів територій. Прикладні механізми формування сприятливого інституціонального середовища економічного розвитку регіонів включають в себе набір заходів, сполучення і порядок використання яких визначаються на основі проведення стратегування розвитку територіальних громад.

Для формування ефективного інституціонального середовища в інвестиційній сфері нами пропонується комплексне поєднання економічних та неекономічних механізмів і заходів регулювання інвестиційної діяльності на регіональному рівні.

Заходи економічного характеру сприятимуть відносно швидкому залученню капіталовкладень та інвесторів на території базового рівня та регіонів, а неекономічні організаційні регулятори сприятимуть формуванню позитивного ділового іміджу, або навіть інвестиційного бренду даних територій. Підвищення ступеню комфортності роботи інвестора на певній території є потужним психологічно-поведінковим фактором, здатним утримувати капітали в економіці регіону і справляти позитивний вплив на процес прийняття інвестиційних рішень власниками капіталу на користь економіки даної території. Здатність території залишатись інвестиційно-привабливою, навіть без наявних прямих та непрямих економічних стимулів, і є уособленням принципу життєздатності регуляторного механізму по встановленню сприятливого інституціонального середовища для інвестиційного розвитку економіки регіону.

Стратегічні напрямки реалізації основної концептуальної ідеї регулювання інституціонального забезпечення інвестиційної діяльності в регіоні, а саме - активізації капіталовкладень в соціально-економічний розвиток території на засадах збалансованості та життєздатності, визначаються переліком основних завдань і проблем, які виникають в регіонах, на прикладі Українського Причорномор'я, а також обґрунтовуються ефективною структурою інституціонального середовища, яка є необхідною для досягнення соціально-економічного зростання.

Згідно до запропонованої концептуальної схеми, реалізація механізмів прямого та непрямого стимулювання інвестиційної діяльності має відбуватись за допомогою заходів економічного регулювання, податкового впливу, в сфері політики дозвільної системи тощо. Для їхньої повноцінної реалізації потрібною є наявність відповідних повноважень у самих регіонів або територіальних громад, як це практикується в країнах ЄС. В якості непрямих державних економічних регуляторів нами пропонується використовувати податки і збори, особливо ті, стосовно яких територіальна громада має відповідні повноваження щодо управління базою оподаткування, ставками і порядками адміністрування. В цьому аспекті в якості інструмента регулювання інвестиційної активності можуть виступати єдиний податок на доходи підприємців, фіксований сільськогосподарський податок, податок на доходи фізичних осіб, акцизний, екологічний та інші податки. Також непрямим заходом впливу може бути інструмент державного інвестування в якості гаранта та ініціатора приватних капіталовкладень, а також з цією метою можуть використовуватись регіональні угоди.

Серед організаційних заходів неекономічного впливу варто виділити інструменти інституціональної співпраці з інвесторами, створення законодавчого обґрунтування та забезпечення ефективного функціонування ініціативних фондів розвитку територій, сформованих суб'єктами господарювання, які ведуть діяльність на території громад. Інституціоналізація інструменту державної участі в капіталі інвестиційних проектів зробить можливою імплементацію схеми державно-приватного партнерства, яка передбачає отримання суб'єктом господарювання початкової підтримки, задля

реалізації інвестиційного проекту, з подальшим відрахуванням частини прибутку на забезпечення розвитку територіальної громади.

Висновки. Інституціональне забезпечення для активізації соціально-економічного розвитку територій, включає в себе як загальні концептуально-теоретичні складові, так і конкретні заходи стимулювання капіталовкладень, реалізації інноваційних проектів, імплементації кращих європейських практик провадження інвестиційної діяльності, використання державних ресурсів для ініціації приватних капіталовкладень, розробки методичних рекомендацій по проведенню стратегування розвитку територій, закріплення статусу суб'єкта економічних відносин за регіонами та територіями базового рівня, що дозволить їм формувати власний діловий імідж та бренд території на інституціонально-закріплених засадах.

Формування сприятливого інституціонального середовища повинно відбуватись на основі комплексного поєднання заходів швидкого прямого та непрямого впливу з інструментами організаційного забезпечення і формування ділового іміджу. При цьому податкові стимулятори, як одні з найбільш потужних і дієвих в прямому економічному відношенні, інші прямі та непрямі економічні стимулятори створюють економічно вигідні умови для забезпечення активізації капіталовкладень, а організаційно-інституціональні - формують системи норм і правил, утворюють нематеріальну основу для формування позитивного іміджу територій, якими можуть вважатись території проживання громад в аспекті їхньої участі в інтеграційних процесах на базовому рівні, на рівні формування об'єднаних громад, на рівні регіонів, міжрегіональних утворень, на національному та глобальному рівні.

Прикладні механізми та заходи забезпечення сприятливого інституціонального середовища соціально-економічного розвитку на рівні територіальних громад передбачається практично реалізувати на прикладі регіонів та об'єднаних територіальних громад, оскільки діючим законодавством для них надаються необхідні повноваження економічного і організаційного характеру.

Література

1. Commons J.R. Institutional Economics / J.R. Commons // American Economic Review. 1931. Vol. 21. P. 651.
2. Норт Д. С. Институты и экономический рост: историческое введение / Д.С. Норт // THESIS. 1993. Т. 1. Вип. 2. С. 69–91.
3. Шульц С. Л. Економічний простір України: формування, структуровування та управління: [монографія] / Світлана Шульц. – Львів: ІРД НАН України, 2010. – С. 340.
4. Вовканич С. Й. Нетрадиційні технології удосконалення суспільних структур: препринт наукової записки. / С.Й. Вовканич– Львів: ІРДНАН України, 2013. – 76 с.
5. Максимчук М. В. Інституціалізація розвитку економіки регіонів України: теорія і практика: монографія / М. В. Максимчук; ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України». – Львів, 2016. – 394 с.
6. І.З. Сторонянська Інноваційні чинники формування та використання фінансового потенціалу регіону / І. З. Сторонянська, Л. Я. Бенюк // Регіональна

економіка. - 2011. - № 3. - С. 89-97. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/regek_2011_3_11

7. Лайко О.І. Інвестиційний потенціал регіону: використання та непродуктивний відтік капіталу /О.І. Лайко. - ІПРЕЕД НАН України. - 2009. - 433с.

8. Валовий регіональний продукт. Капітальні інвестиції. [Електронний ресурс]. - Головне управління статистики в Миколаївській області. - Режим доступу: <http://www.mk.ukrstat.gov.ua/>

9. Валовий регіональний продукт. Капітальні інвестиції. [Електронний ресурс]. - Головне управління статистики в Одеській області. - Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>

10. Валовий регіональний продукт. Капітальні інвестиції. [Електронний ресурс]. - Головне управління статистики в Одеській області. - Режим доступу: <http://www.ks.ukrstat.gov.ua/ekonomichna-statistika/1751-2-5-natsionalni-rakhunki/1507-valovij-regionalnij-produkt-2004-2011rr.html>

11. Лайко О.І. Трансформація концепції дослідження інвестиційних процесів /О.І. Лайко// Вісник соціально-економічних досліджень: Зб. наук. праць. – Одеса, 2013. - Вип. 1(46). – С. 220-229

Abstract

The determining of factors of efficient use of the available investment potential of territorial areas is given in the article on example of Ukrainian Black Sea regions. The methodical approach to determining of resource component of the investment potential of the territory on the basis of official statistics is proposed. The testing of the proposed methodic allowed to identify and to describe the features of formation and use of investment potential in the Ukrainian Black Sea regions and to identify the poor quality of institutional support for investment activity in the region. The strategic directions of improvement of institutional support, on the example of Ukrainian Black Sea regions are outlined, and it's proposed the conceptual scheme of implementation of mechanisms for the ensuring of institutional support for the investments at the regional level and the direct and indirect stimulation measures of efficient use of investment potential are generated and proposed.

УДК: 658.336

**УПРАВЛІННЯ ПІДГОТОВКОЮ КВАЛІФІКОВАНИХ КАДРІВ
ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА: ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНИЙ
АСПЕКТ**

Тихонова І.М.

У статті визначені концептуально-методичні підходи до управління підготовкою кадрів для вітчизняних підприємств на основі обліково-аналітичного регулювання визнання фінансово-матеріальних відрахувань на підготовку працівників шляхом їхньої капіталізації або віднесення на витрати поточного періоду. Запропонований концептуальний підхід враховує вимоги діючого податкового законодавства та Міжнародних стандартів фінансової звітності.

Вступ. Підвищення кваліфікації кадрів – це одна з найбільш актуальних задач, що постає перед роботодавцем і набуває особливої значущості в сучасних умовах постійного впливу кризових явищ. Однак процес підготовки кваліфікованих кадрів завжди тягне за собою відповідні витрати, порядок визнання і відображення яких може відбуватись по-різному, і, найголовніше, щоб визнання подібних витрат не призводило до надмірного перенасичення фінансової звітності показниками втрат і до погіршення фінансового стану підприємства. В контексті активної участі України в інтеграційних процесах та в контексті імплементації Міжнародних стандартів фінансової звітності виникають нові теоретико-концептуальні та методичні питання в сфері організації управління підготовкою кваліфікованих кадрів національними суб'єктами господарювання в аспекті врахування обліково-аналітичних вимог діючого вітчизняного законодавства та МСФЗ [1].

Постановка задачі. Метою даного дослідження є визначення концептуальних, науково-методичних засад до організації процесу управління підготовкою кваліфікованих кадрів промислового підприємства в обліково-аналітичному аспекті, а саме: з врахуванням вимог діючого податкового законодавства, положень національних та міжнародних стандартів обліку і звітності та в контексті визнання і відображення витрат на підготовку кадрів в економічно вигідний для підприємства спосіб, тобто з недопущенням надмірного завищення витрат і погіршення показників фінансової звітності, а також із забезпеченням достовірності відображення витрат за допомогою їхньої капіталізації з подальшою амортизацією протягом операційних циклів роботи підприємства. В сучасних наукових публікаціях, які присвячені питанням підготовки кваліфікованих кадрів, висвітлюються здебільшого питання концептуального характеру, а саме – напрямки, способи підготовки кадрів, аспекти навчання протягом всієї професійної кар'єри. При цьому найбільша увага приділяється організаційним питанням, аспектам визначення схем забезпечення співпраці між науковими, освітніми установами та безпосередніми замовниками – вітчизняними підприємствами реального сектору економіки. Так, питання організації підготовки кадрів для промислових суб'єктів господарювання, на прикладі підприємств харчової промисловості, розглянуто в роботах Білоус Л.Й. [2]. В роботах Буркинського Б.В. та Лайка

О.І. [3] розглянуті питання інституціонального забезпечення організації співпраці між науковими, освітніми установами та підприємствами реального сектора економіки, в тому числі в питанні формування цільового замовлення на підготовку кваліфікованих працівників. В публікаціях вчених і практиків в сфері обліку, аналізу та аудиту ретельно досліджені і розглянуті питання дозвільного характеру та нормативно-правового забезпечення процесу фінансування підготовки кваліфікованих кадрів [4, 5]. Дане питання є дуже актуальним, оскільки норми Податкового кодексу України містять в собі певні обмеження в цьому аспекті, не дозволяють в повному обсязі визнавати витрати на навчання і підвищення кваліфікації працівників. Однак новим і недостатньо дослідженим є питання організації процесу підготовки кваліфікованих кадрів або підвищення кваліфікації працівників з врахуванням вимог і діючого податкового законодавства, і національних, і міжнародних стандартів обліку і звітності, в аспекті забезпечення максимізації економічних вигід підприємства, забезпечення адекватного і достовірного відображення інформації в фінансовій звітності.

Результати. Організація підготовки кваліфікованих кадрів є питанням, яке вирішується на більшості сучасних вітчизняних підприємств менеджером з управління людськими ресурсами (HR – human resources manager). Однак дане питання є комплексним і повинне також вирішуватись представниками топ-менеджменту та бухгалтерською службою підприємства. Оскільки витрати на навчання персоналу можуть сягати істотних для підприємства значень, то і порядок їхнього відображення в фінансовій звітності повинен це враховувати і забезпечувати адекватність і достовірність відображення, оскільки якість показників фінансової звітності має особливо важливе значення через все більшу популярність застосування Міжнародних стандартів фінансової звітності. Надмірна величина витрат погіршуватиме розрахункові показники фінансового стану підприємства, однак також необхідним є врахування і податкового аспекту – лише сума, що не перевищує 4% від фінансового результату роботи підприємства за минулий рік може бути віднесена на фінансування підготовки кваліфікованих кадрів або на забезпечення підвищення їхньої кваліфікації (стаття 140, пп. 140.1.2. Податкового кодексу України) [6].

Тому з організаційної точки зору вважаємо за необхідне запропонувати таку схему управління підготовкою кваліфікованих кадрів на вітчизняному промисловому підприємстві: ініціаторами щодо проведення підготовки та навчання персоналу можуть виступати як топ-менеджери, так і керівники дільниць, майстри та самі працівники. Підтвердження їхньої ініціативи повинно забезпечуватись оформленням відповідних документів – планів підготовки кадрів, які складатимуться у HR-підрозділі та заяв самих працівників, позитивне рішення про забезпечення їхнього виконання має забезпечуватись наказами керівництва підприємства. Обов'язковою є участь в даному процесі обліково-аналітичного підрозділу підприємства, а саме: заяви і накази мають містити в собі візу представника бухгалтерської служби, яка має визначити на яку суму будуть дозволені витрати на проведення навчання і за рахунок якого джерела фінансування буде здійснено таку підготовку і як саме такі витрати будуть кваліфіковані: поточні витрати або ж капітальні, які, згідно до вимог стандартів бухгалтерського обліку і фінансової звітності повинні бути уособлені у вигляді

певного нематеріального активу. Супроводження процесу безпосереднього навчання працівника мають здійснювати HR-відділ та бухгалтерська служба, які займатимуться оформленням договірної документації щодо навчання працівників, визнанням та проведенням витрат та інших господарських операцій згідно актів виконаних робіт та іншої первинної документації.

Така організаційна схема за участю обліково-аналітичного підрозділу підприємства потребує для свого функціонування додаткового методичного забезпечення. Причому кадрові питання і функції HR-відділу будуть майже класичними, але в певних аспектах залежатимуть від рішень, згенерованих обліково-аналітичним підрозділом. Так, особливості матимуть місце в таких питаннях як: податкове забезпечення і дотримання законодавчих вимог, відображення інформації в обліку та звітності відповідно до вимог національних стандартів обліку та з врахуванням впливу міжнародних стандартів фінансової звітності.

З точки зору податкового обліку і дотримання вимог діючого законодавства необхідним є врахування вимог:

- Податкового кодексу України, згідно з яким до складу витрат підприємства може бути віднесена сума, що не перевищує 4% від фінансового результату минулого року [6];

- Кодексу законів про працю [7], Постанов Кабінету Міністрів України, які регулюють процес навчання і підвищення кваліфікації працівників [8] та інших законодавчих документів в цій сфері.

З точки зору бухгалтерського обліку виникає суттєвий аспект, значущість якого полягає в тому чи буде віднесено суму витрат з навчання на поточні витрати, або ж такі витрати можуть вважатись капітальними. В національних стандартах бухгалтерського обліку [9] не передбачено класичної схеми для визнання витрат на навчання і підвищення кваліфікації кадрів. В П(С)БО 6 «Витрати» [10] передбачено лише можливість віднесення подібних видатків на витрати операційної діяльності підприємства. В той же час характер витрат на навчання може бути різним: поточні тренінги, семінари, несуттєва перепідготовка кадрів, які по суті не капіталізуються і витрати з навчання, яке передбачає видачу відповідного диплома, сертифіката, які вже можуть гарантувати отримання економічних благ нової якості. Основним концептуальним аспектом в даному випадку є питання можливості капіталізації витрат з навчання. За аналогією з матеріальними необоротними активами можна розглядати набір професійних якостей та здібностей працівника як капітал. Але базові навички та вміння є обов'язковим мінімумом, яким має володіти працівник для виконання своїх зобов'язань і такий набір його здібностей, отриманий в ході навчання або тренінгу навряд чи можна класифікувати як капітал. Але отримання освіти на замовлення підприємства – роботодавця в аспекті, який враховує специфіку роботи даного підприємства, отримання особливих професійних навичок високого рівня – це, можна вважати, є капітал, використання якого в роботі підприємства здатне принести додаткові економічні вигоди. Доцільним буде в даному випадку запропонувати обліковувати витрати на отримання такої професійної освіти високого рівня в якості необоротного нематеріального активу. Такий підхід до класифікації витрат на навчання персоналу підприємства не визначений національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку, але відповідає вимогам Міжнародних стандартів фінансової звітності та одному з головних принципів

їхнього застосування – принципу використання професійного судження. Порядок прийняття рішення про віднесення витрат на навчання на поточні витрати діяльності підприємства або ж на капітальні витрати повинен визначатись в наказі про облікову політику підприємства і концептуальна схема щодо прийняття такого рішення при управлінні витратами на навчання персоналу підприємства пропонується в такому вигляді (рис. 1).



Рис. 1. Концептуальна схема класифікації витрат на навчання персоналу промислового підприємства

Джерело: авторська розробка за [1;4]

Застосування підходу професійного судження при класифікації витрат підприємства проявляється в прийнятті рішення щодо капіталізації таких витрат або віднесення на поточні витрати діяльності. Для прийняття такого рішення на підприємстві, в наказі про облікову політику, мають бути чітко визначені межа суттєвості та критерії збільшення економічних вигід в результаті проходження працівником навчання. Так, наприклад, межею суттєвості для проведення капіталізації витрат на навчання працівників може вважатись сума витрачених коштів більше 1000 грн. на єдинократове відрядження або проходження навчання. Або увесь навчальний курс може вважатись таким, що підвищуватиме професійні якості працівника і всі витрати, які пов'язані з навчанням, накопичуватимуться на особовому рахунку працівника і в подальшому капіталізуватимуться при отриманні працівником диплома або іншого документа, який підтверджує факт завершення навчання.

Висновки. Незважаючи на більшу складність облікових процедур при здійсненні капіталізації витрат на підготовку і підвищення кваліфікації кадрів для промислового підприємства, такий підхід є більш достовірним, гнучким та дозволяє не спричинювати негативний вплив на показники фінансової звітності. Однак короткотермінові навчальні курси, семінари, форуми, які суттєво не збільшують економічних вигід для підприємства і допомагають працівникам бути в курсі останніх подій і новацій в сфері їхньої професійної діяльності, можуть бути віднесені до поточних витрат, з огляду на раціональність такого поводження з більшістю дрібних витрат. Алгоритм обрання підходу до визнання витрат на навчання персоналу підприємства являє собою використання підходу до професійного судження і дозволяє раціонально управляти витратами підприємства на утримання персоналу.

Запропоновані в статті концептуальні засади щодо управління витратами на підготовку кваліфікованих кадрів виробничого підприємства за допомогою вибору варіантів їхнього облікового відображення становлять теоретичну і практичну цінність, оскільки є основою для подальшої розробки методичного підходу до управління витратами на навчання персоналу на підприємстві.

Література

1. Міжнародні стандарти фінансової звітності / Міністерство фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/control/publish/article/main?art id=92410&cat id=92408>.
2. Білоус Л.Й. Підготовка кадрів для підприємств харчової галузі: розвиток та перспективи інноваційна економіка / Л.Й. Білоус // Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2013. - 5'2013(43)- С. 166-172.
3. Стимулювання фінансового забезпечення наукової діяльності в Україні / Б.В. Буркинський, О.І. Лайко // Економічні інновації: Зб. Наук. 304рр. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2014. — Вип. 57. — С. 7-16.
4. Граковський Ю. Витрати на навчання працівників підприємства [Електронний ресурс]. / Ю. Граковський // Вісник Державної фіскальної служби України. – Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/4114>
5. Іванова О. Облік витрат на навчання персоналу [Електронний ресурс]. /О. Іванова// Професійний бухгалтерський журнал Дебет-Кредит. – Режим доступу: <https://www.dt-kt.com/oblik-vitrat-na-navchannya-personalu/>
6. Податковий кодекс України. (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст.112) [Електронний ресурс]: Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: (<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>)
7. Кодекс законів про працю України. [Електронний ресурс]: Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/322-08>
8. Положення про професійне навчання працівників на виробництві, затверджене Наказом Міністерства освіти і науки України від 26.03.2001 р. № 127/151[Електронний ресурс]: Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0315-01>
9. Наказ Міністерства фінансів України Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 26 «Виплати працівникам». [Електронний ресурс]: Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1025-03>

10. Наказ Міністерства фінансів України Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 6 «Витрати». [Електронний ресурс]: Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>

Abstract

Conceptual and methodological approaches to the management of qualified personnel studies for the domestic industrial entities are defined on the basis of analytical and accounting regulation of recognition of financial and material contributions to the training of staff through their capitalization or referring to the cost of the current period.

In this article the solution to the problem of economically-effective method of costs for staff-training reporting of industrial enterprises is described and the definition of conceptual, scientific and methodological foundations for the organization of the management of training of qualified personnel for industrial enterprises in accounting and analytical aspects, are outlined. The special accent is dedicated to the requirements of current tax laws, regulations and of national and international standards of accounting and in the context of recognition and reflection of the cost of training staff in cost-effective for the company way, i.e. in order of prevention of excessive overestimation of costs and deterioration in financial reporting that allows to ensure the reliability of the costs reporting process via their capitalization with further amortization during the operating cycles of the company.

The conceptual approach that is proposed in the article includes the implementation of International Financial Reporting Standards method of the use of professional judgment. The requirements of current tax law are taken into account and it is proposed the approach to decision-making concerning the classification of expenditures, that allows to reliably report the information about the staff training in the financial statements without compromising of their data performance.

УДК 330.332 (477.6)

ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТЕРИТОРІЇ ПРІОРИТЕТНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Башинська М.І.

В статті розглядаються засади щодо узагальнення напрямів стимулювання інвестиційної діяльності на стадіях капіталовкладення, відтворення та реінвестування. Розглядаються основи інвестиційної діяльності та проаналізовано структура капітальних інвестицій і стан надходження та освоєння інвестицій на територіях пріоритетного розвитку України за регіонами. Визначено умови, бар'єри залучення інвестицій та запропоновано напрями стимулювання інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку.

Постановка проблеми. Сучасні умови ринкової економіки з мінливістю її кон'юнктури визначають необхідність забезпечення сталого соціально-економічного розвитку на основі трансформації у вигляді децентралізації, регіоналізації, комплексного розвитку видів економічної діяльності, досягнення стану збалансованості соціально-економічного, бюджетно-екологічного та інших інтересів. За останні роки функціонування національної економіки спостерігаються позитивні темпи її зростання і формування показників, що наближені до граничного рівня економічної та інвестиційної безпеки. Проте офіційно затвердженого методичного підходу до визначення ефективності функціонування інвестиційної системи на території пріоритетного розвитку України з врахуванням ринкових особливостей національної інвестиційної системи в Україні не визначено.

В сучасній національній економічній системі правове забезпечення повинно бути гармонізовано з інвестиційною політикою, а існуючі механізми, наприклад державно-приватного партнерства, мають сприяти створенню правових умов відповідно до пріоритетів інвестиційної діяльності країни. Сьогодні на територіях пріоритетного розвитку надзвичайно актуальними залишаються питання стимулювання саме інвестиційної діяльності. Проте в дійсних реаліях присутні дестабілізуючі фактори росту інвестиційної активності, в тому числі через невідповідність світовим практикам вітчизняного законодавства чи низьку ефективність нормативної бази банківського і валютного регулювання.

Тому особливу актуальність набуває моделювання інвестиційної діяльності держави у формуванні ефективного функціонування території пріоритетного розвитку України, орієнтованої на підвищення стійкості і конкурентоспроможності національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Класичні підходи до визначення результативності інвестиційної діяльності за стандартами і підходами розвинених країн світу, наведені в роботах Р. Брейлі та С.Майєрс, Л.Дж. Гітмана, Томаса Д. Симпсона, Дж. Сінкі мол., Й. Флеша, Е. Шенга та ін.

Питання ринку інвестицій і його впливу на розвиток економічної системи розглядалися в багатьох наукових роботах сучасних економістів, у тому числі дослідження ефективності інвестування в Україні на основі регулювання інвестиційної діяльності стали роботи Н.О. Татаренко, О.І.Бланка, та інші, а також моделювання інвестиційної діяльності держави у формуванні ефективного функціонування території пріоритетного розвитку України розглянуто у працях В. Василенка, В. Геєця, М. Долішнього, І. Лукінова, В. Мамутова, О. Малишко.

До досліджень проблем активізації інвестиційної діяльності й оцінці ефективності інвестування присвячені праці учених-економістів, як: Б.В.Буркинський, В.М.Геєць, М.І.Долішній, В.В. Ковальов, М.П. Денисенко.

У той же час проблеми дослідження ринку інвестицій у розвитку національної економіки потребують подальшої теоретичної розробки, оскільки аналіз причин, що перешкоджають підвищенню інвестиційної активності в економіці засвідчує недостатньо обґрунтовані можливості залучення й ефективного використання інвестицій для соціально-економічного росту.

Метою статті є визначення засад формування інвестиційної діяльності на території пріоритетного розвитку України з врахуванням ринкових особливостей національної інвестиційної системи в Україні.

Виклад основного матеріалу. Інвестиції як чинник розвитку функціонування національної економіки в цілому виявляється у відповідних функціях, які впливають на структуру суспільного виробництва та в умовах бюджетної недостатності ресурсів мають велику соціальну значимість. Інвестування представлено в Україні у вигляді складної соціально-економічної системи, яка ґрунтується на ринкових механізмах і підходах до господарювання та передбачає збалансованість інтересів й потреб учасників інвестиційного процесу, в тому числі і на територіях пріоритетного розвитку [4].

Інвестиційна діяльність на територіях пріоритетного розвитку здійснюється з метою залучення інвестицій у пріоритетні галузі виробництва. Територія пріоритетного розвитку - територія, на якій склалися несприятливі соціально-економічні та екологічні умови і на якій запроваджується спеціальний режим інвестиційної діяльності для створення нових робочих місць тощо.

Для інвестиційних процесів, що відбуваються актуальною буде така концептуальна схема дослідження, при якій весь інвестиційний цикл буде умовно розбито на стадії капіталовкладення, відтворення та реінвестування [1] (рис. 1).

Як свідчить закордонний досвід [8] головним джерелом капітальних інвестицій виступають власні кошти підприємств та організацій. Дана теза підтверджується за допомогою офіційних статистичних даних про джерела забезпечення інвестиційного процесу в Україні, серед яких основними виступають: 1) власні кошти суб'єктів ринку, що забезпечують більшу частину загального обсягу капіталовкладень; 2) кошти державного і місцевих бюджетів, кошти фізичних та юридичних осіб тощо [6].

В Україні в структурі капітальних інвестицій за джерелами фінансування за 2010-2015 роки найбільшу частку займали власні кошти суб'єктів господарювання (таблиця 1).



Рис. 1. Стадії фінансування інвестиційних процесів

Відповідно до [5], станом на 1 жовтня 2015 р. в Україні утворено 10 спеціальних (вільних) економічних зон (С(В)ЕЗ) та 65 територій пріоритетного розвитку із спеціальним режимом інвестиційної діяльності (ТПР). За даними статистичного спостереження, станом на 1 жовтня 2015 р. у 5 С(В)ЕЗ та на 7 ТПР реалізуються 66 проектів. Цими проектами передбачено надходження інвестицій в обсязі 870,7 млн.дол. США, з них у С(В)ЕЗ – 380,9 млн.дол. (43,8% загального обсягу), на ТПР – 489,8 млн.дол. (56,2%).

Таблиця 1

Структура капітальних інвестицій за джерелами фінансування за 2010-2015 роки

Джерела	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Кошти державного бюджету	5,66%	7,20%	5,96%	2,47%	1,25%	2,53%
Кошти місцевих бюджетів	3,17%	3,21%	3,13%	2,72%	2,70%	5,22%
Власні кошти підприємств та організацій	61,68 %	61,16 %	62,64 %	66,35 %	70,47 %	67,50 %
Кредити банків та інших позик	12,68 %	15,19 %	14,54 %	13,90 %	9,91%	7,59%
Кошти іноземних інвесторів	2,06%	2,09%	1,79%	1,71%	2,57%	3,00%
Кошти населення на будівництво житла	10,46 %	7,29%	8,26%	9,63%	10,06 %	11,71 %
Інші джерела фінансування	4,29%	3,86%	3,67%	3,22%	3,05%	2,44%

Джерело: [8]

За інвестиційними проектами, що реалізуються, фактично надійшло 972,6 млн.дол. інвестицій, з них 635,3 млн.дол. (65,3% обсягу надходжень) – у С(В)ЕЗ, 337,3 млн.дол. (34,7%) – на ТПР. Українськими інвесторами вкладено 623,0 млн.дол. інвестицій (64,1% загального обсягу), іноземними – 349,6 млн.дол. (35,9%). У січні-вересні 2015 р. внесено 21,1 млн.дол. українських інвестицій.

В реалізації інвестиційних проектів беруть участь інвестори з 18 країн світу. Найбільші обсяги інвестицій, які складають майже 92% від загального обсягу іноземних інвестицій з початку реалізації проектів, надійшли з: Німеччини – 217,8 млн.дол. (або 62,3% загального обсягу іноземних інвестицій); Японії – 61,8 млн.дол. (17,7%); Кіпру – 25,5 млн.дол. (7,3%); Польщі – 9,3 млн.дол. (2,7%); Данії – 6,3 млн.дол. США (1,8%).

Проте не зважаючи на відзначені зрушення в надходженнях та освоєння інвестицій у на території пріоритетного розвитку України за регіонами однією з причин повільного економічного росту є низька інвестиційна привабливість вільних економічних зон через недостатньо прозоре й непослідовне для бізнесу державне регулювання.

Таблиця 2

Надходження та освоєння інвестицій у на територіях пріоритетного розвитку України за регіонами у січні-вересні 2015 року

	Передбачено, тис.дол.США		Фактично надійшло інвестицій з початку, тис.дол.США		Освоєно інвестицій з початку, тис.дол.США	
	Проектом	На рік	Реалізації проектів	Звітного року	Реалізації проектів	звітного року
УКРАЇНА	870720.1	15064.5	972553.5	21091.2	852533.9	22006.1
Донецька область	496473.5	–	340439.0	–	256728.5	–
Житомирська область	300.0	-	300.0	–	300.0	–
Закарпатська область	268754.5	110.0	364090.7	3015.5	336322.1	4076.0
Львівська область	55811.1	14954.5	183234.0	15355.1	179054.0	14954.5
Одеська область	49381.0	–	84489.8	2720.6	80129.3	2975.6

Джерело: [5]

Важливо відмітити, що інвестиційний процес виступає як складна та система, яка об'єднує суб'єктів та інститутів. В роботі [2] наведено, що стан інституціонального забезпечення інвестиційного процесу є, в цілому, актуальним для всієї економічної системи з невеликими відхиленнями, з врахуванням особливостей розвитку окремих ринків [1]. В той же час даний показник повинен бути максимально комплексним і враховувати різні складові інституціонального забезпечення інвестиційного процесу. Тому в якості показників стану інституціонального середовища пропонуємо використати індекси:

1. Показник успішності ведення бізнесу (Doing Business), який є комплексним показником інституціонального, інфраструктурного забезпечення

ведення підприємницької діяльності і складається щорічно Світовим банком на основі річних даних.

2. Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index), який є результатом глобального дослідження і являє собою рейтинг різних країн за їхньою конкурентоспроможністю в економічній сфері.

Основними бар'єрами широкомасштабного залучення інвестицій на територіях пріоритетного розвитку України, на нашу думку, є [5; 9]:

- нерозвиненість фінансової інфраструктури в регіонах;
- низька активність банківського капіталу в інвестиційному процесі на території;
- недосконалість інвестиційної політики держави;
- низький рівень стимулювання розвитку малого підприємництва;
- низький рівень капіталізації прибутків та відсутність механізмів страхування інвестиційних ризиків;
- відсутність ефективних заходів державної політики у використанні державного інвестиційного ресурсу.

Не менш важливим кроком виступає, відповідно до Стратегії національної безпеки України [8], як підвищення інвестиційної привабливості галузей регіонів та інвестиційної безпеки на основі залучення інвестицій на територіях пріоритетного розвитку України.

Основними факторами інвестиційної привабливості територій визначено суму інвестиційних проектів, обсяги продукції, суму податкових пільг, суму відрахувань до бюджетів та суму кредитних вкладень банківських установ.

На нашу думку, основними напрямками забезпечення інвестиційної привабливості на територіях пріоритетного розвитку України є:

- залучення капіталу банків до реалізації фінансових методів стимулювання;
- економічної обґрунтованості податкових реформ та запровадження мораторію на внесення змін до податкового законодавства
- розвиток державно-приватного партнерства в інвестиційній сфері;
- формування раціональної податкової політики для стимулювання інвестиційного процесу;
- усуненню диспропорції в розподілі іноземних капіталів по регіонах;
- розвиток різних форм кооперації (венчурних, лізингових), що раціонально сполучить переваги різних видів інвестицій
- регіональна підтримка малих та середніх підприємств;
- удосконалення інституціонального забезпечення інвестиційного процесу з врахуванням особливостей розвитку окремих ринків.

Висновки. В результаті дослідження обґрунтовано, що території пріоритетного розвитку є однією з чинних форм спеціальних правових режимів економічної діяльності в Україні та потребують урахування особливостей вітчизняної інвестиційної діяльності в рамках реалізації державної інвестиційної політики.

Обґрунтовано, що основними бар'єрами залучення інвестицій залучення інвестицій на територіях пріоритетного розвитку України є : нерозвиненість фінансової інфраструктури в регіонах; низька активність банківського капіталу в інвестиційному процесі на території; недосконалість інвестиційної політики держави; низький рівень стимулювання розвитку малого підприємництва; низький рівень капіталізації прибутків та відсутність механізмів страхування

інвестиційних ризиків; відсутність ефективних заходів державної політики у використанні державного інвестиційного ресурсу.

Крім того проблеми дослідження ринку інвестицій у розвитку національної економіки потребують подальшої теоретичної розробки, оскільки аналіз причин, що перешкоджають підвищенню інвестиційної активності в економіці засвідчує недостатньо обґрунтовані можливості залучення й ефективного використання інвестицій для соціально-економічного росту.

Література

1. Буркинський Б. Механізми активізації відтворювальних процесів в умовах трансформації економіки України / Б.В. Буркинський, О.І.Лайко // Проблеми ринка и развития регионов Украины в 21 столетии: Матеріали наук.-практ. конф., м. Одеса, 11 травня 2010р. - О., 2010. - С. 25-27.
2. Башинська М.І. Концептуальні засади визначення ефективності інвестиційної діяльності національної економіки: ринковий вимір / Коваль В.В., Башинська М.І., Лайко О.І., Чехович З.В. // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право: Науковий журнал. – 2015. – № 5-6 (82-83). – С.105-115.
3. Лысюк В.М. Воспроизводственная функция товарных рынков / В.М. Лысюк. - Одеса: ИПРЕЕД НАН України, 2011. - 224с.
4. Надходження та освоєння інвестицій у спеціальних (вільних) економічних зонах та на територіях пріоритетного розвитку України за інвестиційними проектами: Статистичний бюлетень – Режим доступу:http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publinvest_u.htm
5. Малишко О.В. Стимулювання інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.10.01 / О.В. Малишко ; НАН України. Ін-т екон.-правов. дослідж. — Донецьк, 2003. — 19 с.
6. Мартиненко В.Ф. Державне управління інвестиційним процесом в Україні/ В.Ф. Мартиненко. - К.: Вид-во НАДУ, 2005. - 296с.
7. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2015 рік: [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2015/ibd/iki_ed/iki_ed_u/kied_15_u.htm
8. Стратегія національної безпеки України: Указ Президента України від 26.05.2015 № 287 // Офіційний вісник України – 2015 – № 43 – стор. 14.

Abstract

In the article bases on summarizing trends stimulate investment in the stages of investment, reinvestment and reproduction. We consider framework for investment and analyzes the structure of capital investments and state income and development investments to Ukraine territories of priority development regions. The conditions to attract investment barriers and proposed lines of stimulation of investment activity in territories of priority development.

It is reasonable in the article, that in the national economic system the legal providing must be harmonized with an investment policy, and existent mechanisms, for example state-private partnership, must assist creation of legal terms in accordance with priorities of investment activity of country. Therefore on territories of priority development the extraordinarily actual are remained by questions

stimulation self of investment activity, however in actual realities present destabilizing factors of height of investment activity, including through disparity to world practices of home legislation or subzero efficiency of normative base of the bank and currency adjusting.

It is exposed, that an investment process comes forward as difficult and system which unites subjects and institutes. It is in-process resulted, that the state of the institutional providing of investment process is, on the whole, actual for all economic system with small rejections, taking into account the features of development of separate markets. At the same time this index must be maximally complex and to take into account the different constituents of the institutional providing of investment process. Therefore as indexes of the state of institutional environment we suggest to use indexes: Doing Business; The Global Competitiveness Index.

Reasonably, that the basic barriers of bringing in of investments of bringing in of investments on territories of priority development of Ukraine it is been: lack of development of financial infrastructure in regions; subzero activity of bank capital in an investment process on territory; imperfection of investment policy of the state; low level of stimulation of development of small enterprise; low level of capitalization of incomes and absence of mechanisms of insurance of investment risks; absence of effective measures of public policy is in the use of state investment resource.

In addition the problems of market of investments research in development of national economy require further theoretical development, as an analysis of reasons which hinder to the increase of investment activity in an economy certifies reasonable not enough possibilities of bringing in and effective use of investments for a socio-economic height.

УДК 504.332 (477.7)

ТУРИСТИЧНА ПРИВАБЛИВІСТЬ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ПРИРОДНО-ЗАПОВІДНОГО ФОНДУ ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Беляєва С.С.

У статті окреслено основні концептуальні засади для створення потенційно привабливого туристичного продукту на територіях та об'єктах природно-заповідного фонду (далі – ПЗФ) Черкаської області. Акцентовано увагу на рекреаційній складовій окремих територій та об'єктів ПЗФ адміністративно-територіальних одиниць (далі – АТО) області.

Вступ. В сучасних умовах господарювання необхідно враховувати вимоги, що ґрунтуються на засадах збалансованого розвитку територій, і саме рекреаційна сфера діяльності цілком може відповідати стратегічним напрямкам розвитку індустрії гостинності, туризму, послуг для відпочинку, оздоровлення та лікування рекреантів. У зв'язку з цим вимоги щодо дотримання умов забезпечення збалансованого використання ПЗФ України є одним із важливих стрижнів у рекреаційній діяльності.

Постановка проблеми. Важливе значення для розвитку рекреації та місцевого територіального збалансованого ведення господарської й соціально спрямованої діяльності має організація та надання рекреаційних послуг на рекреаційних територіях і об'єктах, серед яких достатньо потужний туристичний потенціал має ПЗФ.

Для забезпечення збалансованого (сталого) розвитку кожного регіону України потрібно раціонально використовувати природні ресурси, котрі не завжди мають обґрунтовану кількісну та якісну оцінку. Здебільшого оцінюються корисні копалини, а інші природні ресурси, зокрема поверхневі та підземні води, ґрунти, ландшафти, рослинний і тваринний світ, ПЗФ, рекреаційно-туристичні ресурси оцінюються недостатньо [1].

Існуюча система природоохоронних об'єктів Черкащини сформувалась на основі концептуальних засад програми формування загальнодержавної мережі ПЗФ, а отже, потребує науково-обґрунтованого аналізу з урахуванням екологічних, економічних, міждержавних вимог до її формування, утримання та збалансованого використання. На прикладі Черкаської області в науковій роботі висунута задача необхідності врахування вимог сучасності для розвитку туристичної діяльності з урахуванням перспективи народно-господарської діяльності регіону.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї проблематики. З питань наукового дослідження рекреаційної привабливості територій ПЗФ Черкаської області в Україні опубліковано досить незначну кількість робіт. Серед авторів, які за останні 5 років досліджували природні ресурси та аналізували окремі аспекти ПЗФ, зокрема й Черкаської області, можна назвати С.М. Конякіна [1], І.А. Чемерис [2], І.П. Козинську [3] і ряд науковців, які акцентують увагу на

привабливості окремих територій та об'єктів ПЗФ для розвитку рекреаційних послуг.

Базовими джерелами інформації для науковців залишаються звітні документи про економічний стан регіонів України, АТО; галузеві документи (стратегічні та звітні); статистичні збірники тощо [4-5].

Формування завдання. У науковому дослідженні необхідно здійснити аналіз існуючих природно-заповідних територій (далі – ПЗТ) Черкаської області, які можуть мати інтерес для туристів, зокрема визначити природні ресурси, як потенційно привабливі для ознайомлення рекреантами, створення туристичного продукту та організації збалансованих туристичних послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до чинного законодавства України до ПЗФ належать «ділянки суші і водного простору, природні комплекси та об'єкти яких мають особливу природоохоронну, наукову, естетичну, рекреаційну та іншу цінність і виділені з метою збереження природної різноманітності ландшафтів, генофонду тваринного і рослинного світу, підтримання загального екологічного балансу та забезпечення фонового моніторингу навколишнього природного середовища» [6].

Як відомо, розвиток рекреаційної діяльності, створення сприятливих екологічних умов для здоров'я людини нерозривно пов'язані з природно-заповідною справою, адже рекреаційні ресурси і курортні зони – це невід'ємна складова національних природних парків (далі – НПП), регіональних ландшафтних парків (далі – РЛП), парків-пам'яток садово-паркового мистецтва (далі – ППСІМ). ПЗТ мають дієве значення для формування збалансованого ресурсозбереження, сприяння поліпшенню стану навколишнього середовища та здоров'я людини [3].

Серед ряду позитивних факторів ПЗТ, що можуть сприяти охороні здоров'я людини, – очищення повітря; абсорбування забруднювачів; забезпечення чистоти та повноводності водних ресурсів. На територіях ПЗФ та їх буферної зони можуть організовуватися оздоровчі установи, діяльність яких спрямована на фізичну реабілітацію населення; в умовах дикої природи можуть використовуватися певні продукти, що застосовуються в місцевих дієтах та нетрадиційній медицині, та для збереження генетичного банку для нових і відомих ліків.

Одним із найбільш використовуваних рекреаційних пропозицій на територіях ПЗФ серед рекреантів є відпочинок серед незайманої природи, спостереження за об'єктами природи, що сприяє збагаченню життя людини, зняттю стресів, підвищенню ефективності у роботі. Науковці зазначають про можливість інтегрування природоохоронних проектів ПЗТ із проектами збалансованого розвитку сільської місцевості та сільського господарства, в результаті чого можливо якісно вести сільськогосподарське виробництво та виробляти екологічно чисту продукцію [3].

На Черкащині представники державної влади, місцевих органів самоврядування, громадські організації, об'єднання екологічного та туристичного спрямування приділяють відповідну увагу збереженню та збалансованому розвитку ПЗТ [3, 4]. У табл. 1 відображено кількісні показники об'єктів ПЗФ, зокрема загальнодержавного та місцевого значення, станом на 01.01.2016 р. [4, с. 98].

Отже, в цілому за період із 1990 р. до 2016 р. має місце збільшення територій та об'єктів ПЗФ, як за кількісними показниками, так і за площею.

Наразі в області тривають роботи з популяризації створення НПП «Холодний Яр» [7-8]. Враховуючи вище наведені дані щодо рекреаційної цінності певної території НПП та перспектив її розвитку, варто з метою сприяння збалансованому розвитку регіонів України, збереження природної, культурної, історичної спадщини зазначити про необхідність здійснити моніторинг усіх рекреаційних територій та об'єктів ПЗФ Черкащини, створити реєстр цих територій та об'єктів, а також кадастр цінних рекреаційних ресурсів [3].

Таблиця 1
Кількісні показники об'єктів ПЗФ станом на 01.01.2016 р.

Найменування об'єктів ПЗФ	Об'єкти природно-заповідного фонду					
	Загальнодержавного значення		Місцевого значення		Всього	
	Кількість	Площа	Кількість	Площа	Кількість	Площа
1	2	3	4	5	6	7
1. Природні заповідники	1	8634,88	-	-	1	8634,88
2. Біосферні заповідники	-	-	-	-	-	-
3. НПП	2	11227,2283	-	-	2	11227,2283
4. Дендрологічні парки	1	179,18	-	-	1	179,18
5. РЛП	-	-	1	5562,5	1	5562,5
6. Заказники – всього, в т.ч.:	5	13882,0083	217	28308,0453	222	42190,0536
ландшафтні	2	8276,0083	18	4530,9297	20	12806,938
Лісові	-	-	1	12,7	1	12,7
ботанічні	1	166,0	56	10362,01	57	10528,01
загальнозоологічні	-	-	10	7973,5753	10	7973,5753
орнітологічні	1	4500,0	4	340,90	5	4840,9
ентомологічні	-	-	12	111,9	12	111,9
іхтіологічні	-	-	1	120,0	1	120,0
гідрологічні	1	940,0	115	4856,08	116	5796,08
загальногеологічні	-	-	-	-	-	-
7. Пам'ятки природи – всього,	6	680,0	187	721,325	193	401,325
у т.ч.:	4	590,0	10	239,4746	14	829,4746
ботанічні	1	85,0	111	369,2454	112	454,2454
гідрологічні	-	-	34	60,815	34	60,815
зоологічні	1	5,0	2	0,02	3	5,02
геологічні	-	-	30	51,77	30	51,77
8. Ботанічні сади	-	-	-	-	-	-
9. Зоологічні парки	1	4,37	-	-	1	4,37
10. ППСІМ	6	688,89	51	683,2865	57	1372,1765
11. Заповідні урочища	-	-	52	3743,09	52	3743,09
РАЗОМ	22	35296,5566	508	39018,2468	530	74314,8034

З метою сприяння соціально-економічному та збалансованому розвитку територій, які мають рекреаційні ресурси, доцільно було б посилити увагу екологічних, освітніх, історико-культурних, туристичних, оздоровлювально-

лікувальних, інформаційних та інших закладів (установ) щодо визначення критеріїв сприяння розвитку рекреаційного сегменту економіки.

До Списку історичних населених місць Черкаської області згідно даних офіційних звітів увійшли: Городище, Звенигородка, Золотоноша, Кам'янка, Канів, Корсунь-Шевченківський, Лисянка, Сміла, Стеблів, Тальне, Умань, Черкаси, Чигирин. Розглянемо деякі з них.

Прикладом створення та запровадження ефективного організаційно-економічного механізму щодо збалансованого використання територій та об'єктів ПЗФ в міському середовищі можна назвати місто Черкаси, де вирішення питань поводження з ПЗФ покладені на комунальне підприємство (далі – КП) «Дирекція парків» Черкаської міської ради. Це – сучасне підприємство, основним видом діяльності якого є організація і проведення робіт із благоустрою та утримання парків і скверів, створення комфортних і безпечних умов для активного відпочинку та розваг мешканців міста, задоволення культурних запитів різноманітних груп населення та забезпечення умов для відновлення фізичних і духовних сил, спілкування людей у сфері дозвілля, збереження «зелених легенів міста» для майбутніх поколінь. КП опікується 21 парком і сквером міста [9].

На території м. Черкаси нараховується 24 об'єкта ПЗФ загальною площею 171,72 га. І хоча показник заповідності (відсоток об'єктів ПЗФ до площі району) у м. Черкаси нижче за середньообласний показник (налічує 2,213%, при середньому по області – 3,0%) [9], треба враховувати відмінність урбанізованого середовища та сільської місцевості з відповідними природними ресурсами.

Проблемним є те, що не повною мірою вирішується питання щодо встановлення в природі (на місцевості) територій та об'єктів ПЗФ. Із 24 об'єктів ПЗФ міста винесено в природу 10 об'єктів площею 149,50 га [10]. Згідно звітних документів КП «Дирекція парків» на сьогодні оформлені в постійне користування й отримані державні акти на 5 земельних ділянок: Парк «50-річчя Жовтня» (нині – «Сосновий бір»), Парк «Перемога», Парк «Казка», Дитячий парк, сквер по вул. Хрещатик [9]. У стадії оформлення перебуває 11 земельних ділянок під парками та скверами. У 2013 р. на розроблення проєктів створення території і об'єктів ПЗФ та організації їх території виділено 92,2 тис. грн. [10]. З парками у Черкасах зазвичай пов'язують різноманітні види дозвілля черкашан. Загалом протягом року відбувається більше сотні заходів. Це – фестивалі, змагання, концерти, акції. Серед установ ПЗФ у Черкасах варто зазначити КП «Черкаський зоопарк», основною метою якого є здійснення заходів, спрямованих на створення оптимальних умов для поступового перетворення Черкаського міського зоологічного парку в сучасний природоохоронний, культурно-освітній, науково-дослідний заклад з врахуванням кращих міжнародних практик [11]. Основними завданнями є: збільшення площі території/обсягів простору із гарантуванням безпечних і комфортних умов перебування рідкісних і зникаючих видів тварин; створення підприємства нового типу під назвою «Зоопарк майбутнього» та позитивного іміджу зоопарку як природоохоронної установи на загальнодержавному та міжнародному рівнях; впровадження інформаційно-просвітницьких заходів, спрямованих на формування свідомого та гуманного ставлення до тварин; розвиток міжрегіонального та міжнародного партнерства з питань збереження рідкісних та зникаючих видів тварин [11].

Отже, рекреаційний потенціал ПЗФ м. Черкаси має тенденцію до покращення свого стану та подальшого розвитку з урахуванням вимог до збалансованого (сталого) розвитку територій.

Важливим спектром популяризації рекреаційних територій Черкащини, зокрема ПЗФ, є ініціативні заходи, спрямовані на їх дослідження та висвітлення в наукових і популярних засобах. В якості прикладу може бути наведена дводенна «Вікі-експедиція», здійснена на території Корсунь-Шевченківського району Черкаської області [12]. Одна з мотивацій для експедиції – відсутність в українській «Вікіпедії» достовірних статей про практично всі об'єкти ПЗФ Корсунь-Шевченківського району Черкаської області, а також фотографій у базі конкурсу «Вікі любить Землю» [13]. Однією з причин організації та здійснення дослідницької експедиції на Корсунщині є те, що всі об'єкти ПЗФ (окрім Корсунь-Шевченківського парку) не позначені на місцевості, не мають охоронних знаків та інформаційних аншлаків. Крім того, в Міністерстві екології та природних ресурсів відсутня документація про ці території та об'єкти ПЗФ [14-15].

Доцільно зазначити, що людям, зацікавленим у пізнанні природи рідного краю, навіть за умов наявності вище зазначених установ і об'єктів ПЗФ, практично ніде отримати інформацію про розміщення заповідних територій, а це гальмує можливості для створення туристичної привабливості та розвитку рекреаційних послуг, зокрема й на Корсунщині. Це, зокрема, спонукало учасників «Вікі-експедиції» прагнути доповнити «Вікіпедію» статтями про території ПЗФ, проілюструвати статті про заповідні об'єкти та інші цінні природні території, види рослин і тварин, поширені в районі [13]. На території державного підприємства (далі – ДП) «Корсунь-Шевченківське лісове господарство» розташовані 7 заказників місцевого значення та 6 пам'яток природи державного і місцевого значення. З них найцікавіші для туристів – «Казберова криниця», «Підсніжник», гора «Дивиця»; гора «Пастушка» [12]. Учасники експедиції обстежили три ділянки, що наразі проєктуються для створення нових територій ПЗФ у Корсунь-Шевченківському районі: каньйон р. Рось та ділянка її колишнього русла в с. Стеблів, схил із ковиловим степом між с. Стеблів і с. Виграїв і схил із ковилово-різнотравним степом біля с. Виграїв. Після того, як ці ділянки будуть оголошені рішенням Черкаської обласної ради заповідними, відзнятий фотоматеріал зможе стати ілюстрацією статей про ці заповідні території [13].

Отже, саме завдяки науковцям, ентузіастам-історикам, краєзнавцям і природознавцям, екологам, туристичним організаціям та іншим, небайдужим до краєзнавчої, природної та історичної спадщини людям, можливо уточнити місце розташування певних територій та об'єктів ПЗФ, дослідити їх сучасний стан, наявні та зниклі артефакти, сприяти відновленню, створенню нових і популяризації існуючих, як привабливих для рекреантів рекреаційних ресурсів і відповідних рекреаційних послуг.

Серед привабливих рекреаційних територій та об'єктів треба відзначити особливості ПЗФ області, але розподіл об'єктів та територій ПЗФ у межах адміністративних районів області є вкрай нерівномірним. Загалом на території Черкаської області сформовано загальну мережу ПЗФ, яка здебільшого охоплює найцінніші природні комплекси або їх ділянки. Проте ще не всі природні комплекси та об'єкти, які заслуговують на увагу, належать до ПЗФ.

Загальнодержавною програмою формування національної екологічної мережі України на 2000-2015 р. передбачалося, зокрема, розширення територій Канівського природного заповідника (довести площу до 5858,6 га) з присвоєнням йому біосферного статусу. Внаслідок цього та інших територій доведення площі природного заповідання в межах Черкаської області мали б складати більше, як 10%. До сьогодні жоден з цих об'єктів не створено [16].

У Канівському районі є 7 туристичних маршрутів: «Межирицька стоянка мисливців на мамонтів»; «Від Канівського Поросся до Київської Русі»; «Канівщина – колиска козацтва»; «Подорож на Трахтемирівський півострів»; «Шевченківські місця на Канівщині»; «Гоголівські місця на Канівщині»; «Букринський плацдарм» [16]. Зокрема, на території державного історико-культурного заповідника «Трахтемирів» розташовано 81 археологічна, 9 історичних і 9 природних визначних пам'яток [17].

За підпорядкуванням і статусом в Україні, як зазначалося вище, виділяють заповідні території та об'єкти загальнодержавного та місцевого значення. Поряд із РЛП місцевого значення «Трахтемирів» у Канівському районі функціонує єдиний на Черкащині Канівський природний заповідник, створений у 1923 р. (площа – 20,27 км²). Цей заповідний об'єкт є резерватом природного генофонду широколистяного лісу і лугового степу Правобережного лісостепу України. Територія заповідника складає 4,5% від площі всіх об'єктів ПЗФ області [17].

Не менш поширеними у Черкаській області є пам'ятки природи. Їх налічується 186 одиниць (38,1% від загальної кількості об'єктів ПЗФ), з них 6 – загальнодержавного і 180 – місцевого значення. Проте пам'ятки природи займають площу лише 14,408 км² (3,2% від площі всіх об'єктів ПЗФ). Більшість з них розміщена у Черкаському районі (27 об'єктів), а також у Канівському (19 об'єктів) і Корсунь-Шевченківському (12 об'єктів) районах. Помітну частину займають також комплексні пам'ятки природи (1,8% від площі всіх об'єктів ПЗФ) [17].

У Черкаській області нараховують 51 заповідне урочище, що становить 10,45% від загальної кількості об'єктів ПЗФ. Це – 42,919 км² (9,54% площі об'єктів ПЗФ). Більшість заповідних урочищ розміщена у Канівському районі (19 об'єктів). За абсолютною кількістю природоохоронних територій та об'єктів лідирує Канівський район, в якому налічується 78 об'єктів (16% від загальної їх кількості) [17].

Канівський заповідник розташований в центрі Канівського району. Різноманітна флора заповідника, зокрема там зростає 5 видів рослин, занесених до Європейського червоного списку, 29 – до Червоної книги України [18]. Мінливість рельєфу заповідника забезпечує видове різноманіття рослинного та тваринного світу. Основними функціями заповідника є охорона унікальних природних комплексів лісостепу України, збереження біорізноманіття, моніторинг динаміки природних процесів. Зручним і привабливим для рекреантів і туристів, зокрема, є той факт, що заповідник територіально є сусідом м. Канів, одного з туристичних центрів країни. Розуміючи це, співробітники заповідника організували декілька екологічних екскурсійних маршрутів безпосередньо в заповіднику. Для відвідування заповідника необхідно отримати спеціальний дозвіл, що обов'язково враховується в якості сервісної послуги для рекреантів і туристів.

За офіційними показниками кількість туристів на Черкащині повільно, але

стабільно зростає. В той же час, туроператори стверджують про зменшення охочих відправитися з ними у тур Черкащиною. Частково це пояснюється кризою, частково – новими тенденціями у способах подорожування. Упродовж 2014 р. історико-культурні об'єкти регіону відвідало близько 709 тис. туристів та екскурсантів, що перевищує показники 2013 р. більш ніж на 6 тисяч осіб. За 2015 р. кількість відвідувачів становила майже 710 тисяч [18], що вираховується лише за даними музеїв і заповідників. Близько 80% відвідувачів приїждять на Черкащину з метою ознайомлення з історичним і культурним потенціалом регіону. Найбільше Черкащиною цікавляться безпосередньо мешканці області та гості з найближчих регіонів: Кіровоградської, Полтавської та Київської областей, а також із Німеччини та Італії.

Варто зазначити, що для України Черкащина залишається ще непізною з точки зору туристичної привабливості, а туристичний потенціал регіону перебуває у стані розвитку, що потребує активізації значних зусиль державних органів влади, місцевих органів самоврядування, туристичних фірм, ініціативи на місцях.

Прикладом може слугувати Тальнівський район Черкаської області, що може пишатися своїми артефактами, пов'язаними з так званою «трипільською культурою» [19]. Словосполучення «трипільська культура» в наш час стало в Україні досить популярним і часто вживаним. До цієї давньої і загадкової культури звертаються не лише археологи та історики. Все частіше намагаються «черпати» з цієї тисячолітньої глибини інформацію для себе політики, діячі модних релігійних течій, митці і просто пересічні люди. Саме з трипільською культурою, що визнана однією з найвідоміших культур світу, пов'язана давня та сучасна історія Тальнівщини [20].

Державний історико-культурний заповідник «Трипільська культура» створений Постановою Кабінету Міністрів України № 284 від 13.03.2003 р. та розпочав свою діяльність у липні 2003 р. Він є одним із семи історико-культурних заповідників Черкащини. Заповідник є комунальним закладом Черкаської обласної ради та перебуває в підпорядкуванні управління культури Черкаської облдержадміністрації. На жаль досі заповіднику не вдається змінити цільове призначення землі на цих пам'ятках і зупинити на них сільськогосподарський обробіток ґрунту. Приміщення музею заповідника сьогодні є об'єктом незавершеного будівництва (фінансування будівельних робіт призупинені з 2008 р.) [21]. У зв'язку з незавершеністю будівельних робіт, відсутністю необхідної для відвідувачів інфраструктури та штату працівників, сьогодні експозиція недоступна в звичному музейному режимі, лише – за попередньою домовленістю за контактами [22].

З метою розширення мережі територій та об'єктів ПЗФ області за клопотаннями районних державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування та поданням обласної державної адміністрації рішеннями Черкаської обласної ради в 2014-2016 рр. оголошено 8 територій та об'єктів ПЗФ місцевого значення загальною площею 166,1414 га [23-24]. Стратегією регіонального розвитку області на період до 2020 року та Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2020 року, Обласною програмою охорони навколишнього природного середовища на 2016-2020 роки передбачено збільшення питомої ваги площі земель ПЗФ до площі Черкаської області до 01.01.2017 – з 3,0% до 6,6% [25-26]. Отже, питання туристичної

привабливості рекреаційних територій ПЗФ Черкаської області є одними з пріоритетних.

Висновки. У науковому дослідженні визначено потенційно привабливі для туристів ПЗТ Черкаської області, для чого здійснено аналіз природних ресурсів Черкащини, які можуть бути цікавими та привабливими для ознайомлення рекреантами, створення туристичного продукту та організації збалансованих туристичних послуг на територіях ПЗФ. Створення туристично привабливих пропозицій на цих територіях у будь-якому регіоні України потребує вагомих знань, практичних навичок і вміння застосовувати відповідну тактику для господарювання та навиків для стратегічного мислення й реалізації інноваційних ідей. Для створення привабливого туристичного продукту вагоме значення мають такі фактори, як природні ресурси; безпека; історична, культурна та краєзнавча спадщина; наявність туристичних об'єктів і туристичної інфраструктури тощо.

Аналіз природних ресурсів Черкаської області засвідчує наявний значний потенціал корисних копалин, поверхневих і підземних вод, боліт, родючих ґрунтів, лісів, рослинного і тваринного світу, рекреаційно-туристичних можливостей. Проблемою сьогодення є необхідність всебічного аналізу природних ресурсів, їхня оптимізація і раціональне використання з відповідними екологічними вимогами.

За результатами наукового дослідження можливо зробити висновок про необхідність збереження та відновлення ПЗТ та об'єктів Черкаської області, та за умов дотримання вимог до збалансованого розвитку територій створювати нові, привабливі для рекреантів, туристичні продукти.

Отже, для реалізації амбітних планів щодо створення привабливих туристичних пропозицій на територіях ПЗФ Черкаської області необхідно поєднати зусилля державних, місцевих органів влади та громадськості; активізувати молодь в напрямку вивчення та популяризації потенційних можливостей природних територій та об'єктів; забезпечити дотримання вимог збалансованого розвитку територій та об'єктів ПЗФ.

Література

1. Конякін С.М. Природні ресурси Черкаської області / С.М. Конякін, І.А. Чемерис // Зб. наук. статей «ІІІ-го Всеукраїнського з'їзду екологів з міжнародною участю». – Вінниця, 2011. – Том.1. – С. 270-273 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://eco.com.ua/>
2. Конякін С.М. Сучасний стан природно-заповідного фонду Черкащини // Географія та екологія: наука і освіта. – Умань, 2010. – С. 102- 104.
3. Козинська І.П. Сучасний стан природно-заповідного фонду Черкаської області та шляхи його оптимізації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://rusnauka.com/13_EISN_2009/Ecologia/45415.doc.htm
4. Регіональна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Черкаській області у 2015 році управління екології та природних ресурсів Черкаської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Users/user/Downloads/Dop_2015.pdf
5. Екологічний паспорт Черкаської області за 2015 рік. – С. 141-160 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eco.ck.ua/>

6. Про природно-заповідний фонд України : Закон України № 2456-ІІ від 16.06.1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2456-12>.
7. Природні ресурси Черкаської області [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://eco.com.ua/content/prirodni-resursi-cherkaskoi-oblasti>
8. Офіційний сайт управління екології та природних ресурсів Черкаської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eco.ck.ua/index.php?option>
9. КП «Дирекція Парків» : Звіт про роботу за 2015 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: file:///C:/Users/user/Downloads/Direkcija_parkiv_2015.pdf
10. Стан встановлення меж у природі (на місцевості) територій та об'єктів природно-заповідного фонду у м. Черкаси [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.eco.ck.ua/index.php?catid=43:2009-10-19-14-07-19&id=657:2012-12-25-07-50-06&option=com_content&view=article
11. Черкаський міський зоологічний парк : Звіт про роботу за 2015 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.rada.cherkassy.ua/upload/Zoopark_2015.pdf
12. Офіційний сайт ДП «Корсунь-Шевченківське лісове господарство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lis-ck.gov.ua/articles/show/id/25>
13. Заповідну Корсунщину вивчили учасники вікіекспедиції [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://uk.wikinews.org/wiki/>
14. Вікі-експедиції/Заповідна Корсунщина [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ua.wikimedia.org/wiki/Вікіекспедиції/Заповідна_Корсунщина
15. Корсунь-Шевченківський державний історико-культурний заповідник [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrfoto.net/infonp_4-83.html
16. Офіційний сайт Канівської районної державної адміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kanivsky-rajon.gov.ua/tr_page.php?p=798
17. Парки и заповедники Черкасской области [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nature.ck.ua/parks/index.html>
18. Як і де подорожувати: плюси та мінуси туристичних маршрутів Черкащини [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://provse.ck.ua/yak-i-de-podogozhuvaty-plyusy-ta-minusy-turystychnyh-marshrutiv-cherkaschny/>
19. Загальні відомості про Тальнівський район [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ck-oda.gov.ua/talnivskuj-rajon/>
20. Трипільська культура, як явище [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://talnarn.gov.ua/tripilska-kultura/tripillya/>
21. Офіційний сайт Тальнівської РДА [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://talnarn.gov.ua/>
22. Заповідник «Трипільська культура» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://talnarn.gov.ua/tripilska-kultura/zapovidnik/>
23. Нарada «Про розвиток природно-заповідного фонду області» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.eco.ck.ua/index.php?catid=43:2009-10-19-14-07-19&id=1092:22-q-q&option=com_content&view=article
24. Заходи зі збільшення питомої ваги площі природно-заповідного фонду [Електронний ресурс]. – Режим доступу : eco.ck.ua/docs/OP_Dod_3.doc

25. В області працюють над збільшенням територій природно-заповідного фонду [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vycherpno.ck.ua/v-oblasti-pratsyuuyut-nad-zbilshennyam-teritorij-prirodno-zapovidnogo-fondu/>

26. Протокол засідання постійної комісії з питань екології, природокористування, ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС та інших надзвичайних ситуацій від 18.06.2015 м. Черкаси № 31 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : file:///C:/Users/user/Downloads/18062015_ekolog.pdf

Abstract

In the modern terms of manage it is necessary to take into account requirements that are base on principles of the balanced development of territories, and exactly the recreational sphere of activity fully can answer strategic directions of development of industry of hospitality, tourism, services for rest, making healthy and treatment of recreational.

In this connection requirements in relation to the observance of terms of providing of the balanced use of the naturally-protected fund of Ukraine are one of important bars in recreational activity.

For providing of the balanced (permanent) development of every region of Ukraine it is needed rationally to use natural resources that have a reasonable quantitative and quality estimation not always. Minerals are mostly estimated, and other natural resources in particular superficial and underground water, soils, landscapes, vegetable and animal world, ПЗФ, recreational-tourist resources are estimated not enough.

The existent system of nature protection objects of Cherkasy Oblast was formed on the basis of conceptual principles of the program of forming of national network of ПЗФ, and thus, needs a scientifically-reasonable analysis taking into account ecological, economic, intergovernmental requirements to her forming, maintenance and balanced use. On the example of the Tcherkasy area in the advanced study the pulled out task of necessity of taking into account of requirements of contemporaneity for development of tourist activity taking into account the prospect of folk-economic activity of region.

An important value for development of recreation and local territorial balanced conduct of economic and socially directed activity organization and grant of recreational services have on recreational territories and objects among that powerful enough tourist potential has the naturally-protected fund.

Creation tourist of attractive suggestions on these territories in any region of Ukraine needs ponderable knowledge, practical skills and ability to apply corresponding tactics for a manage and skills for the strategic thinking and realization of innovative ideas.

For creation of attractive tourist product such factors have a ponderable value, as natural resources; safety; historical, cultural and regional heritage; presence of tourist objects and tourist infrastructure and others like that.

In the article basic conceptual principles are outlined for creation potentially of attractive tourist product on territories and objects of ПЗФ of the Tcherkasy area. Attention is accented on the recreational constituent of separate territories and objects of ПЗФ of administrative-territorial units of area.

УДК 336.7:330.524

ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ТЕЗАВРОВАНИХ ГРОШЕЙ ДЛЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА ТА ФІНАНСОВОГО РИНКУ

Добровольський О. І.

Розглянуто проблему використання потенціалу готівкових заощаджень фізичних осіб для розвитку підприємництва та фінансового ринку. Досліджено динаміку показників, які характеризують стан готівкового ринку. Синтезовано новий фінансовий інструмент та доведено його економічну ефективність на практичному прикладі.

Вступ. За межами фінансового ринку накопичена значна сума коштів як в національній так і в іноземній валюті. Ці тезавровані гроші не приносять доходу ні власникам, ні іншим економічним суб'єктам, які могли б їх ефективно залучити, створивши додаткову вартість. Звісно, окремі агенти ринку можуть використовувати ці кошти для проведення різних операцій на неорганізованих, а отже неконтрольованих та ризикових площадках. Причиною явища є недовіра до банківських установ, курсова волатильність, високі ставки за кредитами в національній валюті і, відносно, низькі за депозитами в іноземній валюті. Окремо в переліку таких причин відзначимо законодавчі обмеження на кредитування фізичних осіб. Можна припустити існування потреби фізичних осіб у пошуках альтернатив тезаврації.

Постановка проблеми. Домогосподарства готові зберігати заощадження в доларах США та поза банківською системою, а для додаткового доходу здійснювати сірі валютно обмінні операції. Виходячи з того, що операції на неорганізованому валютному ринку є ризиковими, власники ліквідності не будуть до них тяжіти при наявності альтернативи. Проте, викорінення інституційно неорганізованих посередників не буде достатнім для збільшення ресурсної бази кредитних установ. Відсутність можливості отримувати адекватний пасивний доход на свої вкладення є більш вагомою причиною недовіри до банків вкладників. Ринок переорієнтовується на інвестиції в реальні активи, переважно в товари тривалого користування та інші споживчі цілі. Це викликає потребу у створенні фінансового інструменту, який врегулює виявлену проблему.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Проблемі, пов'язаній з оцінкою стану грошової маси, дослідженням монетизації та доларизації присвячені праці численних науковців, серед яких: І.О.Педерсен, О.Радзієнський, С.В.Науменкова, Е.Фейдж, Н.Емвайс та Ф.Кума [1-5]. Результати фінансової інженерії є цариною економістів: Ю.Єгорової та П.Ружицького [6,7], в тому числі з використанням свопів: С.О.Силантьєва та Б.Рауніга [8,9].

Формування завдання дослідження. Один лише синтез набутих наукових знань та розробок не здатний створити ринковий фінансовий інструмент, який перетворить готівкові кошти населення у додаткову вартість

національної економіки. Суб'єкти ринку фінансових послуг мають потребу у інструменті фінансової інженерії, який одночасно вирішить такі задачі: залучення до банківської системи коштів фізичних осіб в національній валюті, які перебувають в обігу в готівковій формі поза банками; обмін готівкової іноземної валюти, яка обертається на неорганізованому ринку, на національну з подальшим її розміщенням у комерційних банках; надання кредиту в іноземній валюті фізичній особі-підприємцю під заставу грошового покриття в національній валюті незалежно від її кредитної історії; хеджування валютних та дефолтних ризиків позичальника та кредитора; збільшення доходності вільних коштів фізичних осіб в іноземній валюті. Створення фінансового інструменту шляхом комбінування кредиту фізичної особи-підприємця в іноземній валюті, отриманого під заставу її готівкових коштів в іноземній валюті, які переведені в статус поточного депозиту фізичної особи в національній валюті є метою написання статті.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Для загальної характеристики обсягу коштів, який знаходиться поза банківською системою пропонується дослідити значення показників в таблиці 1 у динаміці. Грошовий агрегат М0 включає готівкові кошти в обігу поза депозитними корпораціями, а М3 є показником грошової маси в країні [3, с. 20].

Як видно з рис. 1 доля коштів в національній валюті за межами банків знаходиться в межах близько 32-26% від загальної маси грошей. На кінець серпня 2016 р. сума коштів поза банками перевищувала 70% всіх коштів фізичних осіб в банківській системі. Отже, при наявності відповідного фінансового інструменту можна значно збільшити ресурсну базу комерційних банків. Доречно припустити, що це призведе до збільшення обсягів кредитування. Таке припущення може бути поставлено під сумнів через зростання частки простроченої заборгованості за кредитами в загальній сумі наданих кредитів більше, ніж в 10 разів: з 2,3% в 2008 р. до 25,8% в середині 3 кварталу 2016 р. Збільшення обсягу неробочих кредитів призводить до погіршення кредитної історії позичальників і зменшує їх потенційну кількість. За аналізований період на 75 фінансових установ стало менше [11], що разом із нестабільністю курсу національної валюти та низкою інших факторів спонукало фізичних осіб зберігати вільні кошти переважно в іноземній валюті та поза банківською системою.

Таблиця 1
Динаміка показників готівкового ринку за 2008-2016 рр.

Показник \ Рік	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	08' 2016
М0, млрд.грн.	154,76	157,03	182,99	192,65	203,25	237,78	282,95	282,67	289
М3, млрд.грн.	515,73	487,30	597,87	685,51	773,20	908,99	956,73	994,06	1047
Кошти фізичних осіб у банках, млрд.грн.	213,22	210,01	270,73	306,21	364,00	433,73	416,37	389,06	404
Кредитний портфель банків млрд.грн.	792,24	747,35	755,03	825,32	815,33	911,40	1006,36	965,09	938
Частка просроченої заборгованості за кредитами, %	2,3	9,4	11,2	9,6	8,9	7,7	13,5	22,1	25,8

Джерело: складено автором за даними [10,11].

Офіційна статистика щодо обсягу готівкових коштів в іноземній валюті у приватному секторі відсутня, а для визначення показника застосовують опитування економічних агентів [4], оцінюють доларизація банківських депозитів [5], тощо. Офіційна статистика НБУ оперує показником готівкової валюти поза банками [12], методологія розрахунку котрого базується на офіційних даних банків та підприємств та доповнюється інформацією з бази даних Банку міжнародних розрахунків (BIS) про обсяги депозитів резидентів України в іноземних банках та експертними оцінками щодо обсягів готівкової іноземної валюти поза банківською системою [13]. Дані є настільки значними, що показник грошового агрегату M0 складає менше 15% від них. На кінець 2 кварталу 2016 р. кошти в іноземній валюті поза банками досягли рівня 84,5 млрд. USD [12]. Можна зробити висновок, що сума коштів, які можуть бути використані для кредитування та утримуються населенням України еквівалентна близько 100 млрд. USD або в 2,5 рази більша за загальний обсяг виданих кредитів комерційними банками.

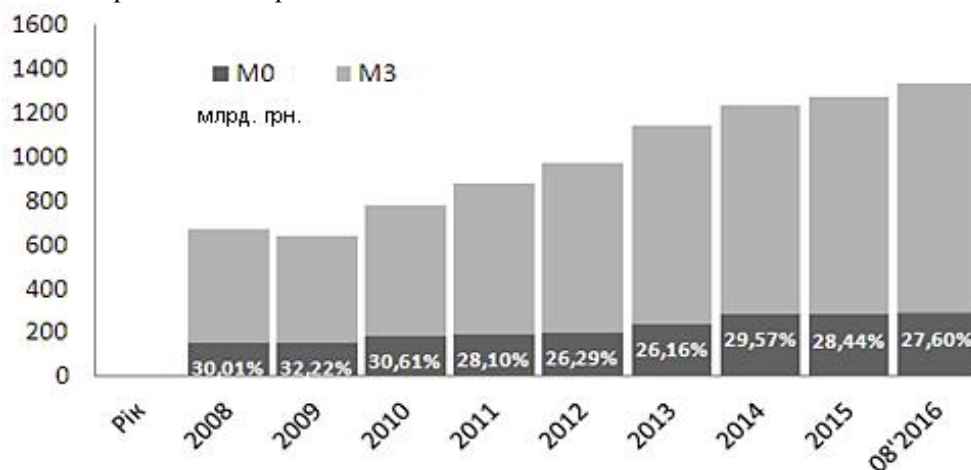


Рис. 1. Динаміка зміни питомої ваги готівкових коштів у грошовій масі за 2008-2016 рр.

Джерело: складено автором за даними [10].

Подальше дослідження базується на припущенні, що фінансові установи будуть надавати кредити не залежно від кредитної історії позичальника, якщо в якості застави виступатимуть майнові права на грошові кошти та за вимогами діючого законодавства на момент написання статті. Законодавчими актами заборонено надавати кредити фізичним особам в іноземній валюті [14] та кредитування в національній валюті під заставу грошового покриття в іноземній валюті [15]. Отже, єдиним варіантом синтезування банківських продуктів для створення відповідного ринкового фінансового інструменту – це кредит фізичній особі-підприємцю в іноземній валюті під заставу грошового покриття в національній валюті, розміщеним нею як фізичною особою. Під час надання кредиту комерційний банк має розрахувати розмір резерву під активну операцію. Розрахунок суми необхідного резерву для кредиту позичальника фізичної особи-підприємця проводиться як для фізичної особи, але оцінка фінансового стану боржника має здійснюватися банком з урахуванням аналізу

фінансової звітності. Наявність грошового покриття за кредитом та співвідношення кредит/застава на рівні 85% дозволяє зробити висновок, що резерв формувати не доведеться незалежно від отримання позичальником виручки в іноземній валюті [16].

Можливість практичного застосування запропонованого фінансового інструменту доцільно розглянути на прикладі з використанням конкретних даних:

- заощадження фізичної особи (D_{USD}) 5000 USD;
- офіційний курс НБУ відносно \$ (Ex_{nbu}) 25,90 UAH за 1 USD;
- курс купівлі \$ (Ex_{buy}) 25,70 UAH за 1 USD;
- курс продажу \$ (Ex_{sell}) 26,12 UAH за 1 USD;
- відсоткова ставка по кредиту (IRC_{USD}) 12% річних;
- відсоткова ставка по депозиту в UAH (IRD_{UAH}) 20% річних;
- відсоткова ставка по депозиту в USD (IRD_{USD}) 2% річних;
- строк депозиту та кредиту 3 місяці;
- транзакційні витрати при отриманні кредиту (TrC) 0,5 % від суми кредиту;
- співвідношення кредиту до вартості застави (LTV) 0,85;
- податки з % доходу за депозитом (T_D) 19,5%;
- збір до пенсійного фонду при купівлі валюти 2%.

Для реалізації своєї потреби потрібно здійснити наступну послідовність дій: 1) обмін готівковою іноземною валютою на гривню; 2) розміщення отриманої суми на депозит; 3) отримання кредиту в іноземній валюті за курсом НБУ; 4) сплата обов'язкових платежів при отриманні кредиту; 5) отримання відсотків за депозитом у гривні та сплата відсотків за депозитом у іноземній валюті. Отже сума депозиту складе 128500 UAH. Фізична особа-підприємець отримає кредит в об'ємі 4217 USD.

Ефективна ставка за кредитом, розрахована за [17] становить 15%. Щомісячно ФОП має сплачувати 42,17 USD, а в останньому місяці повернути ще й тіло кредиту. Натомість, щомісячний дохід за відсотками після сплати податкових платежів складе 1724,04 UAH або 66,00 USD. У розпорядженні фізичної особи залишиться 23,83 готівкових USD. Для оцінки доцільності використання розробленого фінансового інструменту у якості альтернативної менш ризикової операції можна використати депозит. Депозит принесе 6,71 USD у місяць. Потенційний позичальник, що здійснює підприємницьку діяльність у статусі фізичної особи суб'єкта господарювання звичайно використовує вільні готівкові кошти в іноземній валюті у бізнесі. Такі взаємовідносини є складовою «сірого» ринку взаєморозрахунків між господарюючими суб'єктами. Тому отримання кредиту в іноземній валюті не тільки не порушить звичайну операційну діяльність ФОПів, а надасть їй більш цивілізованої форми.

Висновки з цього дослідження. Доступність кредитних ресурсів суб'єктам малого підприємництва є запорукою створення додаткової вартості у ринковій економіці. Закладає базу платоспроможного середнього класу, який буде активно користуватися фінансовими послугами на організованому ринку. Крім того, створений інструмент фінансової інженерії цілком ймовірно зменшить долю готівкових коштів поза банківською системою як в національній так і в іноземній валюті, обернувши надмірну доларизацію економіки на користь держави. Важливо, що схема своєї передбачає надання

кредиту на поточний рахунок ФОПа, відкритий у банку, що буде спонукати ринкових агентів переорієнтовувати свої розрахунки у безготівкову площину.

Отже, поєднання простих фінансових продуктів дозволяє комерційним банкам отримати доходи від кредитної операції, залучити ресурси у національній валюті, розмістити кошти в іноземній валюті, хеджувати валютний ризик та запобігти втратам при формуванні резервів. Фізичні особи, які займаються господарською діяльністю отримують можливість розмістити безризиково та з додатковою доходністю свої заощадження для подальшого їх використання у своїй підприємницькій діяльності. Потребує подальшого дослідження можливість використання запропонованого інструменту при зміні законодавства по формуванню резервів комерційних банків під активні операції.

Література

1. Педерсен І.О. Оцінка стану грошової маси в Україні / І.О. Педерсен // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції – 2012. – № 6. – С. 83-87.
2. Радзівський О. Суперечності доларизації економіки України в умовах фінансової глобалізації / О. Радзівський // Економіка України. – 2005. – № 2. – С. 16-23.
3. Науменкова С.В. Основні тенденції розміщення грошової маси та їх вплив на формування грошово-кредитної політики Європи / С.В. Науменкова // Вісник НБУ. – 2006. – № 1. – С. 19-25.
4. Feige E. Dollarization and Euroization in Transition Countries: Currency Substitution, Asset Substitution, Network Externalities and Irreversibility / E. Feige, J. Dean // International Finance. – 2002. – 0205003, EconWPA.
5. Mwase N. Revisiting the Concept of Dollarization: The Global Financial Crisis and Dollarization in Low-Income Countries N. Mwase, F. Kumah // IMF Working Paper. – 2015. [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2015/wp1512.pdf>
6. Єгорова Ю. Кредит під заставу депозиту [Електронний ресурс]: Ю. Єгорова // «Дебет-Кредит» – 2012. – №32. – Режим доступу: <http://dtk.com.ua/>
7. Ружицкий П. Взаимозачет кредита и депозита в деталях: новая запятая депозиту [Електронний ресурс]: П. Ружицкий. – Режим доступу: <http://prostobank.ua/>
8. Силантьев С.О. Фінансові інструменти майбутнього/ С.О. Силантьев // Вчені записки: зб. наук. праць. – К.: КНЕУ, 2010. – № 12. – с. 270–276.
9. Raunig B. A Value at Risk Analysis of Credit Default Swaps / B. Raunig, M. Scheicher // Deutsche Bundesbank, Discussion Papers Series: Banking and Financial Studies. – 2008. – № 12.
10. Огляд депозитних корпорацій за 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.bank.gov.ua/doccatalog/document?id=44440
11. Основні показники діяльності банків в 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=34661442&cat_id=34798593
12. Міжнародна інвестиційна позиція України на кінець 2 кварталу 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=19208377>

13. Методичний коментар до статистики зовнішнього сектору України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=19138166>

14. Про захист прав споживачів: Закон України від 15.12.1993 р. №3682-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1023-12>

15. Про врегулювання ситуації на грошово-кредитному та валютному ринках України: /ПОСТАНОВА Правління Національного банку України від 14.09.2016 р. - № 386 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0386500-16

16. Про затвердження Положення про порядок формування та використання банками України резервів для відшкодування можливих втрат за активними банківськими операціями [Текст]: /Постанова Правління НБУ № 23 від 23.01.2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0231-12>

17. Про затвердження Правил надання банками України інформації споживачу про умови кредитування та сукупну вартість кредиту: / Постанова Правління НБУ від 10 травня 2007 р. № 168 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0541-07>

Abstract

Research the problem of using the potential cash savings of individuals for entrepreneurship and financial markets. Considered the dynamics of indicators which characterizing the state of the cash market. It was concluded that at the end of August 2016 the volume of money outside banks in UAH meet more than 70% of all deposits of individuals in the banking system, and foreign currency outside banks revolves 84.5 billion USD, which creates considerable potential for lending. It is noted that households are willing to keep their savings in US dollars and outside the banking system, and to implement additional income “gray” currency exchange operations. Characterized market demand in the instrument of financial engineering, which also decides on the problem: the involvement of the banking system cash to individuals in national and foreign currency; granting loans in foreign currency of individual entrepreneurs secured uncovered in national currency regardless of credit history; hedging of currency and default risk of the borrower and the lender; increase return on surplus funds to individuals in foreign currency. It is proved that the only option synthesis of banking products to create appropriate market financial instrument – a loan of individual entrepreneurs in foreign currency secured by cash cover in local currency placed her as an individual. Economic efficiency synthesized financial instrument confirmed on a practical example. As an alternative transactions used deposit. To implement the swap should implement the following steps: 1) exchange of cash foreign currency for the hryvnia, 2) placement of this sum on deposit; 3) a loan in foreign currency at the NBU; 4) payment of obligatory payments in obtaining credit; 5) receipt of interest on deposits in the national currency and interest payments on deposits in foreign currency.

The results of the research made the following conclusions: created financial engineering tools help reduce share of cash outside banks in national and foreign currency, turning excessive dollarization of the economy by the state; swap scheme provides credit on the current account of individual’s businessmen opened in the bank, which will encourage market agents to redirect their payments in non-cash plane.

УДК 331.1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНТЕГРАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РИНКОВИХ СИСТЕМ

Шніцер І. Р.

Досліджено концептуальну сутність інтеграції у розрізі різних наукових підходів, визначено сутнісні ознаки та дано авторське трактування категорій «економічна інтеграція» й «інтеграційний розвиток» з акцентом на управлінський аспект. Доведено, що інтеграційний розвиток ринкової системи може забезпечити цільова інтеграційна політика держави.

Постановка проблеми. Інтеграційні процеси є сутнісною характеристикою сучасної ринкової системи. Вони розвиваються в різних формах, на різних рівнях і в секторах різних ринків, які є головними структуроутворюючими одиницями складної і динамічної системи національної економіки. Сучасні процеси економічної інтеграції (далі – ЕІ) в ринкових системах проявляються у великій кількості моделей об'єднання, тому в науковій літературі наведено багато різних визначень категорії «інтеграція». Однак для визначення якісної сутності даного процесу, формування багаторівневої класифікації ЕІ, типології моделей інтеграції необхідно надати авторське визначення даної категорії, адаптоване до дослідження саме ринкових систем різних рівнів. Актуальність теми обумовлена необхідністю чіткого формулювання сутності економічної інтеграції та інтеграційного розвитку ринкових систем, тому що це теоретичне підґрунтя є основою формування інтеграційної політики держави в ринковому вимірі.

Аналіз досягнень та публікацій. Теоретичні положення економічної інтеграції досліджені в працях М. Анохіної [1], М. Крістофера [2], М. Мескона, А. Майкла, Ф. Хедоурі [3], О. Семак [4], Р. Хендвілда, Л. Ернеста [5], О. Челнокової [6] та інших економістів, питання розвитку й трансформації систем розглянуті в працях О. Богданова [7], О. Раєвської [8], Ф. Туктарової [9] та інших учених. Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання економічної інтеграції саме ринкових систем, а також обґрунтування концептуальної сутності їх інтеграційного розвитку, взаємовпливу категорій «інтеграція» й «розвиток» систем.

Мета статті – розробка теоретичних основ інтеграційного розвитку ринкових систем – обумовила необхідність вирішення таких завдань:

- дослідження сутності категорії «інтеграція» у розрізі процесного, структурно-функціонального та сутнісного підходів;
- визначення сутнісних ознак дефініції «економічна інтеграція» та авторська інтерпретація терміну;
- дослідження складових концептуального підходу до визначення категорії «інтеграційний розвиток ринкової системи» та авторська інтерпретація терміну;
- обґрунтування напрямів впливу інтеграційних і дезінтеграційних процесів на сталий розвиток системи національної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для інтерпретації категорії «інтеграція» визначимо її зміст у загальнофілософському та спеціалізованому аспектах. При цьому важливо визначити якість інтеграційних процесів, яка відрізняє їх від інших явищ.

Філософський енциклопедичний словник інтерпретує термін «інтеграція» як сторону процесу розвитку, пов'язану з об'єднанням у єдине ціле раніше розрізнених частин і елементів (*лат. integratio – відновлення, поповнення, від integer – цілий*). У філософії Г. Спенсера інтеграція означає перетворення розпорошеного, непомітного стану в концентроване, видиме, пов'язане з уповільненням внутрішнього руху, в той час як дезінтеграція – перетворення концентрованого в стан розпорошеності, пов'язане з прискоренням руху [10].

Загалом філософський зміст інтеграції має триєдиний підхід, що відображає різні складові сутнісної характеристики даного явища [1, с.95]:

1) *процесний підхід* – інтеграція як процес. Інтеграція представляє собою процес зведення частин в єдине ціле. Цей аспект визначає обсяг й інтенсивність взаємозв'язків між елементами в складі цілого;

2) *структурно-функціональний підхід* – інтеграція як стан, як результат. Даний аспект характеризує спосіб об'єднання частин в єдине ціле, визначає особливості побудови цілісних інтеграційних структур;

3) *сутнісний підхід* – інтеграція як механізм. Цей аспект визначає характер взаємодії частин у складі цілого й забезпечує розвиток системи в цілому.

Категорія інтеграції охоплює велику групу явищ і процесів, які відбуваються в культурній, економічній, політичній та інших сферах. Розрізняють інтеграцію політичну, військову, соціальну, культурну, науково-освітню, економічну, виробничу тощо. Водночас економічна складова є рушійною силою інтеграційних процесів. Тому в даному дослідженні акцентовано увагу саме на економічній інтеграції.

В економічній літературі найбільш поширеним є процесний підхід. Так, сучасний бізнес-словник інтерпретує інтеграцію як процес розвитку глибоких і стійких взаємозв'язків, у результаті чого відбувається зрощування процесів відтворення, наукове співробітництво, утворення тісних господарських, науково-виробничих і торгових зв'язків [11].

Семак О. А. визначає інтеграцію як процес руху й розвитку певної системи, в якому число й інтенсивність взаємодій її елементів зростає – посилюється їх взаємний зв'язок і зменшується їх відносна самостійність один по відношенню до одного [4, с.121]. У даному визначенні підкреслюється сутність інтеграції як «процесу розвитку певної системи». При цьому в основі взаємодії лежить сутнісний зв'язок.

Анохіна М. Є. і Коростелев Д. Г. трактують економічну інтеграцію як процес взаємного пристосування окремих суб'єктів господарювання, що веде до утворення системи впорядкованих відносин між ними. Така система характеризується наявністю більш чи менш тривалих зв'язків, які регулюють дії учасників щодо виконання загальних завдань і сприяють організаційному оформленню їх діяльності [1, с.95].

Представниками структурно-функціонального підходу є Крістофер М., Хендфілд Р. Б., Ернест Л. та інші вчені, які визначають інтеграцію як стан та спосіб об'єднання компонентів у єдине інтеграційне ціле. Так, у Крістофера М. інтеграція постає як одночасне об'єднання дій, інформаційного простору в

умовах організаційної єдності [2]. Хендфілд Р. Б. і Ернест Л. визначають інтеграцію як об'єднання зусиль, дій і можливостей, а також як включення, залучення. Учені вважають, що об'єднання (інтеграція) потоків інформації, матеріалів, технології і ресурсів у єдиний ланцюг поставок дозволяє створити справжню систему формування цінності для кінцевого споживача [5]. У даному випадку можна говорити про логістичний напрямок у трактуванні дефініції.

Сутнісний підхід отримав розвиток у працях прикладного спрямування в ході побудови інтеграційних механізмів. На думку Челнокової О. Ю., інтеграція – це сукупність багаторазово повторюваних взаємодій обмінного, передавального, конкурентного і об'єднано-го типу, яка обумовлює утворення системи господарюючих суб'єктів, що має більш високу стійкість і ефективність функціонування, адаптованість, оптимальність, нелінійність, ефективну керованість і стійкі зв'язки [6].

М. Мескон, А. Альберт, Ф. Хедоурі інтерпретують інтеграцію як розвиток взаємодій між економічними одиницями при виробництві, розподілі, обміні і споживанні, виникненні нових формоутворень, зростанні цілісних властивостей систем з метою отримання максимального синергетичного ефекту [3].

У математиці інтеграл – це величина, отримана в результаті дії, що є зворотною до диференціації, або шляхом додавання й переходу до межі. Інтегралом також є ціла величина, що розглядається як сума своїх нескінченно малих частин [10]. Відповідно, виникає питання взаємозв'язку інтеграції й диференціації, дезінтеграції й дедиференціації, яке досліджено в праці О. А. Семак [4] з акцентом на подвійну природу таких взаємодій: (1) у напрямку сприяння; (2) у напрямку протидії процесу.

У технологічному аспекті ЕІ представляє собою безперервно-цілісний процес усупільнення виробничо-технологічної бази на основі переважно технологічної спеціалізації, в результаті чого формується багатогалузевий господарський комплекс. При цьому економічна спільність полягає в створенні механізмів між- та внутрішньофірмових контрактних відносин на основі співробітництва (а не конкуренції, як було раніше), організаційно-управлінська спільність – в оптимізації розмірів інтегрованих структур і підвищенні ефективності системи управління [4, с. 133].

Для формування авторського бачення дефініції «інтеграція» доцільно виділити характерні сутнісні ознаки інтеграції, які ідентифікують даний процес від інших видів об'єднань у ринковій економіці. За результатами проведеної систематизації існуючих визначень категорій «інтеграція» у філософському та спеціалізованому аспектах до *сутнісних ознак економічної інтеграції*, на погляд автора, доцільно віднести такі:

1) процес утворення цілого з окремих самостійних одиниць через формування різного типу *інтеграційних зв'язків* між носіями інтеграції (ринковими суб'єктами), що виявляються в різному сполученні їх ресурсів;

2) усвідомлене добровільне об'єднання, кооперація або співробітництво носіїв інтеграції на базі узгодженні їх цілей, дій, економічних інтересів;

3) нерозривний зв'язок процесу й результату інтеграції, динаміки й статичності даного процесу;

4) взаємообумовленість процесів інтеграції й диференціації, дезінтеграції й дедиференціації;

5) управління ЕІ, реалізація механізмів і внутрішніх резервів розвитку інтегрованих структур, зокрема ринкових.

Перша ознака економічної інтеграції є найбільш вагомою для визначення її сутності, яка обов'язково передбачає наявність інтеграційних зв'язків між носіями інтеграції. З урахуванням розвитку системи як єдиного цілого такі зв'язки можна класифікувати таким чином [1, с. 95]: за змістом, що є предметом зв'язку; за основними формами; за типом і силою процесів; за характером, напрямом дії та протидії; за ступенем цілісності організаційної системи і т.д.

Слід відзначити, що незважаючи на різні підходи та зовнішні відмінності наведених вище трактувань категорії «інтеграція», кожне з них має поняття «зв'язок». Воно використовується в контексті взаємної залежності, обумовленості, з'єднання, скріплення, зрощування частин в єдине ціле. Відтак, економічна інтеграція – це процес, що означає стан пов'язаності окремих елементів системи в єдине ціле.

Друга ознака ЕІ акцентує увагу на добровільності об'єднання або співробітництва її носіїв та економічній доцільності, взаємовигідності і вмотивованості суб'єктів інтеграції. На думку вчених [1, 4, 6, 12], входження учасників до інтегрованої структури обумовлено такими чинниками:

- синергізм;
- економія на масштабі виробництва;
- спільний доступ до технологій, ринків, ресурсів, інновацій;
- багатоцільове спільне використання виробничих потужностей;
- внутрішній трансферт інформації, технічного й управлінського досвіду;
- багатостороння підготовка кадрів, ефективний менеджмент;
- концентрація збутових мереж;
- обмежений вплив недобросовісної конкуренції тощо.

Третьою сутнісною ознакою ЕІ є нерозривний зв'язок процесу й результату. З одного боку, інтеграція означає процес, тобто динаміку, з іншого боку – результат, статику. Сутність інтеграції має *динамічно-статичну природу*. Саме її доцільно відобразити в авторському визначенні категорії «*економічна інтеграція*», яке є таким: процес об'єднання компонентів у цілісну систему та механізм взаємодії і формування інтеграційних зв'язків між компонентами з метою сталого розвитку даної системи. Дане авторське визначення є синтезом процесного й сутнісного підходів з цільовою орієнтацією на розвиток системи, в т.ч. і ринкової (рис. 1).

У ході дослідження процесів інтеграції на певних товарних ринках необхідно визначити її зв'язок з дезінтеграцією, яка є або передумовою, або наслідком ЕІ. *Дезінтеграція* – це розпад цілісної структури, поділ її на частини, складові елементи, послаблення, порушення та розрив зв'язків і відносин в цілісній системі [12]. Інтеграційні й дезінтеграційні процеси є двома сторонами одного явища, вони взаємопов'язані з диференціацією та дедиференціацією ринкових структур, що доцільно враховувати в ході їх аналізу (див. рис. 1). Звідси витікає четверта сутнісна ознака ЕІ – взаємообумовленість процесів інтеграції й диференціації, дезінтеграції й дедиференціації. Парні зв'язки між цими процесами детально досліджені О. А. Семак [4].

Важливим аспектом інтеграції є управління даним процесом. П'ята сутнісна ознака відображає управлінський вимір ЕІ, передбачає реалізацію механізмів і внутрішніх резервів розвитку інтегрованих структур, в т.ч. і

ринкових. Дана ознака інтеграційних процесів формує базис для побудови інтеграційної політики держави, відтак, є головною для управлінських органів влади. З іншого боку, управлінська складова ЕІ цілеспрямовано орієнтована на *розвиток* інтегрованих формоутворень. Тут необхідно перейти до другого етапу дослідження та ідентифікувати дану категорію.

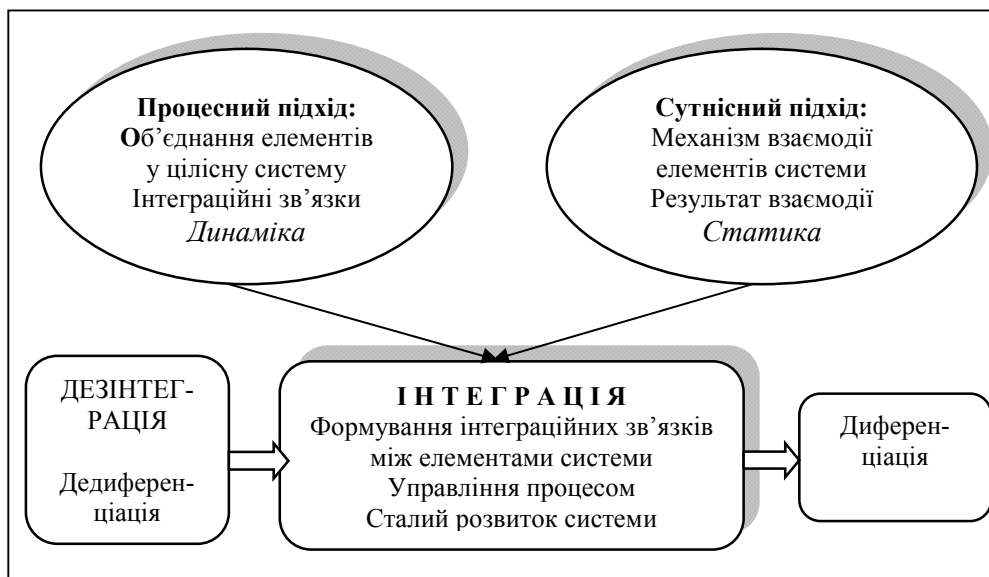


Рис. 1. Складові процесно-сутнісного підходу до визначення економічної інтеграції [авторська розробка]

У праці Ф. К. Туктарової [9] сформульовано чотири підходи до визначення категорії «розвиток», а саме:

- 1) розвиток – це реалізація нових цілей, цілеспрямованість змін;
- 2) розвиток – це процес адаптації до навколишнього середовища;
- 3) розвиток – це суперечності системи;
- 4) розвиток – це прогрес, або ускладнення системи, або еволюція.

Професор О. В. Расвнева визначає розвиток як унікальний процес трансформації відкритої системи у просторі та часі, який характеризується перманентною зміною глобальних цілей її існування, шляхом формування нової дисипативної структури і переведенням її в новий напрям функціонування [8, с. 108]. Вона наголошує, що розвиток є результатом синергетичного ефекту від взаємопов'язаного прояву трьох особливостей: безповоротності, спрямованості і закономірності.

У наведених визначеннях категорії «розвиток» є деякі спільні риси, а саме: цілеспрямованість, трансформація системи, ефективність функціонування, еволюція системи.

На думку А. Є. Єрмальнонок та О. А. Семак, знаючи закон еволюції динамічної системи, що описує процес зміни її початкового стану у часі, можна прогнозувати подальший розвиток системи. При цьому двигуном такого розвитку є зв'язки між елементами системи: «організація зв'язків між компонентами постає ключовим фактором виникнення самої системи, оскільки

саме вони дозволяють перерости багатьом якісним характеристикам сукупності компонентів в якісні властивості системи [13, с. 159]. Товарний ринок є динамічною системою, оскільки можна визначити за допомогою низки показників його стан, який змінюється у часі, що пов'язано із сутністю ринку як системи.

Перехід системи до нового рівня забезпечує формування нових форм взаємодії та інтеграційних зв'язків між компонентами, збільшення обсягу й інтенсивності взаємодій, поява нових управлінських рівнів. Ядром взаємодії постає сутнісний зв'язок. О. А. Богданов етап переходу системи до нової якості назвав «інгресією». Він стверджував, що «інгресія – всезагальна форма ланцюгового зв'язку». Зворотній процес розпаду системи як цілісного об'єднання вчений визначив як «дезінгресія» [7, с. 161-167].

Слід відзначити, що розвиток економічних систем різних рівнів характеризує процес, який включає як періоди зростання, так і спаду. Відповідно, результатом кількісно-якісних змін у системі може бути як її інтеграційний розвиток, так і дезінтеграційний. Дезінтеграційна складова може призводити до сталого розвитку ринкової системи за умови відповідності вектору дезінтеграційних процесів економічним інтересам держави та напрямом її інтеграційної політики в ринковому розрізі. В іншому випадку дезінтеграція постає джерелом кризових збурень у ринковій системі. Складові авторського концептуального підходу до визначення категорії «інтеграційний розвиток» представлено на рис. 2.

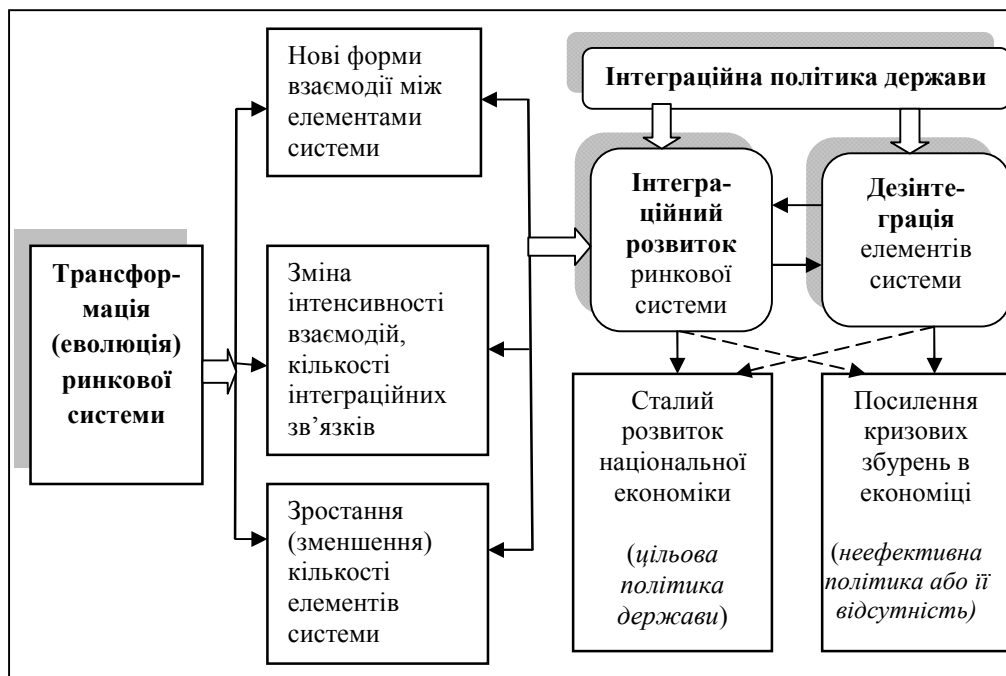


Рис. 2. Складові концептуального підходу до визначення категорії «інтеграційний розвиток ринкової системи» [авторська розробка]

Трансформація ринкової системи передбачає як появу нових форм взаємодії та інтеграційних зв'язків між елементами, так і зростання їх кількості,

наприклад, кількості суміжних ринків, що формуються навколо базового структуроутворюючого ринку. Еволюція систем суміжних товарних ринків відбувається від нерозвинутої системи, що характеризується відсутністю одного або декількох ринків у відтворювальній системі, до середньорозвинутої та високорозвинутої системи ринків, яка орієнтована на глибинну переробку сировинного ресурсу та функціонування максимально можливої кількості суміжних ринків товарів із високою доданою вартістю. Саме вона є джерелом і внутрішнім ресурсом сталого розвитку національної економіки [14, с. 11].

Забезпечення ефективного функціонування ринкових систем у контексті реалізації економічних інтересів держави та суспільства обумовлює необхідність розробки та впровадження цільової інтеграційної політики держави (див. рис. 2). Її головна мета – забезпечення сталого розвитку системи національної економіки – може бути реалізована як шляхом інтеграційного розвитку товарних ринків як структуро утворюючих елементів макросистеми, так і шляхом їх дезінтеграції.

Якщо сучасні процеси ЕІ на певному товарному ринку не відповідають економічним інтересам держави та є джерелом деформацій процесів відтворення, вектор інтеграційної політики може мати дезінтеграційний напрям. З іншого боку, стихійні некеровані процеси інтеграції, що постають провідником фінансових інтересів найсильніших ринкових суб'єктів, можуть посилювати кризові збурення в економіці. Рішення про головний вектор (інтеграційний або дезінтеграційний) державної політики приймають управлінські органи з урахуванням оцінки стану певного ринку, внутрішніх і зовнішніх чинників його розвитку, очікуваних ефектів ЕІ. Водночас цілеспрямоване управління як інтеграцією, так і дезінтеграцією доцільно орієнтувати на сталий розвиток економічних систем різних рівнів ієрархії.

За результатами проведеного дослідження термінів «інтеграція» та «розвиток» авторське визначення категорії «*інтеграційний розвиток*» є таким: керований державою процес інтеграції (або дезінтеграції), що супроводжується кількісно-якісними й структурними змінами в ринковій системі, зростанням інтеграційних зв'язків і кількості елементів, появою нових форм взаємодій між ними, в результаті чого підвищується ефективність функціонування системи та забезпечується сталий розвиток національної економіки.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У ході дослідження категорії «інтеграція» у розрізі трьох підходів (процесного, структурно-функціонального та сутнісного) автором виділено п'ять сутнісних ознак економічної інтеграції, які формують її концептуальне ядро та якість, а саме: (1) процес утворення єдиної системи з окремих одиниць шляхом формування різнотипних інтеграційних зв'язків; (2) добровільність об'єднання носіїв ЕІ на базі узгодження їх економічних інтересів; (3) нерозривний зв'язок процесу й результату інтеграції; (4) взаємообумовленість процесів інтеграції й дезінтеграції; (5) управління ЕІ, реалізація механізмів розвитку ринкових інтегрованих структур.

Запропоновано авторське визначення дефініції «*економічна інтеграція*», а саме: процес об'єднання компонентів у цілісну систему та механізм взаємодії і формування інтеграційних зв'язків між компонентами з метою сталого розвитку даної системи. Таке трактування є синтезом процесного й сутнісного підходів,

динаміки й статичності ЕІ. Підкреслено необхідність дослідження інтеграційних і дезінтеграційних процесів з метою багатовимірної оцінки ЕІ у ринковій системі.

У ході дослідження встановлено, що результатом кількісних, якісних і структурних змін у динамічній системі може бути як інтеграційний розвиток, так і дезінтеграційний. Процеси дезінтеграції, що найчастіше пов'язані з кризовими явищами, можуть призводити до сталого розвитку ринкової системи за умови відповідності їх вектору економічним інтересам держави та суспільства. Процеси інтеграції, які найчастіше орієнтовані на збалансований розвиток системи, теж можуть стати причиною кризових збурень у її межах, якщо вони відбуваються стихійно у напрямі, протилежному економічним інтересам держави. З метою цільового спрямування процесів інтеграції й дезінтеграції в русло сталого розвитку системи національної економіки доцільною є розробка та поетапне впровадження інтеграційної політики держави за засадах узгодження економічних інтересів усіх суб'єктів інтеграції.

Наукова новизна дослідження полягає в розвитку теоретичних засад економічної інтеграції ринкових систем. Практична значимість отриманих автором результатів дослідження визначається можливістю їх використання як теоретичного підґрунтя в ході обґрунтування напрямів та концепції інтеграційної політики держави для певних товарних ринків. Перспективи подальших досліджень полягають у розробці розширеної класифікації процесів ЕІ для ринкових систем та обґрунтуванні механізмів управління інтеграційними й дезінтеграційними процесами на ринках з цільовою орієнтацією на їх ефективне функціонування та сталий розвиток системи національної економіки.

Література

1. Анохина М. Е. Развитие экономической интеграции: теория и практика / М. Е. Анохина, Д. Г. Коростелев // Экономика и управление. – 2014. – №8(117). – С. 92-99.
2. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок / М. Кристофер; Под общ. ред. В.С. Лукинського. – СПб.: Питер, 2005. – 316 с.
3. Мескон М. Основы менеджмента / М. Мескон, А. Майкл, Ф. Хедоури; под общ. ред. Л. И. Евенко. – М.: Издательство «Дело», 1997. – 704 с.
4. Семак Е. А. Теоретические основы международной экономической интеграции / Е. А. Семак // Беларусь и мировые экономические процессы. – Минск: БГУ, 2009. – Вып. 6. – С. 117-137.
5. Хэндвилд Р.Б. Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценностей: Пер. с англ. / Р. Б. Хэндвилд, Л. Эрнест. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003. – 416 с.
6. Челнокова О. Ю. Интеграция хозяйствующих субъектов в российской экономике: автореф. дис. на соискание уч. степени канд. экон. наук: 08.00.01 «Экономическая теория» / О. Ю. Челнокова. – Волгоград, 2004. – 25 с.
7. Богданов А. А. Тектология. Всеобщая организационная наука. / А. А. Богданов М.: Финансы, 2003. – 304 с.
8. Раевнева О. В. Управление развитием предприятия: методология, механизмы, модели: монография / О. В. Раевнева. – Х.: ВД «ИНЖЕК», 2006. – 496 с.
9. Туктарова Ф. К. Сравнительный тактический анализ экономического развития организаций : монография/ Ф. К. Туктарова. – Пенза, 2008 – 135 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://window.edu.ru/window_catalog/pdf2txt?p_id=29737

10. Философский энциклопедический словарь / Гл. редакция: Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов. — М.: Советская энциклопедия, 1983. — 840 с.
11. Бизнес-словарь. // Яндекс.Директ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.businessvoc.ru>.
12. Румянцева Е. Е. Новая экономическая энциклопедия / Е. Е. Румянцева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 724 с.
13. Ермаленок А. Е. Международные интеграционные объединения: синергетический эффект / А. Е. Ермаленок, Е. А. Семак // Беларусь и мировые экономические процессы. – Минск: БГУ, 2008. – Вып. 5. – С. 155-165.
14. Нікішина О. В. Методологічні засади регулювання інтегрованих ринків зерна та продуктів його переробки: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / О. В. Нікішина. – Одеса, 2016. – 41 с.

Abstracts

Researched conceptual essence of integration in context of three scientific approaches: process, structural and functional, essential. Determined essential features of economic integration, namely: (1) process of education the whole with individual units through formation of different types of integration ties between carriers of integration; (2) the voluntariness association carriers of integration on basis of coordination of objectives, actions, economic interests; (3) inextricable link between process and outcome of integration, between statics and dynamics given process; (4) interconditionality the processes of integration and disintegration; (5) managing of economic integration, implementation of mechanisms development of integrated market structures.

Proposed to author interpretation of category of «economic integration», which is a synthesis of process and essential approaches, namely: process of combining components into a holistic system and mechanism of interaction and the formation of integration ties between components for sustainable development of system.

According to the research category «development» the author proposed the definition of «integration development of market system». The given definition focuses on manageability of processes integration or disintegration, qualitative changes in system, emergence of new integration ties and interactions, purposefulness of processes, efficient functioning as of markets, so and system of national economy. Such determination is an important part of theoretical basis for formation of integration policy state in a market context.

By research determined that result of quantitative and qualitative changes in market system may be disintegration of its elements, so and integration development of system. Elemental unmanaged integration processes, which do not correspond to economic interests of state and society, can lead to crisis. On the other hand, disintegration processes may contribute to sustainable development of market system provided that the direction of disintegration corresponds to economic interests of state. For management and orientation of processes of integration and disintegration in direction of sustainable development of economic system expedient is implementation of target of integration policy the state.

УДК 338:502

ПОКАЗНИКИ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОГО СТИМУЛЮВАННЯ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ В УМОВАХ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Нікола С.О.

У статті розглядається система показників економічного стимулювання екологоорієнтованого бізнесу. Визначено принципи побудови методичного інструментарію стимулювання екологізації підприємницької діяльності. Запропоновано критерії зворотності наданих пільг при невиконанні взятих на себе підприємством зобов'язань.

Вступ. Тривалий час основним завданням державного стимулювання природокористування було визначення обсягів екологічних платежів та їх стягування з підприємств, а також пільгове оподаткування і кредитування при впровадженні природоохоронних програм. Однак, механізм реалізації стимулюючих заходів не був розроблений і реалізований на практиці. Існуючий підхід не стимулював підприємливість суб'єктів господарювання в здійсненні ефективних еколого-економічних заходів, спрямованих на захист навколишнього природного середовища від техногенних і природних негативних факторів впливу.

Постановка проблеми. Дослідження теоретичних положень стимулювання природокористування та регулювання мотиваційних процесів в сфері екологізації підприємницької діяльності дозволяє визначити, як по мірі соціально-економічного розвитку суспільства повинні змінюватися напрямки вектора мотиваційних впливів. Від орієнтації на підвищення продуктивності праці та обсягів продукції, що випускається, необхідно переходити до єдиної економіко-екологічної системи держава-підприємство-суспільство, яка представляє комплекс заходів з економічного та екологічного стимулювання.

Огляд останніх досліджень і публікацій з даної проблеми. У природокористуванні деякі аспекти економічного стимулювання розглядаються в роботах багатьох авторів, так наприклад, автори Бобильов С.М., Аверченко А.А., Соловйов С.В., Кирюшин П.А. [1] вважають, що основним стратегічним стимулом підвищення енергоефективності для держави є перехід на інноваційний стійкий шлях розвитку. Практично повністю втрачена стимулююча роль платежів; втрачено зв'язок розміру плати як з витратами на запобігання забрудненню, так і зі збитком. Авторами підкреслюється відмінна риса системи платежів за забруднення від інструментів ЄС. В ЄС система економічних інструментів включає, головним чином, податки на продукцію, наприклад, на енергоносії, так само як і цільові податки на викиди / скиди окремих забруднюючих речовин. У нашій країні система економічних інструментів, в основному, представлена платежами за викиди речовини, що забруднюють атмосферу, воду та утворення твердих відходів. Інші економічні інструменти охорони навколишнього середовища, наприклад, податки на продукцію і заставних-поворотні системи, не знайшли застосування. Практично не беруться до уваги можливості отримання «подвійного дивіденду» від екоплатежів, які доцільно було використовувати для підвищення економічної

ефективності одночасно з досягненням екологічних цілей - за рахунок зниження енергоємності, ресурсоємності, переходу на енергозберігаючі та екологічні технології та продукцію, більш повної утилізації відходів. Не використовуються ринкові механізми, такі як випуск і розподіл дозволів (квот) на викиди і скиди шкідливих речовин, надлишками яких можна було б торгувати; такий механізм може бути ефективним випадках промислових зон, скупчень підприємств на певній території.

Інші економічні інструменти охорони навколишнього середовища, наприклад, податки на продукцію і застапно-поворотні системи, не знайшли застосування. Практично не беруться до уваги можливості отримання «подвійного дивіденду» від екоплатежів, які доцільно було використовувати для підвищення економічної ефективності одночасно з досягненням екологічних цілей - за рахунок зниження енергоємності, ресурсоємності, переходу на енергозберігаючі та екологічні технології та продукцію, більш повної утилізації відходів. Не використовуються ринкові механізми, такі як випуск і розподіл дозволів (квот) на викиди і скиди шкідливих речовин, надлишками яких можна було б торгувати; такий механізм може бути ефективним у випадках промислових зон, скупчень підприємств на певній території.

Сарабській І.А. в роботі «Економічне стимулювання охорони навколишнього середовища [2] дає таке визначення, економічне стимулювання - об'єктивна необхідність і одночасно, невід'ємна форма функціонування виробництва. Від того, як побудована система економічних стимулів, багато в чому залежить ефективність і результативність реального сектора економіки. Стосовно сфери природоохоронної діяльності економічне стимулювання означає існування в рамках економічного механізму захисту навколишнього середовища системи економічних важелів і інструментів, спрямованих на забезпечення проведення єдиної економічної політики в області захисту навколишнього середовища. Створення ефективно функціонуючого механізму економічного стимулювання в сфері природоохоронної діяльності є складною проблемою. Виділення механізму економічного стимулювання правомірно не тільки з точки зору підвищення ефективності суспільного виробництва в цілому, але, перш за все, з точки зору спрямованості цієї системи на вирішення реальних екологічних протиріч, що виникають внаслідок недостатньої узгодженості економічних інтересів в природоохоронній сфері, різкого зростання темпів та інтенсивності впливу промислового виробництва на природне середовище, порушення відтворення елементів навколишнього середовища. Механізм економічного стимулювання в системі еколого-економічних відносин є, по суті, об'єктивним відображенням конкретних форм економічних протиріч в цій сфері і, як такий, має своєю цільовою спрямованістю вирішення цих протиріч. Ступінь дієвості цього механізму, можливості його функціонування багато в чому визначаються характером і силою прояви зазначених протиріч, а досконалість механізму економічного стимулювання в тій же мірі залежить від вивчення спрямованості і глибини дії реальних екологічних протиріч.

У роботі «Економічні інструменти стимулювання природоохоронної діяльності» Колотирін К.П. [3] зазначає, що стимулюючий механізм має на увазі максимальне використання ринкових інструментів і сприяє збільшенню виробництва на основі застосування нових технологій, дозволяє підвищити ефективність використання та охорони природних ресурсів. Серед стимулюючих

заходів щодо підтримки сприятливої екологічної ситуації можна виділити такі: пільгове оподаткування, прискорену амортизацію, пільгове кредитування, страхування, концесійні інструменти, спеціальне ціноутворення на виробництво екологічно чистої продукції, фінансування екологічних програм і т.д.

В роботі [4] дано таке визначення: еколого-економічне стимулювання - складова частина економічного механізму управління в сфері природокористування і охорони навколишнього середовища. Інші економічні методи регулювання (планування, фінансування заходів з охорони навколишнього середовища, встановлення лімітів, плати за природні ресурси, за забруднення, ліцензування, екологічне страхування, екологічний аудит) представляють собою систему непрямих регуляторів якості навколишнього середовища. Всі економічні регулятори, зачіпаючи майнові інтереси природокористувачів, призводять до розуміння залежності між економічною вигодою і дотриманням екологічних вимог.

Таким чином, економічний стимул - це своєрідна прив'язка завдань екологічно стійкого розвитку до економічних інтересів. Також автор пише, що існують дві групи методів еколого-економічного стимулювання: позитивної мотивації і негативної мотивації. Ці дві сторони економічного стимулювання можна визначити як заходи зацікавленості і заходи відповідальності. Використання першої або другої групи методів визначається рівнем законодавчо-нормативного забезпечення окремих питань природокористування, економічною оцінкою вигідності проведених природоохоронних заходів для підприємства, екологічними потребами суспільства. Заходи економічного стимулювання конкретизуються в залежності від рівня, на якому проводиться стимулювання. На рівні окремих працівників воно має форму заробітної плати, премій, матеріальної відповідальності, штрафів. На рівні підприємства - це ціна кінцевої продукції (послуги), прибуток, фонди економічного стимулювання; на рівні держави - це податкова, фінансова, цінова політика. При більшій гнучкості (диференціації) податків витрати на запобігання шкоди навколишньому середовищу виявляються вигідними. До регулюючих екологічних податків відносяться, наприклад, платежі за забруднення навколишнього середовища.

Мишенін Є.В., Косодій Р.П. в роботі «Інститут економіко-правової відповідальності в управлінні природокористуванням» пишуть, що стимулювання інтересів і відповідального екологічного поведінки природокористувачів, а також економіко-правова відповідальність направляються господарським механізмом підприємства і економіки в цілому. Вони є складовими частинами цього механізму і пронизують різні його структурні елементи: регулювання, планування, фінансування та інші сфери економічної діяльності [5].

Виклад основного матеріалу. Зміна пріоритетів в переході від реалізації окремих механізмів стимулювання в природокористуванні до системи економічного стимулювання природокористування в умовах екологізації підприємницької діяльності, неминуче буде відобразитися на умовах, показниках виробничо-господарської діяльності як підприємства, так і держави. Ця нова система буде позитивно відбиватися на самому виробничому процесі підприємства, позитивно вплине на ефективність виробництва і на екологічну якість продукції, що випускається, а також на стан навколишнього природного середовища. Найбільш істотним в системі державного стимулювання екологізації підприємницької діяльності є розробка принципів побудови методичного інструментарію, використання методів стимулювання стосовно підприємств та природних ресурсів, що використовуються ними.

До основних принципів побудови методичного інструментарію стимулювання екологізації підприємницької діяльності відносяться такі:

- Поєднання економічних і екологічних пільг і заходів репресивного характеру. В даний час застосування тільки негативних стимулів, таких як штрафи, збільшення платежів за збільшення обсягів забруднень та ін. не призводить до зниження антропогенного впливу суб'єктів господарювання на стан навколишнього природного середовища. Саме комплексне поєднання репресивних і пільгових стимулів дозволить підприємству виробляти і реалізовувати ефективні економіко-екологічні рішення.

- Поєднання економічних і екологічних інтересів. Поєднання суто економічних і екологічних стимулів дозволить об'єднати економічні, екологічні та соціальні інтереси на рівні держави, підприємства і суспільства.

- Зворотність пільгового стимулювання. Якщо підприємство отримало податкову або кредитну пільгу, субсидію і т.д. на здійснення природоохоронних заходів і в результаті кошти не були використані за призначенням, не дали запланованого ефекту під який видавалася пільга, то підприємство зобов'язане повернути державі виділені кошти з урахуванням відсотків за користування кредитом.

- Повернення екологічних платежів. Якщо підприємство здійснило високоефективні інноваційно-екологічні заходи, що знижують відходоємність технологічного процесу і підвищують екологічну якість продукції, то держава може повернути йому стягнені раніше екологічні платежі за певний термін.

- Доступність. Умови та інструменти стимулювання екологізації виробничо-господарської діяльності повинні бути доступні для кожного суб'єкта.

Наведені принципи повинні бути покладені в основу системи економічного стимулювання природокористування в умовах екологізації підприємницької діяльності. Розглянемо критерії відбору інструментів стимулювання природоохоронної діяльності. Одним із стимулюючих інструментів виступає пільгове екологічне оподаткування. При цьому необхідно визначити: за яких умов цей інструмент повинен бути використаний і сформулювати критерії по проміжному і за кінцевим результатом. Проміжний результат, як правило, це ті технології, які слід використовувати для отримання кінцевого результату: зниження забруднення навколишнього природного середовища. Для обґрунтування отримання пільгового екологічного оподаткування на рівні: держава-підприємство, держава-регіональні (місцеві) органи управління, підприємство має обґрунтувати необхідність:

- впровадження природоохоронних технологій виробництва продукції;
- освоєння інноваційно-екологічних технологій виробництва;
- реконструкції існуючих очисних споруд;
- будівництва нових очисних споруд; застосування нових технологій очищення;

- будівництва кооперованих очисних споруд.

Дані заходи суб'єкт підприємницької діяльності проводить з метою:

- зниження викидів шкідливих забруднюючих речовин в атмосферу (питомих - при виробництві одиниці продукції; загальних обсягів викидів при зростанні обсягів виробництва);

- зниження скидів забруднюючих речовин у водні джерела (по ліміту і поверхліміту як питомих, так і загальних скидів);

• зниження обсягів відходів при виробництві одиниці продукції і загальних обсягів відходо-відведення.

Якщо підприємство зобов'язується знизити обсяги забруднення на 10%, то воно повинно платити екологічний податок на 20% менше. Якщо обсяг забруднень знижується від 10% - до 50%, то екологічний податок зменшується на 70%. У разі, коли обсяги надходження забруднюючих речовин зменшуються від 50% до 100%, підприємство може бути повністю звільнено від виплати екологічних платежів. Автором запропонована дана шкала, так як вона найбільш доцільна: витрати на очистку зростають і зростає її якість. Тому підприємству буде вигідно вкладати кошти в здійснення природоохоронних заходів.

Державний орган, уповноважений у видачі дозволу на отримання пільгового оподаткування екологічних податків, повинен керуватися даними розрахунків наступних показників: зміна питомих і загальних обсягів забруднення атмосфери; зміна питомих обсягів і зміна загальних обсягів забруднення водних ресурсів; зміна питомих обсягів і зміна загальних обсягів розміщення на звалищах та захоронення відходів.

Пільга надається підприємству на певний строк (наприклад, на рік) до здійснення заходів, щоб воно могло накопичити фінансові кошти на їх реалізацію. Якщо підприємство не змогло освоїти ці кошти, то діє механізм повернення, тобто повертається сума недоплаченого податку, надана на певний термін, плюс сума кошти, які могла б держава отримати під відсотки в банку.

Наступний механізм стимулювання - пільгове оподаткування основної діяльності підприємства - ПДВ і прибутку.

При розгляді проміжного результату необхідно враховувати [6,7]: впровадження інноваційно-екологічної технології виробництва; впровадження інноваційно-екологічної продукції; впровадження нового та реконструкція існуючого обладнання.

Кінцевий результат полягає в наступному:

- в досягненні екологічно чистого виробництва продукції;
- поліпшення екологічної якості продукції;
- в заміні продукції на більш екологічно чисту продукцію при її одноразовому споживанні;
- в заміні продукції з певним терміном експлуатації на більш екологічно чисту продукцію в процесі експлуатації;
- в збільшенні частки продукції поліпшеної екологічної якості в загальному обсязі виробництва;
- у виробництві нових видів екологічно чистої продукції.

В якості пільгового оподаткування обрані ПДВ і прибуток, тому що в даній ситуації економічні та екологічні показники впливають на результати основної діяльності, при одночасному зниженні обсягів забруднень, які надходять у природне середовище, диверсифікується виробництво, нарощується випуск екологічно чистої продукції.

Для спеціально уповноважених органів підставою для надання пільгового оподаткування ПДВ і прибутку служить наступне:

1. Приріст екологічно чистого виробництва продукції.
2. Частка екологічно чистого виробництва продукції на екологічно чистому обладнанні в загальному обсязі виробництва.
3. Приріст частки екологічно чистого виробництва продукції в загальному обсязі виробництва.

4. Приріст екологічно чистої продукції.
5. Частка екологічно чистої продукції в загальному обсязі виробництва.
6. Приріст частки екологічно чистої продукції в загальному обсязі виробництва.

Дані показники використовуються для прийняття рішення про пільгове оподаткування тільки ПДВ, тільки прибутку, або для ПДВ і прибутку одночасно.

На думку автора, вважаємо за доцільне застосовувати пільги на ПДВ при впровадженні екологічних технологій у виробництві, а при виробництві екологічно чистої продукції пільгове оподаткування повинно стимулюватися прибутком. Можуть бути варіанти, коли застосовуються пільгове оподаткування ПДВ та прибутку [8]. Наприклад, для проведення стимулюючого заходу можуть бути використані частково пільгове оподаткування ПДВ та частково прибутку за певними відсотками і не обов'язково рівним (на 20% зменшується податок ПДВ і на 10% - податок на прибуток).

Запропоновано наступні критерії пільг:

1. ПДВ:

- пільга 100%, якщо виробництво є екологічно чистим і його питома вага в загальних обсягах чистих технологій складає від 80% -100%.
- пільга 50% якщо обсяги становлять - 50% -80%.
- пільга 10% якщо обсяги становлять - 10% -50%.

2. Прибуток:

- пільга 100%, якщо підприємство виробляє екологічно чисту продукцію і її питома вага в загальному обсязі продукції становить від 80% -100%.
- пільга 50% якщо обсяги становлять - 60% -80%.
- пільга 10% якщо обсяги становлять - 10% -60%.

Важливим стимулюючим важелем здійснення природоохоронних заходів на рівні певної території є формування і використання державного і регіональних (обласних, місцевих) екологічних фондів. Їх кошти повинні бути спрямовані на вирішення територіальних проблем шляхом формування та виконання природоохоронних програм, ефект від яких отримує кожен житель, підприємство, соціум.

При виділенні фінансових коштів місцевих фондів враховується екологічне навантаження території з урахуванням галузевої орієнтації: промисловий регіон, рекреаційна територія, сільськогосподарське призначення і змішані райони за видами економічної діяльності. При цьому використовуються основні показники такі як:

- екологоємність території на ВРП, на душу населення, на км²;
- екологовіддача території на ВРП, на душу населення, на км².

Для здійснення напрямів стимулювання заходів з екологічних фондів визначається пріоритетність природного ресурсу, який потребує першочергової охорони і відновлення свого потенціалу для даної території.

Висновки. Розроблені автором критерії відбору інструментів стимулювання в природокористуванні дозволять цілісно використовувати мотиваційні механізми для підвищення ефективності природоохоронної діяльності. При використанні даних інструментів стимулювання необхідний системний підхід, тобто застосування одного або навіть двох важелів буде не достатнім: необхідно використання в комплексі заохочувальних та примусових заходів, а також економічних санкцій на рівні держави, регіону і підприємства.

Література

1. Бобильов С.М. Б72 Енергоефективність та сталий розвиток/ С.М. Бобильов, А.А.Аверченко, С.В.Соловйова, П.А.Кірюшин - М.: Інститут сталого розвитку: Центр екологічної політики Росії, 2010. - 148 с.
2. Сарабскій І.А. Економічне стимулювання охорони навколишнього середовища / І.А. Сарабскій // *Фундаментальні дослідження*.-2007. - № 10.-С.128-129.
3. Колотирін К.П. Економічні інструменти стимулювання природоохоронної діяльності / К.П. Колотирін // «КИБЕРЛЕНИНКА»: Сб. наук. стат. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-instrumenty-stimulirovaniya-prirodoohrannoy-deyatelnosti>.
4. Еколого-економічне стимулювання: конспект лекцій // «Studme» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://studme.org/ekologiya/ekologo-ekonomicheskoe_stimulirovanie
5. Мішенін Є.В. Інститут економіко-правової відповідальності в управлінні природокористуванням. / Є.В. Мішенін, Р.П. Косодій // *Наукові праці ДонНТУ. Серія: економічна*. - Випуск 89-1. - 2005. - С. 47-53.
6. Никола С.О. Формирование системы экономического стимулирования природопользования в условиях экологизации предпринимательской деятельности / Е.В. Садченко, С.О. Никола // *Устойчивое развитие: сб. науч.тр.* – Болгария, София, 2014. – Вып. № 20. – С. 62-70.
7. Никола С.О. Учет экологического фактора в социальных системах с целью устойчивого развития общества / С.О. Никола // «Украина-България-Европейски Съюз: съвременно състояние и перспективи»: сборник с доклади от международна научна конференция. Том 1. Варна-Херсон: Издательство «Наука и икономика», 2015. – С. 341-249.
8. Nikola S.O. Motivational preconditions of environmental and economic stimulation / S.O. Nikola // *Economics, management, law: innovation strategy: Collection of scientific articles*. - Henan Science and Technology Press, Zhengzhou, China. 2016. - P. 318 -322.

Abstract

In the article the system of indicators of economic incentives ecologically business is defined. Considered privileged ecological taxation, in which the company must justify: the need to implement environmental technologies of production; innovative environmental technologies of production; reconstruction of existing treatment facilities; construction of new water treatment facilities; application of new treatment technologies; co-construction of treatment facilities.

These measures entrepreneur spends to: reduce emissions of harmful air pollutants (unit - the production unit, total emissions with an increase in output); reducing discharges of pollutants into water sources (the limit and more then limit as specific and general discharges); reduction of waste in the production unit and total waste disposal. Principles of construction of methodological tools to stimulate the greening of business activities, which include: a combination of economic and environmental benefits and repressive measures; a combination of economic and environmental interests; preferential repayment incentives; repayment of environmental charges; accessibility is defined.

УДК: 911.375.62 (477.7)+(477.74)

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ПОЛІФУНКЦІОНАЛЬНИХ ТЕРИТОРІЙ ТАТАРБУНАРСЬКОГО РАЙОНУ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Вартанян Г. В.

В статті розглянуто компонентну структуру природно-ресурсного потенціалу Татарбунарського району Одеської області для подальшого обґрунтування напрямів розвитку району, як поліфункціональної території. Автором визначено пріоритетні напрями розвитку туризму з урахуванням поліфункціональних можливостей його природно-ресурсного потенціалу.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку суспільства, при загостренні економічних, соціальних та екологічних проблем, з одного боку, обмеженості природних ресурсів, з другого, все актуальнішим стає збереження різноманітності екосистем та забезпечення ефективного використання їх потенціалу. Обмеженість рекреаційних територій обумовлює необхідність пошуку шляхів їх розширення на основі формування нових сегментів ринку туристичних послуг, для чого доцільно переглянути можливості використання вже існуючих територій. На нашу думку, активізація розвитку туризму можлива за рахунок використання туристично-рекреаційного потенціалу територій поліфункціонального призначення. З огляду на це виникає потреба в обґрунтуванні наукових підходів до ідентифікації територій поліфункціонального призначення та розробки заходів щодо ефективного та комплексного використання їх природно-ресурсного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Законодавчо особливості використання природоохоронних територій, які мають поліфункціональне призначення, визначено ЗУ «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про природно-заповідний фонд», «Про екологічну мережу». Проблемами використання територій природно-заповідного фонду (ПЗФ), для розвитку рекреації, займалась Овсяннікова Н.В. [1]; промислових, рекреаційних та агроландшафтних зон, які мають «рівноцінний статус пріоритетності просторових функцій в соціально-економічному розвитку території» – Грановська Л.М. [2, с. 30-31, 38].

Вчені займались вивченням специфіки їх функціонування, розробили пропозиції щодо використання та розвитку таких територій, враховуючи особливості їх поліфункціональності призначення [3, 4].

Кожна територія має вихідні можливості, закладені природно-ресурсним потенціалом, кліматичними умовами, розташуванням, які визначили соціально-економічну структуру територій, історично сформували пріоритетні напрями діяльності. Проте сучасні реалії вимагають, по-перше, переходу від екстенсивного до інтенсивного способу використання природно-ресурсного потенціалу, і в контексті цього – розвитку сучасних напрямів діяльності, по-друге, урахування екологічного обмежувального чинника, що вимагає впровадження невиснажливих, не шкідливих для довкілля видів діяльності.

Цілі статті. З огляду на вище вказане, основними цілями статті є

обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку поліфункціональних територій Татарбунарського району Одеської області.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих результатів. Проведені автором дослідження дали можливість виявити ознаки поліфункціональності територій (ПФТ) адміністративних районів Одеської області. Зокрема, розроблені теоретико-методичні положення щодо ідентифікації ПФТ дозволили на основі науково-дослідних робіт виявити перспективні туристично-рекреаційні ресурси, території, об'єкти, виділити різні зони в межах однієї території, що дозволяє розвивати різні види діяльності на принципах невиснажливості та збалансованості; визначити різні функції, які може виконувати ця територія завдяки внутрішньому потенціалу багатofункціональності, поєднанню природних ресурсів та умов.[4, с. 163]

Перспективним для обґрунтування пілотної Програми розвитку поліфункціональних територій вважаємо Татарбунарський район Одеської області. Результати досліджень свідчать, що для підвищення ефективності використання природно-ресурсного потенціалу цього району доцільно використати такий варіант: здійснювати активне, ціленаправлене удосконалення закладених природою, існуючих характеристик ресурсів ПФТ для підвищення їх атрактивності, привабливаності, формування нових туристичних продуктів та туристичних потоків. Відповідно до цього можуть формуватися особливі зони – санаторна, стаціонарно-оздоровча, спортивно-оздоровча, комбінованого відпочинку, пізнавального туризму.

Тому виникає необхідність розробки низки проектів або підпрограм формування таких територій. Для їх обґрунтування доцільно узагальнити наявні передумови, що стане основою для формулювання мети, завдань та очікуваних результатів Програми. Програма розвитку поліфункціональних територій Татарбунарського району Одеської області – це документ, реалізація якого має вирішити проблеми ефективного, комплексного використання природно-ресурсного, економічного та соціального потенціалу території району для активізації туристичної діяльності з урахуванням обмежувального екологічного чинника, а саме функціонування природоохоронних територій та існуючого функціонального зонування.

Доцільність формування та реалізації такої програми аргументується:

- наявністю на території району відносно незмінених природних ландшафтів, рекреаційних зон;
- відсутністю промислових підприємств, які забруднюють довкілля;
- наявністю специфічних, унікальних екосистем;
- можливістю задовольняти різні потреби та смаки рекреантів і туристів;
- наявністю туристичного потенціалу для розвитку різних видів туризму.

Наведемо короткі територіальні та економіко-екологічні дані. Татарбунарський район розташований у південно-західній частині Одеської області. Межує на півночі з Саратським, на сході з Білгород-Дністровським, на північному заході з Арцизьким, на півдні з Кілійським районами. Лежить у межах Причорноморської низовини. Розташований у степовій зоні. Площа району – 174,8 тис. га. З показників табл.1 видно, що в Татарбунарському районі спостерігається м'який клімат, що є одним з компонентів рекреаційних ресурсів, який позитивно впливає на стан здоров'я місцевого населення, а також приваблює відпочиваючих. Значна частина територій (117,4 тис. га) виділена під сільськогосподарські угіддя. На екологічну ситуацію в районі впливають

викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних, та значна їх частина (1317,7 т), від пересувних джерел, що становить 1,48 % від забруднення атмосферного повітря в Одеській області. В цілому район завдяки кліматичним умовам та природно-ресурсному потенціалу надає можливості ведення різних форм господарювання.

За характером рельєфу район представляє собою рівнину з основним напрямком схилу – з півночі на південь. По території району протікають такі річки: Когильник, Фонтанка, Сарата, Алкалія, Хаджидер.

Татарбунарський район розташований в зоні зі сприятливими для життєдіяльності кліматичними умовами, що обумовлено теплим помірно-континентальним кліматом та довгим жарким літом. Середня тривалість періоду комфортного літнього відпочинку на морському узбережжі становить 120 сонячних днів на рік.

Основні показники компонентної структури потенціалу території наведено в табл.1.

Таблиця 1

Показники компонентної структури Татарбунарського району

Кліматичні умови	Температура повітря влітку, С°	Вологість повітря, %	Швидкість вітру, м/с
	24,2	40	2,0
Територіальний склад	Ліси та лісовкриті площі, тис. га	Площі с/г угідь, тис. га	Площа під об'єкти ПЗФ, тис. га
	4,2	117,4	28,2
Екологічна ситуація на території	Викиди шкідливих речовин у атмосферне повітря, т	Скидання забруднених вод у природні поверхневі водні об'єкти, млн. м ³	Утворення відходів, т
	1898	0,0	95,0

Природно-ресурсний потенціал району представлений: водними ресурсами (акваторія Чорного моря, 13 солоних озер, 4 водосховища); лікувальними грязями лиману Бурнас та сірководневими мінеральними джерелами; запасами будівельного каменю (вапняку), будівельного піску; лісовими ресурсами – змішаний ліс, що є рідкісним ресурсом для степової зони.

Водні ресурси представлені морським узбережжям (довжиною біля 50 км), акваторіями мілководних лиманів, що розташовані здовж морського узбережжя. Ланцюг лиманів починається озером Сасик, за яким слідує Джантшейський, малий Сасик, Шагани, Будури, Карачаус, Алібей, Хаджидер, Курудіол, Солоне та Бурнас. Піщана смуга, що відокремлює лимани від моря завширшки 50-400 м, а її висота 1,5-3,0 м над рівнем моря. Татарбунарський район має найбільшу довжину пляжів в Одеській області. Третина всіх придатних для рекреації пляжів припадає на Татарбунарський район. Такі величезні простори вигідно поєднані з віддаленістю цього регіону від промислових центрів, що дуже добре впливає на якість морської води.

На території району виділяють групи мінеральних вод, перспективних для розвитку рекреаційно-туристичного комплексу: сірко-водневі, йодо-бромні; лікувальна дія яких визначається різноманітним сполученням солей, в тому числі гідрокарбонатно-натрієві, хлоридно-сульфатні та сульфатно-хлоридні;

хлоридно-гідрокарбонатно-сульфатні натрієві; гідрокарбонатно-хлоридно-натрієві та хлоридно-гідрокарбонатні натрієві.

Бальнеологічні ресурси озер за своїм складом придатні для лікувального застосування при захворюваннях органів опорно-рухового апарату, центральної та периферичної нервової системи, серцево-судинної системи, органів травлення, гінекологічних захворювань, хвороб шкіри.

Постановою Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1996 року № 1499 затверджено перелік водних об'єктів, що відносяться до категорії лікувальних із запасами грязей, що можуть використовуватися для лікування цілого спектру різноманітних захворювань, в якому вказані озера Сасик, Бурнас, Алібей, Шагани.

На території Татарбунарського району розташовані три рекреаційні зони:

- в с. Приморське: курорт «Расейка», де розміщена рекреаційна зона протяжністю близько 2 км. Пляж знаходиться на морській косі, довжина якої понад 50 кілометрів і ширина 100-300 м. Лимани, які знаходяться на Расейці та відокремлюють пляж від материка, є частиною ланцюжка морських лиманів. Це місця поселення та гніздування багатьох водоплавних птахів, що надає можливість для розробки екологічних маршрутів зі спостереження за птахами; курорт «Катранка», куди входить: морська коса, відокремлена від житлової зони вузьким рукавом оз. Джантшейського, через який прокладені пішохідні містки.

- в с. Лебедівка узбережжя Чорного моря. Загальна протяжність морського берега – біля 50 км. Кількість баз відпочинку – 120. Здійснюється сезонне оздоровлення відпочиваючих, екскурсійне обслуговування туристів.

Більше 50-ти туристично-оздоровчих об'єктів пропонують проживання для сімейного або компанійського відпочинку.

Населення Татарбунарського району – 38895 осіб, у тому числі 27903 особи сільського та 10 992 особи міського населення. Густота – 30,3 особи на 1 кв. км. Населення проживає в 35 населених пунктах (із них одне місто та тридцять чотири села, які входять до 1-єї міської та 18 сільських рад). В районі проживає 47 національностей. Найчисельніші з них: українці – 28,0 тис. чол., болгари – 4,5 тис., молдовани – 3,7 тис., росіяни – 2,5 тис., цигани – 186, гагаузи – 82.

Станом на 01.01.2015 року економічний потенціал Татарбунарського району складають:

- 820 малих фермерських господарств, 35 середніх сільськогосподарських підприємств та фермерських господарств, 194 малих підприємства, а також 1631 фізична особа-підприємець, які зосереджені в основному у сферах торгівлі та надання послуг, зокрема, торговельну діяльність здійснюють 323 об'єкти торгівлі та громадського харчування;

- 2 промислових підприємства (виноробне підприємство ТОВ «Агро-Дар» та друкарня);

- 1 транспортне підприємство (ПАТ «Татарбунарське АТП -15143»);

- 6 підприємств інших галузей (сільськогосподарський ринок, райспоживспілка, КП «Водопостачальник», міжрайонне управління водного господарства, цегельний завод, ТОВ «Райсількомунгосп»).

Районна мережа автошляхів складає 273,8 км. у тому числі: автошляхи державного значення – 82,2 км, обласного – 55,9 км, районного – 135,7 км. Усі

населені пункти мають автошляхи сполучення з райцентром. Район перетинає автошлях міжнародного значення Рені – Одеса - Ростов.

Сільськогосподарські угіддя району займають 117,4 тис.га або 67,1% від загальної площі району, землі під водою – 46,6 тис.га (або 26,7%)

Основними інвесторами реального сектора економіки району залишаються сільгоспідприємства, які за січень – вересень поточного року в розвиток агропромислового комплексу району направили 23,0 млн грн, що на 12,2 відсотка більше, ніж за відповідний період минулого року.

Віддаленість від транзитних автомобільних, залізничних та суднохідних шляхів дозволяє дотримуватися на території допустимих рівнів шуму та уникати забруднення навколишнього середовища специфічними продуктами їх діяльності.

2 лютого 1971 року в містечку Рамсар (Іран) було прийнято Рамсарську конвенцію або «Конвенцію про водно-болотні угіддя, що мають міжнародне значення, головним чином як середовища існування водоплавних птахів». Членами Конвенції стали 96 держав світу, в тому числі Україна, яка ратифікувала її в 1996 році і нараховує 22 водно-болотних угіддя міжнародного значення. У тому числі озеро Сасик та система лиманів Шагани-Бурнас-Алібей. У 1993 році рішенням Одеської обласної ради затверджено перелік територій, зарезервованих для подальшого заповідання (Алібей, Аліяга, Карачаус, Приморська коса, Когильник, Лебедівка, Хаджидер, Шагани, Бурнас, Джантшейський) загальною площею 6800 га.

Указом Президента України від 1 січня 2010 року № 1/2010 створено національний природний парк «Тузовські лимани» на території Татарбунарського району (27 тис. 865 га землі державної власності), в напрямках діяльності якого повною мірою використовується поліфункціональний підхід. Зокрема, на території Парку передбачено створення умов для організованого та ефективного туризму, загальнооздоровчого, культурно-пізнавального відпочинку, любительського і спортивного рибальства, з додержанням режиму охорони природних комплексів та об'єктів; забезпечення попиту рекреантів на туризм, відповідно до режиму території; сприяння формуванню у рекреантів та місцевих жителів екологічної культури, дбайливого і гуманного ставлення до національного природного надбання. На його території передбачене інфраструктурне облаштування туристичних та екскурсійних маршрутів, еколого-освітніх стежок; створення і ведення інформаційного банку даних рекреаційних закладів; участь у вітчизняних і міжнародних науково-практичних конференціях, з'їздах, семінарах, присвячених питанням розвитку рекреації; вивчення, узагальнення та впровадження вітчизняного і зарубіжного досвіду щодо організації рекреаційної діяльності. Національний парк як поліфункціональна еколого-економічна система може надавати різноманітні, в тому числі екосистемні послуги.

Ці дані свідчать про те, що природно-кліматичні, природно-ресурсні та земельні умови дозволяють активно розвивати дві сфери – сільське господарство та туристично-рекреаційну. Суттєву роль в структурі земельного фонду відіграють природоохоронні території, в першу чергу національний природний парк. Взнявши до уваги існуюче функціональне зонування території, доцільно виділити кілька перспективних напрямів туристичної діяльності, а саме:

1) сільський зелений, обумовлений більшою частиною с/г угідь в районі, що надасть з одного боку додаткові місця для розміщення туристів з можливістю відпочинку в сільській місцевості та вивченням культури і традицій регіону, з іншого- створює можливості отримання додаткового прибутку для місцевого населення;

2) агротуризм, так як основним видом економічної діяльності в районі є сільське господарство. Такий вид туризму на сьогоднішній день приваблює туристів можливістю безпосередньої участі у веденні с/г робіт (збирання врожаю, догляд за худобою та ін.)

3) екотуризм, що обумовлюється суттєвою часткою об'єктів ПЗФ, сформованою на певному рівні інфраструктурою, видами діяльності та рекреації національного природного парку;

4) оздоровчий та курортно-санаторний туризм, оскільки територія багата на лікувальні ресурси, має сприятливі погодно-кліматичні умови, умови для теренкуру, пляжно-купального відпочинку, піших прогулянок, пікніків.

Три перші напрями суттєво можуть бути доповнені такими видами туризму як етнічний, оскільки це можливість суттєво урізноманітнити агротуризм завдяки багатонаціональності населення району; пізнавальний (екскурсійний, науково-дослідницький, релігійний, ностальгічний, екзотичний, пригодницький, паломницький, елітарний), утилітарний (діловий, комерційний, аматорський, промисловий, діловий, шоп-тури), спортивний (пішохідний, гірський, водний, велосипедний, кінний, спортивна рибалка та мисливство, автотуризм, спортивні ігри, підводне плавання). Щодо оздоровчого та курортно-санаторного виду туризму, тут необхідно чітко спланувати зони відпочинку та оздоровлення та розподіляти потоки туристів таким чином, щоб рекреаційні території мали час на відновлення, тобто враховувати навантаження на території, щоб забезпечити наявність лікувального та рекреаційного ресурсу на довгостроковий період.

Висновки. Таким чином, територія Татарбунарського району Одеської області має характерні ознаки поліфункціональності, що повинно бути враховано при стратегічному плануванні його розвитку. Оцінивши сучасний стан функціонування району, ми визначили пріоритетні напрями розвитку туризму з урахуванням поліфункціональних можливостей його природно-ресурсного потенціалу, а саме: сільський зелений агротуризм екотуризм оздоровчий та курортно-санаторний туризм.

Комбінування цих видів туризму дозволить ефективно та раціонально використовувати ресурси території, розвивати малий бізнес, створювати нові робочі місця, забезпечувати зростання показників благоустрою місцевих громад і задовольняти потреби туристів.

Література

1. Овсяннікова Н. В. Особливості менеджменту природоохоронних територій / Н. В. Овсяннікова. // Економіка, менеджмент, бізнес. – 2010. – № 1. – С. 123-129.
2. Грановська Л. М. Еколого-збалансоване природокористування в умовах поліфункціональності територій : монографія / Л. М. Грановська. – Херсон : Вид-во ХДУ, 2009. – 414 с.
3. Черчик Л. М. Формування ринкових відносин у рекреаційному природокористуванні : монографія / Л. М. Черчик. – Луцьк : ЛДТУ, 2006. – 352 с.

4. Теоретико-методичні підходи до типізації поліфункціональних екосистем [Електронний ресурс] / Г.В. Варганян // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2013. – № 4 (9). – С. 161-166. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2013/n4>.
5. Павлов В. І. Рекреаційний комплекс Волині: теорія, практика, перспективи : монографія / В. І. Павлов, Л. М. Черчик. – Луцьк : Надстир'я, 1998. – 122 с.
6. Міста та райони Одеської області за 2014 рік. Статистичний збірник за редакцією Копилової Т. В. // Державна Служба Статистики України, Головне управління статистики в Одеській області. – Одеса, 2015 р. – 287 с.
7. Положення про НПП "Тузловські лимани" / затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 07.09.2011 - №320 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.menr.gov.ua/normakty/60-9/acts/1877-nakaz-vid-07-09-2011-320>

Abstract

In the article the component structure of natural resources of Tatarbunarsky district (Odessa region) are examined for further reasoning of the district's development directions, as multifunctional area. In modern society, in the exacerbation of economic, social and environmental problems, on the one hand, and natural resources limitation, on the other, it is urgent to preserve the diversity of ecosystems and ensure the effective use of their potential. Limited recreational areas necessitates to find ways of expansion based on the formation of new segments of the tourism market, which is advisable to review the possibility of using existing territories. We believe that the activation of tourism is possible through the use of multifunctional areas' tourist and recreational potential. According to this, there is need for reasoning of scientific approaches to identifying multifunctional areas and development of measures for efficient and complex use of natural resources.

The author's researches gave the opportunity to identify features of territories' multifunctionality in the Odessa region's districts. Specifically designed theoretical and methodological provisions for identifying multifunctional territories was allowed on the basis of research reveal perspective tourist and recreational resources, territory and objects; are different zones within the same territory that enables the development of various activities based on the principles of non-depletion and balance; identify the different functions that can perform this area due to the internal potential versatility, combining the natural resources and environment.

Tatarbunarsky district of Odessa region was selected by the author as the Perspective Pilot Program for the development of multifunctional areas. The research's results indicate that more efficient using of natural resources in this district appropriate to use next option: active targeted improvement of existing characteristics of the multifunctional territories' resources which were inherent nature to increase their attractiveness, to develop new tourism products and to attract tourist flows.

Assessing the current condition of operation of the district, we have identified priority areas for tourism development based on multifunctional capabilities of its natural resources, namely village-, green-, agrotourism, ecotourism, health resort and recreation tourism.

The combining of these tourism types will allow to use the resources of the territory effectively and efficiently, to develop small businesses, to create new jobs, to provide performance improvement's growth of local communities and to satisfy the needs of tourists.

**КЛАСИФІКАЦІЯ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ РЕСУРСІВ З
УРАХУВАННЯМ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ В
ПРИРОДОКОРИСТУВАННІ**

Нічітайлова М. С.

В статті представлено класифікацію природних рекреаційно-туристичних ресурсів з позицій відносин власності на них. Визначено природні ресурси, які мають знаходитися тільки в державній формі власності та ресурси, на які поширюються різноманітні форми та права користування і розпорядження ними.

Вступ. Рекреаційно-туристичні природні ресурси виступають основним фактором виробництва в сфері надання рекреаційно-туристичних послуг, від їх якості залежить якість обслуговування рекреантів та туристів. Раціональне використання та охорона рекреаційно-туристичних природних ресурсів залежать від суб'єктів господарювання, які безпосередньо використовують їх у своїй діяльності.

Постанова проблеми. Використовування та охорона природних ресурсів залежать від інтересів суб'єктів господарювання і держави, які в деяких випадках мають різновекторну направленість. Держава зацікавлена в максимально дбайливому їх використанні, а суб'єкт господарювання – в максимізації прибутку. Тому важливо визначити які природні ресурси і на яких умовах можуть передаватися у володіння або в право користування економічно відособленим суб'єктам, а які повинні знаходитися в державній власності та використовуватися тільки державними суб'єктами.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Необхідно відмітити що в літературних джерелах відсутні підходи до вивчення рекреаційних – природних ресурсів з позицій економічних відносин що виникають між власником та користувачем. На основі проведених досліджень щодо сутності рекреаційних ресурсів можна зробити такі висновки. Існує декілька визначень природних рекреаційних ресурсів:

Рекреаційними ресурси це компоненти природного середовища і феномени соціокультурного характеру, які завдяки певним властивостям (унікальність, оригінальність, естетична привабливість, лікувально-оздоровча значимість), можуть бути використані для організації різних видів і форм рекреаційних занять. Для рекреаційних ресурсів характерна контрастність з звичним середовищем проживання людини і поєднанням різних природних і культурних середовищ.

Рекреаційні ресурси – це ресурси всіх видів, які можуть використовуватися для задоволення потреб населення у відпочинку та туризмі. На основі рекреаційних ресурсів можлива організація галузей господарства, що спеціалізуються на рекреаційному обслуговуванні. [1,2]

До рекреаційних ресурсів належать:

- природні комплекси та їх компоненти (рельєф, клімат, водойми, рослинність, тваринний світ);
- культурно-історичні пам'ятки;

• економічний потенціал території, що включає інфраструктуру, трудові ресурси.

Формування завдання дослідження. Завданням дослідження є розроблення класифікації природних рекреаційно-туристичних ресурсів з урахування відносин власності на них.

Виклад основного матеріалу. Спираючись на існуючі класифікації надамо класифікацію природних рекреаційно-туристичних ресурсів з урахуванням їх специфіки та її впливу на форми, права власності та їх обмеження (рис.1)

По критерію вичерпності природного ресурсу:

- Ресурси практично необмежені, невичерпні, які безперервно поповнюються самою природою і не потребують та не можуть бути відтворені людиною. Це рекреаційні можливості енергії сонця, приливів та відливів океанів і морів, ресурси атмосфери, тощо. Рекреаційні ресурси даного виду представляють собою загальнонародну власність і привласнюються народом, що проживає на даній території.

Ресурси вичерпні:

- обмежені границями держави. Це насамперед земельні рекреаційно-туристичні природні ресурси та всі інші природні об'єкти рекреаційного призначення, що знаходяться в границях держави.

Обмеженість даних ресурсів визначає рівень конкурентності за право доступу до них та їх використання. Вони також обумовлюють конкурентність між формами та правами власності на них та напрямками їх використання. Наприклад, це можуть бути пляжні території для загального користування або спеціально відведені для користування лише гостями даного санаторію.

Треба зауважити, що по первинному привласненню ці рекреаційні природні ресурси є виключною власністю народу України і тому повинна бути адекватна плата за право видобутку та використання самого мінерально-сировинного рекреаційного ресурсу суб'єктом господарювання будь-якої форми власності, що одержує прибуток. Для ресурсів, які можна замінити такими ж, плата повинна включати витрати держави на пошук та розробку нових родовищ, організувати та проводити наукові дослідження лікувальних властивостей, утримання інститутів курортології, тощо. Для тих природних рекреаційних ресурсів які є унікальними, обмежені, більше не існують в природі, необхідний інший підхід. Плата повинна урахувати їх неповторність, а кошти за них повинні накопичуватися у спеціальних фондах для забезпечення можливості їх заміни на штучно створені або для розвідки аналогічних.

Державна або комунальна власність; право користування – всі форми власності, обмеження та ліцензування діяльності з боку держави.

По критерію специфіки використання природного ресурсу:

- знаходяться в стані дикої природи і використовуються в стані дикої природи – загальнодержавна або комунальна власність, приватна власність з обмеженнями використання та збереження природного ресурсу.

- вилучаються із дикої природи, переробляються та продаються споживачеві - загальнодержавна або комунальна власність, передається на праві користування суб'єктам різноманітних форм власності; обов'язкові обмеження.

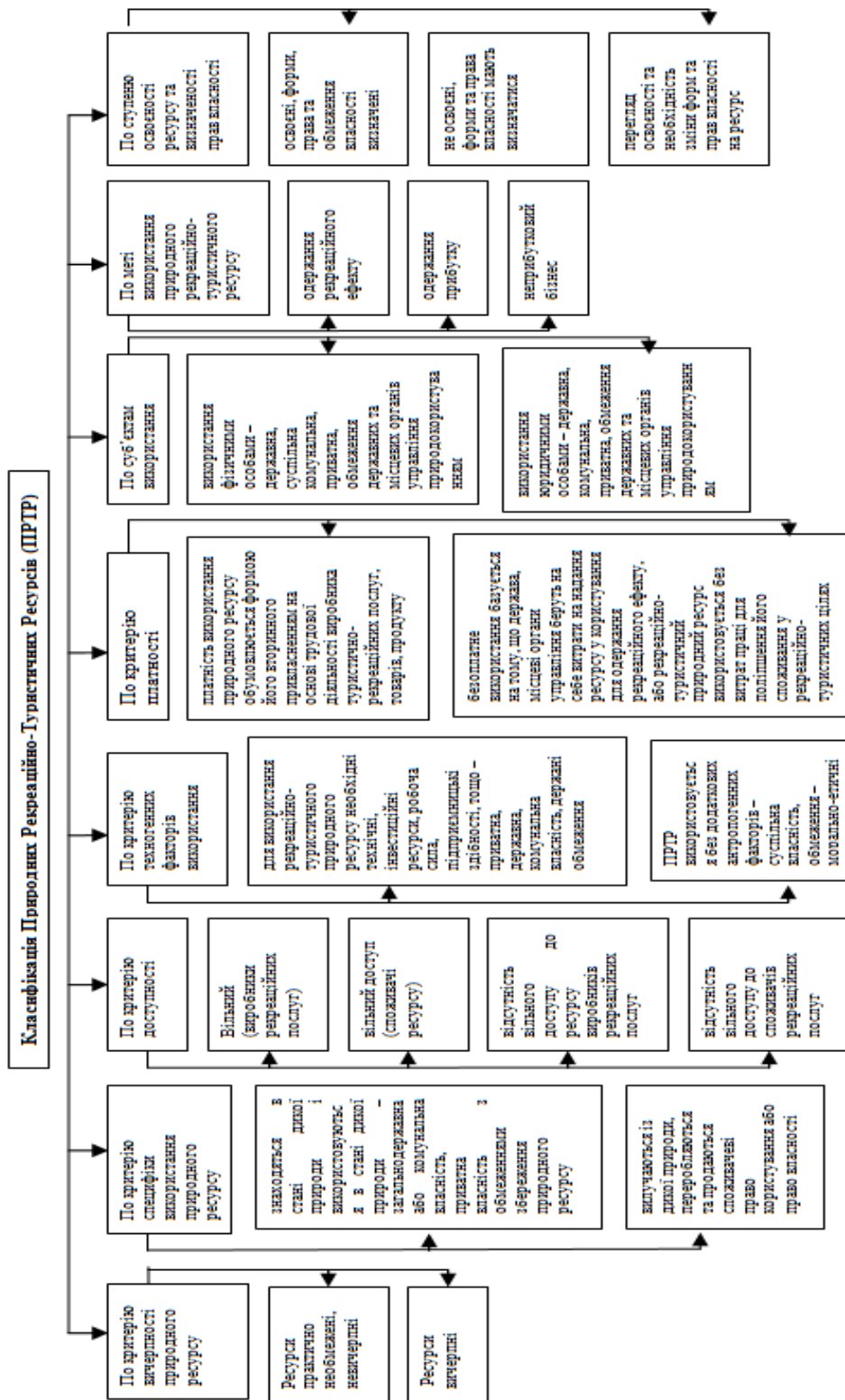


Рис.1 Класифікація природних рекреаційно-туристичних ресурсів.

По критерію доступності:

- вільний доступ усіх, хто прагне використовувати ресурс і одержувати дохід від його використання (виробники рекреаційних послуг), до таких рекреаційних ресурсів належать відносно необмежені та використання яких не потребує спеціальних знань, навиків, тощо;

- вільний доступ усіх, хто прагне використовувати ресурс і одержувати рекреаційні ефекти від його використання (споживачі ресурсу), до цих ресурсів належать суспільні пляжі, міста суспільного відпочинку, тощо;

- відсутність вільного доступу до ресурсу виробників рекреаційних послуг, коли необхідно одержати ліцензію та дозвіл на використання ресурсу, для видачі ліцензії необхідно доказати вміння використовувати та відновлювати природний ресурс;

- відсутність вільного доступу для споживачів рекреаційних ресурсів, коли пляжі та інші рекреаційні ресурси належать санаторію або іншій організації, що надає послуги і споживачами виступають категорії людей, що придбали путівки.

По критерію технічних засобів використання:

- для використання рекреаційно-туристичного природного ресурсу необхідні технічні, інвестиційні ресурси, робоча сила, підприємницькі здібності, тощо – приватна, державна, комунальна власність, державні обмеження;

- рекреаційно-туристичний природний ресурс використовується без додаткових технічних факторів – суспільна власність, обмеження – морально-етичні.

По критерію платності:

- платність використання природного ресурсу обумовлюється формою його вторинного привласнення на основі трудової діяльності виробника туристично-рекреаційних послуг, товарів, продукту.

- безоплатне використання базується на тому, що держава, місцеві органи управління беруть на себе витрати на надання ресурсу у користування для одержання рекреаційного ефекту, або рекреаційно-туристичний природний ресурс використовується без витрат праці для його споживання у рекреаційно-туристичних цілях.

По суб'єктам використання:

- використання фізичними особами – державна та комунальна - на праві оренди; суспільна, приватна, обмеження державних та місцевих органів управління природокористуванням;

- використання юридичними особами – державна та комунальна - на праві оренди; приватна, обмеження державних та місцевих органів управління природокористуванням.

По меті використання рекреаційно-туристичного природного ресурсу:

- одержання рекреаційного ефекту – державна, комунальна, суспільна, приватна власність на ресурс, використовується всіма формами власності на основні засоби виробництва; отримують рекреаційний ефект – споживачі та виробники, які продають рекреаційний ефект;

- одержання доходу та прибутку - державна, комунальна, приватна власність на ресурс, використовується всіма формами власності на основні засоби виробництва; дохід від використання ресурсу розподіляється між державою та користувачем як платіж за право використання природного ресурсу;

- неприбутковий бізнес – державна, комунальна, суспільна власність.

По ступеню освоєності ресурсу та визначеності прав власності: ресурси освоєні - форми, права та обмеження власності визначені; не освоєні

рекреаційно-туристичні природні ресурси - форми та права власності мають визначатися;

- перегляд напрямів використання природних ресурсів, виділення з них рекреаційно-туристичних, та за необхідністю зміна форм та прав власності на ресурс.

По ступеню повноважень у визначенні форм та прав власності на природний ресурс:

- державний рівень. На всі природні ресурси державного значення визначають форми і права власності спеціально-уповноважені органи державної виконавчої влади. Народний референдум.

- органи місцевого самоврядування на всі природні рекреаційно-туристичні ресурси місцевого значення та на ресурси державного значення у випадку делегування їм повноважень.

По формуванню обтяжень та обмежень форм та прав власності на рекреаційно-туристичний природний ресурс: відсутні зобов'язання, обтяження та обмеження; присутні зобов'язання, обтяження та обмеження (техніко-технологічні, екологічні, економічні, соціальні та ін.).

По формуванню обтяжень та обмежень всередині форм та прав власності на природний рекреаційно-туристичний ресурс: відсутні зобов'язання, обтяження та обмеження; присутні зобов'язання, обтяження та обмеження (техніко-технологічні, екологічні, економічні, соціальні та ін.).

По критерію підстав набуття прав власності:

- рішення органу місцевого самоврядування - придбання у державних органів, у приватних власників;

- рішення органу виконавчої влади - придбання у державних органів, у приватних власників;

- цивільно-правовий договір оренди;

- свідоцтво про право на спадщину, дарування;

- рішення суду.

По критерію форм власності: виключна народна; суспільна; державна; комунальна; приватна.

По критерію прав власності: володіння; користування; розпорядження; відповідальність за власність.

По ступеню державної підтримки форм та прав власності на ресурси:

- державні преференції та преференції місцевих органів управління присутні;

- державні преференції та преференції місцевих органів управління відсутні.

Висновки. Розроблено класифікацію природних рекреаційно-туристичних ресурсів з урахуванням їх специфіки та впливу на форми, права власності і формування їх обмежень. Класифікація потрібна для:

- визначення альтернативних форм і прав власності та альтернативного використання природних ресурсів;

- підвищення ефективності державного управління щодо використання, охорони, відновлення та відтворення природних об'єктів

- формування системи платежів за право користування та володіння природними ресурсами;

- розроблення системи державної підтримки суб'єктів різних форм та прав власності на природні рекреаційно-туристичні ресурси.

Література

1. Положення про рекреаційну діяльність у межах територій та об'єктів природно-заповідного фонду України.// Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22 липня 2009 р. - N 679/16695 [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0679-09>.
2. Закон України «Про туризм» // Відомості Верховної Ради України, 1995- N 31 [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>.
3. Закон України «Про охорону земель» // Відомості Верховної Ради України, 2003 - N 39 [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/962-15>
4. . Закон України «Про курорти » // Відомості Верховної Ради України, 2000 - N 50 [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2026-14>
5. Мартиенко А.И. Экономическая сущность разнообразных форм собственности на природные ресурсы в природопользовании / А.И. Мартиенко //Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса, 2011. – Вип. №42. - С. 149-161.
6. Мартиенко А.И. Теоретические основы развития отношений собственности на природные ресурсы / А.И. Мартиенко – Одесса: ИПРЕД НАН України, 2011. – 389 с.
7. Мартиенко А.И. Отношения реализации форм и прав собственности в природопользовании. / А.И. Мартиенко, С.К. Харичков - ИПРЭЭИ НАН Украины. – Одесса: Феникс, 2008. – 214 с.
8. Нічитайлова М.С. Урахування впливу утворення відходів на використання природних рекреаційно-туристичних ресурсів /М.С.Нічитайлова // Економічні інновації. – 2016. - № 61.- С.246-253

Abstract

The article presents the classification of natural recreational resource and tourism resources from the standpoint of ownership relations to them. Was defined natural resources should only be in state property and resources, which are subject to various forms and the right use and manage them. It should be noted that in the literature there are no approaches to the study of recreation – natural resources from the standpoint of economic relations arising between owners and users.

Recreation – tourism natural resources are the main factor of production in the area of tourism and recreation services, their quality depends on the quality of service of tourists and travelers.

Rational use and protection of recreational – tourism resource depend on natural resources entities that directly use them in their work.

The use and protection of natural resources depends on the interests of businesses and the state, which in some cases have varied direction.

The state is interested in their most careful use, as an entity – to maximize profits. It is therefore important to determine what natural resources and under what conditions can be transferred in ownership or right to use economically isolated subjects, and that should be in public ownership and be used only by state actors.

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ МОДЕЛІ
ЕКОЛОГООРІЄНТОВАНОГО УПРАВЛІННЯ**

Попик О.В.

У статті проаналізовані проблемні аспекти діючої системи екологічного управління. Представлені існуючі концептуальні моделі оптимізації та гармонізації взаємозв'язків у системі «людина-довкілля». Сформовані та наведені ключові положення Концепції екологоорієнтованого управління та актуальність її реалізації.

Вступ. Існуюча та діюча модель екологічного управління в країні, що являє собою ієрархічну структуру ланок різного рівня та сфер впливу, виявляється недостатньо дієвою та ефективною, щоб гідно реагувати на сучасні виклики змін параметрів навколишнього середовища в умовах нестійкої соціально-економічної кон'юнктури. Однією з істотних вад діючої моделі екологічного управління в країні є відсутність принципів комплексності та системності, які є базовими для елементів навколишнього світу. Виявляється основне протиріччя в організаційній побудові керуючого апарату та керованої системи, що призводить до накопичення системних помилок, ентропії та наслідком якого є погіршення параметрів навколишнього природного середовища, що тягнуть за собою низку істотних соціально-економічних проблем.

Постановка проблеми. Задача підвищення методологічного рівня управління природокористуванням (особливо в сучасних та майбутніх реаліях перехідного періоду до ринкової економіки) зумовлює нагальну необхідність системного підходу до цього питання, конкретним проявом якого є розгляд природокористування як системи, та відповідно управління їм також з позиції системного аналізу та уявлення [1].

Фундаментальність аналізованого питання полягає у накопиченні масиву теоретичних доробок різних наукових шкіл, формуванні семантичних відмінностей у понятійному апараті, що потребує певної систематизації та адаптації існуючої методологічної основи щодо вирішення сучасних проблем природокористування. Не зважаючи на велику кількість похідних у визначенні управлінських відносин в системі «людина-довкілля» у представленому дослідженні пропонується розглядати перехідні аспекти від найбільш узагальнюючого поняття «екологічного управління», яке відображає сутність та характер соціально-екологічних взаємовідносин, до «екологоорієнтованого управління», як нової моделі більш свідомого та гармонійного управлінського впливу людини на довкілля.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї проблеми. Дослідженню питання управлінської діяльності в сфері охорони довкілля присвячені праці вітчизняних вчених: Андрєєвої Н.М., Буркинського Б.В., Бистрякова І.К., Громової О.М., Жулавського А.Ю., Ковальової Н.Г., Мельника Л.Г., Степанова В.М., Прокопенко О.В., Шевчука В.Я., Харічкова С.К., Хлобистова Є.В., Хумарової Н.І., та закордонних: Несса А., Тофлера Е., Капра Ф. та інших.

У роботі Хижнякової Н.О. [2] у якості інструменту вирішення еколого-економічних проблем приводяться екологоорієнтовані управлінські рішення (ЕОУР), тобто такі управлінські рішення, які акцентують увагу на екологічних аспектах і надають перевагу екологічним критеріям, тобто це певна конкретизація дій, необхідних для вирішення еколого-економічних проблем.

У працях Жулавського А.Ю., Павленко О.О. та Алібекової Ю.Т. [3-4] обґрунтовується необхідність екологізації системи управління територіальними одиницями різного рівня, завдяки створенню нової парадигми мислення та включення екологічного та соціальних показників поряд з існуючими економічними.

Ґрунтовні напрацювання одеських вчених щодо розвитку організації управління природокористуванням в межах локальних та глобальних економічних систем доводять, що переорієнтація систем управління є частковою. Відбулось зміщення орієнтирів з державного управління на територіальний рівень, тоді як первинна ланка управління природокористуванням в виробничій та невиробничій сферах залишається без принципів змін. Зокрема, у частині реформування його власної системи та відповідної взаємодії як по вертикалі, так й по горизонталі – в межах територіальної системи впорядкування та координації управлінських функцій між первинною господарською ланкою – суб'єктом господарювання, первинною територіальною ланкою – об'єктом природокористування та первинною ланкою територіального управління [1].

Не зважаючи на велику кількість наукових доробок у сфері гармонізації взаємовідносин у системі «людина-довкілля» наразі й досі не отримали чіткого та повноцінного розвитку наукові основи організації та управління природокористуванням в умовах ринкової економіки, не сформовано єдиної методологічної основи подолання системної кризи природокористування, відсутній аналіз та прогнозування перспектив адаптації нових форм і методів управління в умовах кризових ситуацій ринкової економіки.

Виклад основного матеріалу. Існуюча та діюча наразі модель екологічного управління передбачає існування ієрархічних рівнів реалізації управлінського впливу, серед яких:

- об'єктний - окреме підприємство, чи промислова зона;
- локальний (місцевий) – територіальна громада (селище, місто);
- регіональний - сформована адміністративно-територіальна одиниця регіонального рівня;
- глобальний – країна загалом, економічний макрореґіон.

Основними вадами такої управлінської структури є те, що, по-перше, у зв'язку з постійними трансформаційними політичними процесами та економічною нестабільністю в країні відбулося формування неефективної організаційної структури із порушеними внутрішньо-системними координаційними зв'язками; та, по-друге, адміністративно-територіальний поділ управлінської структури здебільшого не співпадає із фізико-географічним та екологічним районуванням території, що ускладнює формування ефективних управлінських структур. Крім того, у зв'язку з інтенсифікацією інтеграційних процесів в країні виникають певні протиріччя та розбіжності на тлі незгодженості національного законодавства України із Європейською нормативно-правовою базою в природоохоронній сфері. Порушення координаційних зв'язків між системою державного екологічного управління та Європейською практикою природоохоронної діяльності знижують загальну ефективність реалізації цілей та завдань концепції сталого розвитку, що

уособлюють у собі принципи гармонізації впливу людини на довкілля та соціо-еколого-економічну сталість.

Усвідомлення загрозливих наслідків недалекоглядної екологічної політики, пришвидшення темпів руйнування природних екосистем та зниження їх асиміляційної ємності через загрозливі масштаби техногенного впливу, кліматичні зміни та інші глобальні виклики сучасності призвели до переосмислення ролі та місця людини у вирішенні питань природоохоронного спрямування, що знайшло відображення у політичній та соціально-економічній площині. Це об'єднало світову наукову, політичну спільноту та громадськість довкола питань збереження навколишнього середовища, та призвело до формування певних стратегічних орієнтирів та векторів розвитку, що враховують екологічну складову. У Таблиці 1 представлені основні концепції та моделі розвитку суспільства із врахуванням екологічної домінанти розвитку.

Представлені у таблиці 1 концептуальні доробки, не зважаючи на фундаментальність наукової складової, методологічну основу та певну імплементацію у міжнародну нормативно-правову базу не охоплюють увесь спектр завдань екологічної проблематики. Це підкреслює важливість та актуальність пошуку більш утилітарних природоохоронних концепцій, що передбачають реальні організаційні та управлінські алгоритми, інструменти та механізми реалізації екологічно-збалансованого та соціально-вмотивованого розвитку. Однією з нових моделей розвитку є Концепція екологоорієнтованого управління (далі - Концепція), що спирається на найбільш вдало реалізовані принципи аналізованих концептуальних доробок розвитку суспільства та фундаментальні теоретико-методологічні основи управлінської науки.

Екологоорієнтоване управління – це процес інтегрованої сукупності впливу на соціально-економічну систему з метою досягнення запланованого цільового результату, який спрямований на імплементацію екологічної складової у соціально-економічний розвиток [5].

Універсальність принципів та інструментів екологоорієнтованого управління передбачає використання основних положень Концепції у якості інтегративного підходу як на рівні окремого підприємства, так і на галузевому та адміністративно-територіальному рівні.

Екологоорієнтоване управління торговельним підприємством визначається як частина загальної системи управління ним, метою якої є забезпечення досягнення поставлених економічних цілей щодо здійснення торговельних процесів із дотриманням принципів економіки природокористування й охорони навколишнього середовища [6]. Метою заходів екологоорієнтованого управління торговельним підприємством є максимально можливе зниження чи запобігання негативному впливу торговельних процесів на навколишнє природне середовище, що пропонується реалізовувати шляхом оптимізації (коригування) існуючого процесу товароруху або шляхом його повної заміни на новий екологічно орієнтований.

Прикладами галузевого екологоорієнтованого управління є управління лісовими ресурсами, під яким Ярова І.Є. [7] розуміє систему, що охоплює: екологічне управління лісгосподарськими виробництвами, екосистемне управління лісами, еколого-економічне управління лісгосподарюванням, екологоорієнтований лісгосподарський менеджмент; а також управління морським природокористуванням, під яким Громова О.М. [8] розглядає діяльність по раціональному освоєнню та використанню морського природно-ресурсного потенціалу, націлену на його охорону та відтворення.

Таблиця 1

Концептуальні моделі розвитку суспільства з врахуванням природоохоронного критерію

Назва Концепції	Сутнісний зміст та ключові положення
Концепція Сталого розвитку (міжнародна та вітчизняна)	Гармонійне співіснування людини та навколишнього середовища без зниження темпів економічного зростання. В основу Концепції закладено усвідомлення принципу нерозривності та єдності навколишнього середовища та соціально-економічного розвитку.
Концепція Екології (Буркинський Б.В., Мелешкін М.Т. Степанов В.Н. та інші)	Основною метою концепції є вирішення задач забезпечення збалансованого (гармонійного) розвитку економіко-екологічних систем в умовах інтенсифікації освоєння природно-ресурсного потенціалу.
Концепція екорозвитку (Акімова Т.А.)	В основі концепції екорозвитку закладена ідея порівняння природних і виробничих потенціалів території. У центрі проблеми знаходиться регламентація розміщення та концентрації продуктивних сил в залежності від умов еколого-економічного балансу, тобто від відповідності природоємності виробництва та екологічної техноємності природного комплексу території.
Концепція екоінноваційного розвитку (Андрєєва Н.М., Ніколаєв Ю.О., Садченко О.В., Хумарова Н.І.)	Орієнтування на стимулювання інноваційних процесів та їх подальше застосування для вирішення питань екологічного спрямування.
Концепція комплексного природокористування (Балджи М.Д., Харічков С.К.)	Основна мета концепції полягає у забезпеченні перспектив сталого просторового розвитку регіонів на основі використання його природно-ресурсного потенціалу з метою активізації соціальних, екологічних та економічних завдань.
Концепція екологічної безпеки	Основна мета концепції полягає в забезпеченні стану екологічної безпеки, що постає можливим завдяки розробці та реалізації принципів, механізмів та інструментів охорони навколишнього середовища, безпеки існування та життєдіяльності людини.
Концепція глибинної екології (А. Несс та інші)	Концепція глибинної екології є проявом класичної біоцентристської теорії, що визначає домінують інтереси живої природи, а найважливішою цінністю збереження умов та первісних кондицій навколишнього середовища в протизагаду задоволенню потреб людства.
Концепція інформаційно-екологічного суспільства	Безпечний стійкий розвиток інформаційно-екологічного суспільства постає як синхронізація процесів структуризації та функціонування природної, соціальної, духовної підсистем, що забезпечує оптимальний режим розвитку завдяки механізмам самоорганізації й адаптивного управління.

Екологоорієнтоване управління складними економіко-екологічними системами дозволяє розглядати у якості об'єкта реалізації управлінського впливу не тільки підприємство чи галузь, але й сформовані територіальні комплекси. Хумарова Н.І. [5] розглядає екологоорієнтоване стратегічне планування територіальних економіко-екологічних систем (ТЕЕС), як функцію екологоорієнтованого соціально-економічного розвитку. Жулавський А.Ю., Павленко О.О., Алібекова Ю.Т. та інші [9] дещо конкретизують об'єкт

управлінського впливу, та розглядають можливість реалізації екологоорієнтованого управління у межах певної адміністративно-територіальної одиниці (район, область, місто).

Однак, попри потужну теоретичну базу аналізованої Концепції, нами вбачається недостатня розробленість механізму її реалізації саме на рівні міста (громади), як складної урбоекосистеми із інтенсивними потоками речовини, енергії та інформації. Враховуючи пришвидшення темпів розвитку міст у сучасному світі, збільшення кількості міського населення та переорієнтування галузей економіки із превалюванням сфери послуг та інформаційних технологій (ІТ), місто постає у якості осередку інтенсивного впливу людини на довкілля та універсальною базовою одиницею реалізації ключових положень Концепції екологоорієнтованого управління.

Відповідно до визначення К. Доскалу та інших [10], екологоорієнтоване управління – це процес спостереження, діагностики, аналізу, творчого пізнання та адаптації, що включає збір інформації про стан довкілля, розгляд можливих передумов таких змін та первинну кількісну оцінку наслідків перетворень та порушень умов навколишнього середовища.

Враховуючи складність, багатофункціональність та поліелементність системи екологоорієнтованого управління нами вбачається доцільним та необхідним розробка певної узагальнюючої структурно-логічної схеми моделі екологоорієнтованого управління (Рис. 1.), що найбільш повно розкриває його теоретичні положення.

Запропонована модель передбачає взаємодію трьох основних елементів, а саме керуючого апарату, керованої системи та системи оцінки якості реалізованого управлінського впливу. Керуючий апарат охоплює координаційні дії на рівні державного та галузевого управління, місцевого самоврядування, громадських ініціатив та інших свідомих екологоорієнтованих управлінських впливів. Система управління складається із функціональних блоків (соціальний, економічний, політичний та інші), що формують інтегральний план реалізації головних цілей та завдань екологоорієнтованого розвитку конкретної просторово-територіальної системи, виробничого комплексу чи об'єкту.

Керована система у ресурсному аспекті включає матеріальні, економічні, екологічні, інформаційні та інші ресурси, а також можливі шляхи їх залучення у подальші виробничі процеси, когнітивну (пізнавальну), наукову та творчу діяльність.

У загальному аспекті керована система є об'єктом управлінського впливу та може мати форму не тільки просторових комплексів, а й технологічних схем та операцій, без конкретизації меж та структурної організації.

Система показників та індикаторів стану керованої системи являє собою механізм контролю та визначення ефективності методів управлінського впливу. Охоплюючи усю сукупність параметрів благополуччя аналізованих систем, вона дозволяє корегувати управлінський вплив за принципом зворотного зв'язку та в той же час змінювати методологічний апарат емпіричних та розрахункових вимірів, якщо їх точність викликає сумніви.

Система контролю, так само як і керуюча та керована системи, не звужується до аналізу моніторингових досліджень за станом довкілля, економічних чи соціальних показників. Це більш повна індикативна система, що змінює набір аналізованих параметрів в залежності від масштабу та характеру системи, що контролюється.

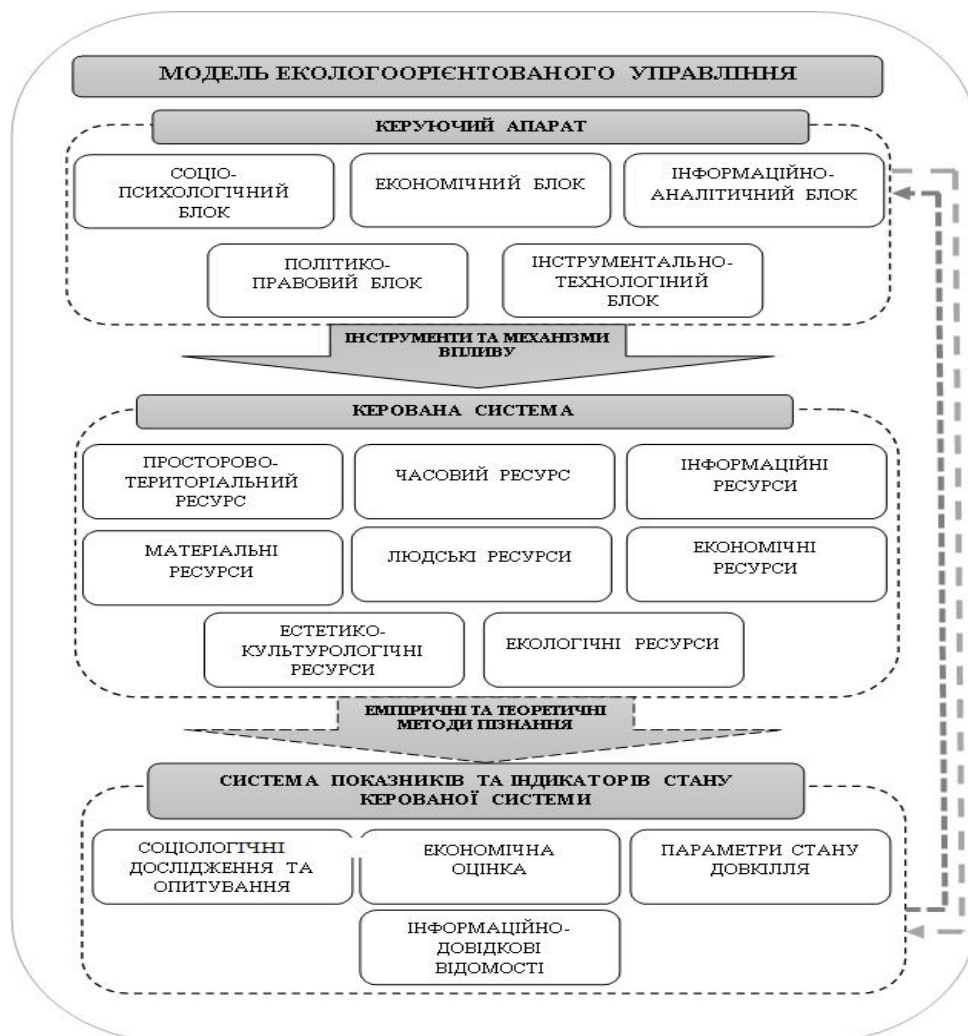


Рис. 1. Структурно-логічна схема моделі екологоорієнтованого управління

Висновки. Таким чином, екологоорієнтоване управління є інтегративним процесом та організаційною формою впливу на системи будь-якої складності та природи, це сукупність стратегічно визначених дій та заходів, націлених на досягнення визначеної мети із врахуванням та наданням пріоритетності екологічній складовій. Екологоорієнтоване управління постає логічною формою еволюції положень та представлень щодо екологічного управління, як певна форма екологізації управлінської системи, що ґрунтується на засадах сталого розвитку із використанням інноваційних заходів в умовах нового, інформаційного суспільства. Концептуальною основою екологоорієнтованого управління постає глибинна трансформація світосприйняття із домінантою екологічного імперативу у триаді соціо-економіко-екологічного розвитку.

Перспективними напрямками досліджень є імплементація принципів екологоорієнтованого управління у межах адміністративних утворень щодо можливості реалізації екологоорієнтованого управління в міських агломераціях, як осередків інтенсивного антропогенного та техногенного навантаження

людини на довкілля. Зважаючи на той факт, що рівень урбанізації в світі невинно зростає, пошук можливих шляхів гармонізації взаємовідносин у системі «суспільство-природа» на базовому, місцевому рівні постає однією з найбільш гострих проблем та нагальним викликом сучасності.

Література

1. Буркинський Б.В. Природопользование: основы экономико-экологической теории. / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов, С.К. Харичков. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН України, 1999. – 350 с.
2. Хижнякова Н.О. Сутність екологоорієнтованих управлінських рішень та їх роль у вирішенні еколого-економічних проблем / Н.О. Хижнякова // Актуальні проблеми економіки. - № 11(137). – 2012 г. – с. 181-188
3. Жулавський А.Ю. Проблеми екологізації системи управління адміністративно-територіального рівня / А.Ю. Жулавський, О.О. Павленко, Ю.Т. Алібекова // Механізми регулювання економіки. - № 4. – 2011 р. – с. 34-38
4. Алібекова Ю.Т. Формування системи екологоорієнтованого управління на базовому рівні, на рівні адміністративного району та області / Ю.Т. Алібекова // Вісник СумДУ. Серія «Економіка». - № 2. – 2014 р. – с. 5-16
5. Хумарова Н.І. Екологоорієнтоване стратегічне планування розвитку території / Н.І. Хумарова. – Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2011. – 408 с.
6. Решетнікова І.Л. Методичні підходи до еколого-орієнтованого управління торговельним підприємством / І.Л. Решетнікова // Механізм регулювання економіки. – 2009. - № 4, Т. 1. – с. 42-47
7. Ярова І.Є. Концептуально-методологічні засади розвитку екологічно орієнтованого управління лісо господарюванням / І.Є. Ярова // Вісник Сумського національного аграрного університету. – Вип. 4 (52). – 2012 р. – с. 174-181
8. Громова О.М. Экономико-экологическое регулирование морского природопользования: государственные и рыночные методы. / О.М. Громова– Одесса, Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. – 314 с.
9. Звіт про науково-дослідну роботу «Екологічно-орієнтовані стратегії управління соціально-економічним розвитком території» / Керівник НДР к.е.н., доц. Лук'янихін В.О. – Суми, 2014 р. – 144 с.
10. Cornelia D. Guse and other Environmental-oriented management strategy/ Dascalu1Cornelia, Caraiani1Chirata, G. Raluca // African Journal of Business Management, 2012. - Vol. 6 (18)- P. 5829-5839

Abstract

In the article the problematic aspects of the acting environmental management system are considered. Structural and organizational weaknesses of the acting model and the preconditions of their formation has been presented. Also, author presented existing conceptual models of optimization and harmonization of relationships in the system "human-environment" that formed in response to the threatening changes in environmental parameters. Key position of the Concept of Environmental-oriented management and conditional pattern of the main principles of Environmental-oriented management has been formed and presented. The main elements of which are: management unit, controlled system, and a system of assessing the quality of implementation of management influence. The urgency of implementing proposed concept at the local level has been also considered.

УДК 330.341.1:(477)

ПОТЕНЦІАЛ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВИНОРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ІНФОРМАЦІЙНО-МЕРЕЖЕВОЇ І КОГНІТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

Бондаренко С. А.

У статті розглянуто сутність та особливості формування потенціалу інноваційного розвитку. Виділено галузеві особливості виноробних підприємств щодо інноваційної діяльності. Проведений аналіз розвитку виноробних підприємств. Виявлено диспропорції інноваційної діяльності промислових підприємств. Для створення основи дослідження інноваційного розвитку підприємства пропонується динамічна аналітична структура, що дасть можливість удосконалювати управлінський процес і виділяти найбільш перспективні напрямки інноваційної діяльності підприємства, враховуючи специфічні галузеві особливості щодо ресурсного забезпечення.

Вступ. Виноградарсько-виноробна галузь, будучи стратегічною для економіки України, переживає найскладніший період за всю свою історію та потребує виваженої та системної політики управління та якісних змін: з одного боку, участь держави, а з іншого – науковий підхід, з обов'язковим технологічним оновленням шляхом модернізації технологічного обладнання та виробництва.

Тому наразі актуальним є виявлення можливостей якісних змін для виноробних підприємств шляхом формування і використання потенціалу інноваційного розвитку.

Постановка проблеми. Сучасне підприємство перетворюється в господарську систему підвищеної складності, стосовно якої такий спрощений підхід неприйнятний. Останнім часом відбувається істотне ускладнення ресурсів підприємства, причому провідну роль починають грати нематеріальні активи і їх відтворення [1].

В умовах інформаційного суспільства прискорюються темпи змін, змінюються і набувають нових якостей здатності підприємства. Принципового значення набувають мережеві взаємодії і людський фактор. Не випадково на новому етапі технологічного розвитку популярними стали такі метафори, як «інформаційно-мережева» і «когнітивна економіка».

Занадто різномірний склад внутрішньо-фірмових факторів, що визначають ефективність і результативність діяльності, і занадто складні взаємозв'язки між цими факторами, щоб все зводити до одних тільки ресурсів. Найважливіші внутрішньо-фірмові фактори – «ресурси» – розглядається в системі. Це, перш за все, «організаційні здатності»: купувати, використовувати, відтворювати і комбінувати ресурси, а на більш детальному рівні, технології – соціально-фізичні системи, сконфігуровані для отримання певного виду ефекту, і індивідуальні компетенції працівників, необхідні для досягнення бажаного рівня ефективності та результативності при отриманні певного ефекту [2].

Такий підхід створив нові можливості для інтеграції теорії фірми, теорії організації, психології, економічної соціології та інших дисциплін, які вивчають

той чи інший аспект складної багатогранної реальності, якою є сучасне підприємство [3].

Взаємоузгодженість динамічних змін внутрішнього і зовнішнього середовища є основою забезпечення стабільності підприємства, на що має бути направлено основний акцент управлінського впливу. Стабільність, як здатність адаптуватися до змінних умов, є відображенням динамічних властивостей підприємства як соціально-економічної системи (СЕС). Наразі для підприємств реального сектору економіки актуальності набуває зміна парадигм управління з виробничо-орієнтованої на інноваційно-спрямовану. Потенціал інноваційного розвитку підприємства слід розглядати з позиції статичного і динамічного потенціалів. Основою є ресурси, організаційні і динамічні здатності до їх реалізації.

Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї проблеми. На сьогодні наукою сформовано необхідні елементи концептуально-методологічного апарату для дослідження внутрішньо-фірмових факторів з урахуванням особливостей підприємницької діяльності на новому етапі технологічного розвитку. Так, в дослідженнях О. Карлик, В. Платонова [3] розкриваються окремі аспекти застосування ресурсно-орієнтованого підходу до дослідження складної системи внутрішніх факторів сучасного підприємства. Разом з тим, сам ресурсно-орієнтований підхід (РОП) критикували за статичність, нездатність врахувати динаміку [4], адже інновація, перш за все, означає зміни і розвиток. Зазначену невідповідність було подолано розробкою концепції динамічних здатностей, тобто здатностей створювати, інтегрувати і реконфігурувати внутрішні і зовнішні компетенції для того, щоб реагувати на швидко мінливе середовище господарювання [5]. Динамічні здатності дозволяють завойовувати і нарощувати стабільні конкурентні переваги. Ця концепція дуже близька до концепції нового комбінування ресурсів, що, на думку Шумпетера, є основною функцією, і навіть місією, підприємця [6].

Для створення основи дослідження інноваційної діяльності дослідники І.І. Єлісеєва і В.В. Платонов [7] пропонують інтеграцію визнаних в наукових колах концепцій динамічних здатностей [5] і абсорбуючого потенціалу [8] в аналітичну структуру ресурсно-орієнтованого підходу. Це досягається шляхом введення нової концепції «динамічного потенціалу» і тісно пов'язаної з нею концепції «динамічних ресурсів», що дозволяють здійснити зазначену інтеграцію. Разом з тим, наразі актуальним стає адаптація зазначених концепцій до конкретних вимог господарюючих суб'єктів, з урахуванням галузевих особливостей виноробних підприємств.

Формування завдання дослідження. Метою статті є обґрунтування сутності та виділення специфічних складових потенціалу інноваційного розвитку виноробного підприємства у відповідності до умов інформаційно-мережевої і когнітивної економіки.

Для досягнення виділеної мети необхідно вирішити наступні завдання:

- обґрунтувати сутність поняття потенціал інноваційного розвитку підприємства, виділити його складові;
- розробити динамічну аналітичну структуру, що відповідає завданням дослідження інноваційної діяльності в умовах інформаційно-мережевої і когнітивної економіки;
- виділити на базі запропонованої динамічної аналітичної структури основні тенденції інноваційної діяльності, проблемні аспекти та фактори успіху інноваційного розвитку виноробних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням

отриманих наукових результатів. Після втрати території АР Крим, де знаходилась левова частка виноградників та найбільші виробники вітчизняного вина, які мали свої виробничі потужності, відомі торгові марки та забезпечували майже 60% всієї готової продукції, основним виноробним регіоном в Україні є Одеський (табл. 1). За даними таблиці 1, на Одеську область припадає майже 66% від загальної площі виноградників України, 60,5% від валового збору винограду, 60,3% від виробництва виноматеріалів.

Вітчизняна виноробна галузь в різні часи переживала як підйоми, так і спади свого розвитку. Закономірним явищем вже стало значне скорочення загальних площ насаджень виноградників (в 5! раз в 2014 році в порівнянні з 1960 роком) Вже в останні роки ця тенденція стала ще більш вираженою. Так, в 2014 році в порівнянні з 2008 роком площі насаджень виноградників скоротилися на 38%.

Таблиця 1
Динаміка основних показників розвитку виноробної галузі в Україні і Одеській області за 2008-2014 рр.

Показники	Роки						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Площа виноградників, тис га, в Україні	71,0	71,0	67,6	69,0	67,9	67,1	44,2
Площа виноградників, тис га, в Одеській області / % до показника по Україні	55,1/ 77,6	40,3/ 56,8	30,2/ 44,7	30,3/ 43,9	28,0/ 41,2	29,4/ 43,8	29,1/ 65,8
Урожайність, ц/га, в Україні	50,9	66,0	60,3	75,6	67,2	85,8	98,6
Урожайність, ц/га, в Одеській області	51,1/ 100,4	68,0/ 103,1	62,5/ 103,6	77,9/ 103,1	72,9/ 108,5	90,1/ 105,0	95,8/ 97,2
Валовий збір винограду, тис. тонн, в Україні	415,2	468,7	407,9	521,8	456,0	575,4	435,6
Валовий збір винограду, тис. тонн, в Одеській області, %	154,2/ 37,1	206,1/ 44,0	175,1/ 42,9	229,1/ 43,9	212,3/ 46,6	256,6/ 44,6	263,7/ 60,5
Виробництво виноматеріалів, млн. дал, в Україні	26,6	31,1	30,7	25,1	23,0	28,3	15,1
Виробництво виноматеріалів, млн. дал, в Одеській області, %	8,1/ 30,5	13,8/ 44,4	13,5/ 44,0	8,9/ 35,5	9,8/ 42,6	12,6/ 44,5	9,1/ 60,3

Джерело: розроблено автором на основі [9, 10].

Скорочення площ виноградників в виноробних регіонах України стає спусковим важелем для нарощування цілого ряду проблем галузі:

- виникаючий дефіцит сировини винороби змушені заповнювати імпортними виноматеріалами;
- розбалансування і стихійність сортового складу виноградників неминуче призведе до втрати традиційних (аборигенних) сортів винограду, характерних для конкретних регіонів, що згодом позначиться на якісних характеристиках вина;
- зростання собівартості виробленої виноробної продукції дає зелене світло для імпортних вин, конкурентними перевагами яких стає їх більш вигідна для покупця ціна. Наслідком цього є загальне падіння економічної ефективності виробництва винограду та виноробної продукції.

Взагалі, можна виділити наступні галузеві особливості виноробних

підприємств.

По-перше, суттєвими особливостями виноробних підприємств є те, що виноробна галузь є однією з найбільш консервативних, тому розвиток можливий лише при гармонійному поєднанні традицій виноробства з інноваціями. Традиціями є відпрацьовані роками технології виробництва, які у виноробстві є досить регламентованими і тому їх якісні зміни інноваційного характеру не будуть носити радикальний характер. Взагалі, інновація є результатом інноваційного процесу і, з одного боку, є причиною руйнування старого, а з іншого – незворотними змінами і появою чогось нового, тобто економічного росту. Крім того, з'являються нові ризики, які пов'язані з невизначеністю інноваційного процесу і його результатів. Звичайно, від впровадження інновацій підприємство отримує додаткові ефекти і нарощує свої конкурентні позиції. Такі зміни потребують значних фінансових ресурсів, що на сьогодні є дуже проблематичним для виноробних підприємств. Тобто, у відповідності до теорії спрямованого розвитку, інноваційний розвиток виноробного підприємства має стати спланованим регульованим переходом від одного стану внутрішньої та зовнішньої рівноваги до іншого, згідно змінам обставин і факторів. Ці зміни порушують досягнуту збалансованість і рівновагу, проте створюють основи економічного росту, переходу системи в новий якісний стан. Траєкторія розвитку підприємства визначається його адаптивними здатностями до вирішення, з одного боку, внутрішніх протиріч, обумовлених внутрішніми факторами, а з іншого – зовнішніх негативних впливів на рівні мезо- і макросередовища. В цьому світлі узагальненим завданням управління інноваційною діяльністю є забезпечення переходу економічної системи до нового збалансованого стану. Таким чином, масштаби оновлення виноробного підприємства залежать від результативності управління потенціалом інноваційного розвитку.

По-друге, виноробна галузь є достатньо структурованою. Для ринку виноробної продукції (особливо ігристих вин), характерним є достатньо високий рівень стабільності, обумовлений тим, що конкуренція носить виключно позиційний характер. Тобто, на ринку діють різні за конкурентоспроможністю виробники (які за часткою ринку чітко розподілені на лідерів, послідовників, аутсайдерів), які, до того ж, використовують різні стратегії конкурентної боротьби [11].

В основі наявних тенденцій до консолідації галузі покладено специфічні особливості складної капіталомісткої технології виробництва та досить високі бар'єри входу до галузі.

Ще однією визначальною особливістю ринку виноробної продукції є висока чутливість до коливань ринкової кон'юнктури та пряма залежність від рівня життя та платоспроможності населення.

Отже, інноваційні напрями розвитку виноробної галузі повинні бути орієнтовані, в першу чергу, на пошук, придбання та захист власних унікальних конкурентних переваг, визначену групу споживачів, ціновий сегмент, а також впровадження та використання прогресивних технологій та способів виробництва виноробної продукції. Крім того, забезпечення розвитку підприємств має базуватися на маркетингових прийомах: завойовуванні лояльності споживачів до власної торгової марки та формування споживчого капіталу [11].

По-третє, для підприємств виноробної галузі характерним є порівняно довгий цикл виробництва (обробка виноматеріалів та їх підготовка до виробництва, технологічний процес витримки вина). Тому для дослідження поняття розвитку виноробних підприємств прийнятними є основні положення

теорії циклічного розвитку Кондратьєва М. відносно економічних криз. На думку вченого, саме кризи, які виникають періодично, циклічно, є основним поштовхом до якісних змін соціально-економічних систем різних рівнів, в тому числі й підприємств [12]. Тривалий виробничий цикл підвищує залежність підприємств від джерел фінансування, оскільки зберігання запасів матеріалів, обслуговування незавершеного виробництва вимагають значних витрат. Особливо ця проблема стосується підприємств, що виробляють ігристі вина класичним методом, який, на відміну від резервуарного, передбачає тривалу витримку вина (від 1 до 3 років). Крім того, для виноробних підприємств характерним є сезонність ділової активності, що визначає специфіку виробничо-фінансового циклу і проявляється у нерівномірності формування грошових потоків. Існує значний інтервал (лаг) між моментом формування виручки від реалізації готової продукції і фактичними затратами на її виробництво. Тому важливою умовою забезпечення стабільності розвитку підприємств виноробної галузі є формування та реалізація ефективної збутової політики, яка має враховувати сезонність «виробництва», «витрат» та «грошових надходжень» [11]. Тобто, перехід підприємств на інноваційну концепцію розвитку вимагає чіткої формалізованості методів і алгоритмів планування нововведень, що забезпечують ефективність інвестування в інноваційну практику.

По-четверте, особливість функціонування виноробної галузі полягає у тісному зв'язку із виноградарством, процесами інтеграції у вертикалі «виноградар-винороб-дистрибутор (торгова мережа)» і необхідністю контролю з боку держави (впорядкування земельних проблем, контроль за процесами вертикальної галузевої інтеграції, регулювання конкуренції на кожному з рівнів цієї вертикалі).

Значний вплив на виноробні підприємства має державне регулювання. Проте, державний менеджмент, який на поточному етапі є безсистемним і суперечливим, не здатний ефективно коригувати незбалансованість ринків винограду, виноматеріалів і вина одночасно.

Через наявність тісного зв'язку з виноградарством, виноробство ще тісно пов'язується із агропромисловим комплексом, що є цілком логічно. Особливістю виробництва виноградного вина (особливо ігристих вин за класичною технологією) досі залишається значний обсяг ручної праці, необхідної практично на всіх стадіях виробничого процесу. Тому для виноробних підприємств важливим є забезпечення економічної та соціальної ефективності використання праці. В цьому сенсі інновації мають носити соціально-економічну направленість.

Для створення основи дослідження інноваційного розвитку виноробного підприємства пропонується динамічна аналітична структура, що відповідає завданням дослідження інноваційної діяльності в умовах інформаційно-мережевої і когнітивної економіки (рис. 1). Динамічні здатності – ключовий фактор, що пояснює ефективність і результативність інновацій на рівні підприємства. При цьому слід розуміти, що динамічні здатності дають результат лише у взаємодії з ресурсами. Тобто, інтегруючи за допомогою рутин і організаційних механізмів (процесів), індивідуальні компетенції працівників підприємства і динамічні здатності дозволяють знаходити, використовувати і переконфігурувати ресурси. Результатом стає «динамічний потенціал» – комбінація динамічних здатностей і ресурсів, до яких ці здатності додаються. Статичний і динамічний потенціали являють собою дві сторони загального потенціалу інноваційного розвитку підприємства, покликаною забезпечувати

стабільну конкурентну перевагу і виробляти додану цінність. При цьому статичний потенціал, в основі якого знаходяться організаційні здатності, забезпечує інноваційну сприйнятливість підприємства, що надалі виливається в потенціал інноваційного розвитку.

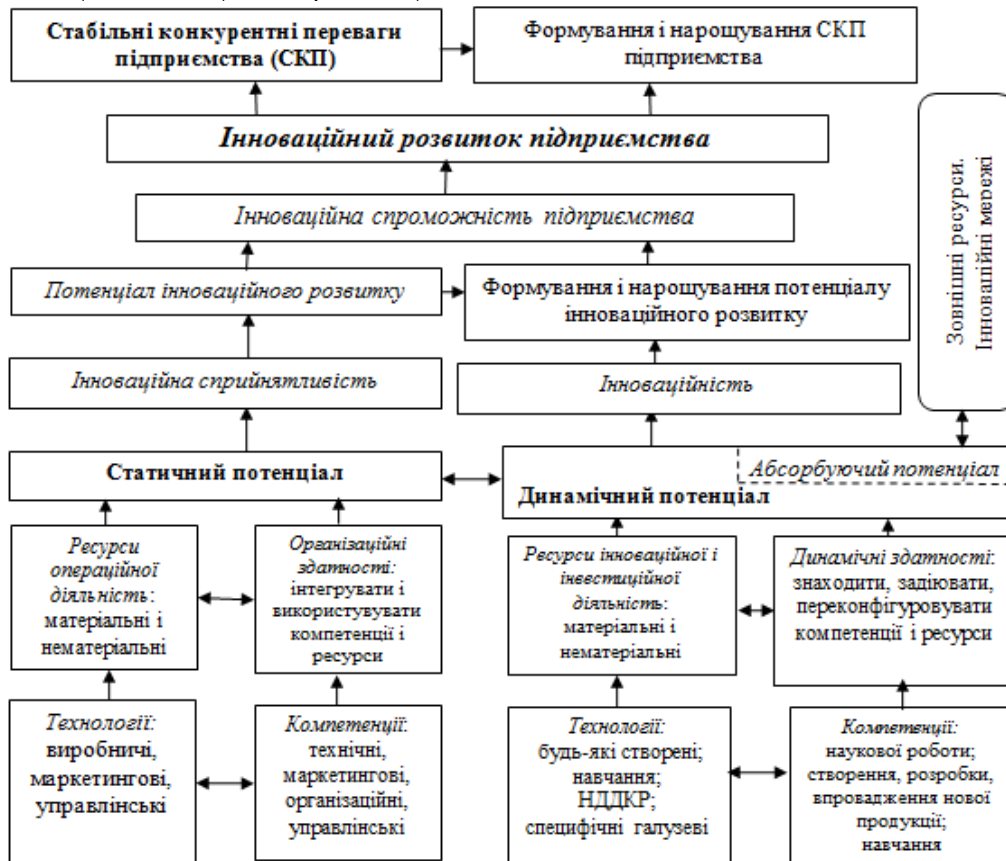


Рис. 1. Модель динамічної аналітичної структури ресурсно-орієнтованого підходу до інноваційного розвитку промислового підприємства (Джерело: розроблено на основі [2])

Інноваційна сприйнятливість підприємства – це одна з основних його характеристик, яка відображає здатність виробничо-господарської системи до впровадження і використання у своїй діяльності новацій різного роду. Динамічний потенціал (у т.ч. абсорбуючий потенціал) являє собою інноваційність загального потенціалу підприємства, що стає запорукою формування і нарощування потенціалу інноваційного розвитку. Інноваційність підприємства характеризує можливість перетворення науково-технічної розробки в новацію, а потім і в нововведення. Розрізняють інноваційність виробничо-господарської системи і інноваційність продукту. Рівень інноваційності виробничо-господарської системи оцінюється за кількістю новацій, що введено її структурними елементами у своїй практичній діяльності. Тобто інноваційний розвиток має переважно ресурсний характер і на пряму залежить від ресурсного забезпечення інноваційної діяльності. Рівень інноваційності продукту оцінюють за критеріями новизни і можливостей його удосконалення.

Інноваційна спроможність підприємства виявляються через наступні ресурси:

- інтелектуальні ресурси (ліцензії, патенти, бізнес-плани по застосуванню нововведень, інноваційні програми підприємств);
- фінансові (позикові, власні, гранти);
- матеріальні (дослідна і приладова база, ресурс площ, сучасні технологічні і інформаційні засоби);
- кадрові (персонал, залучений до інновацій; лідер-новатор; зв'язки партнерів і особисті з НДІ і вузами, досвід здійснення НДР і ДКР, вміння управляти проектами);
- інфраструктурні ресурси (особисті відділення НДДКР, патентно-правовий відділ, маркетинговий відділ, відділ по володінню інформацією).

В рамках ресурсно-орієнтованого підходу використання зв'язків «ресурси - організаційні здатності» і зв'язків «динамічні ресурси - динамічні здатності» дозволяє не тільки пояснити динаміку змін, але й більш повно описати базу створення підприємством нової ринкової цінності, з огляду на роль матеріальних, нематеріальних, організаційних і регулятивних ресурсів в цьому процесі.

Обов'язковими умовами нарощування потенціалу інноваційного розвитку виноробних підприємств є:

- функціональне і ефективне регуляторне середовище;
- якісне інформаційне забезпечення інноваційних процесів;
- повна узгодженість усіх об'єктів інноваційної інфраструктури;
- мотиваційні інструменти активізації інноваційної активності підприємств;
- забезпечення захищеності інтелектуальної власності.

Висновки з цього дослідження. Таким чином, розвиток виноробного підприємства інноваційним шляхом можливий лише за наявності певного рівня потенціалу інноваційного розвитку, який слід розглядати як комплекс взаємопов'язаних ресурсів і здатностей до їх реалізації, що визначають його спроможність приводити, у відповідність до зовнішніх, внутрішні можливості інноваційного розвитку на основі постійного пошуку, використання і розвитку нових сфер і способів ефективної реалізації наявних і перспективних ринкових можливостей.

Для створення основи дослідження інноваційного розвитку підприємства пропонується динамічна аналітична структура, що відповідає завданням дослідження інноваційної діяльності в умовах інформаційно-мережевої і когнітивної економіки. Застосування запропонованої моделі дасть можливість удосконалювати управлінський процес, виявляти «слабкі місця» і виділяти найбільш перспективні напрямки інноваційної діяльності підприємства, враховуючи специфічні галузеві особливості щодо ресурсного забезпечення.

Література

1. Платонов В. В. Системы управления интеллектуальным капиталом на новом этапе технико-экономического развития: методологический аспект / В. В. Платонов, В. П. Воробьев, Н. Н. Тихомиров // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. 2012. №2 (74). – С. 7-15.
2. Карлик А. Е. Аналитическая структура ресурсно-ориентированного подхода. Часть 1 / А. Е. Карлик, В. В. Платонов // Проблемы теории и практики управления. 2013а. № 6. – С. 26-37.

3. Карлик А. Е. Ресурсно-ориентированный подход в междисциплинарной перспективе / А. Е. Карлик, В. В. Платонов // Финансы и бизнес. 2013в. № 4. – С. 4-12.
4. Kraaijenbrink J., Spender J. C., Groen A. J. The Resource-Based View: A Review and Assessment of its Critiques // Journal of Management. 2010. Vol. 36. N 1. P. 349-372.
5. Teece D., Pisano G., Shuen A. Dynamic Capabilities and Strategic Management // Strategic Management Journal. 1997. Vol. 18. N 7. P. 509-533.
6. Інноваційна теорія Йозефа Шумпетера: сучасне звучання економічних та управлінських ідей: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2012. – 336 с.
7. Елисеєва И.И., Платонов В.В. Концептуальный подход к ресурсно-ориентированному исследованию науки и научных организаций // Финансы и бизнес. – 2013. № 4. – С. 13-22.
8. Cohen W., Levintal D. Absorptive Capacity – a New Perspective on Learning and Innovation // Administrative Science Quarterly, 1990. Vol. 35. N 1. P. 128—152.
9. Сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>
10. Сайт Головного управління статистики в Одеській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://od.ukrstat.gov.ua/>
11. Зайцева Н. О. Оцінка інтенсивності конкуренції у виноробній промисловості України / Н. О. Зайцева // Вісник Сумського державного університету. Сер.: Економіка. – 2011.– № 4. – С. 140-146.
12. История экономических учений : Учеб. пособ. / В. С. Автономов, О. И. Ананьин, Н. А. Макашева и др. – М. : Инфра-М, 2009. – 784 с.
13. Інноваційний розвиток промисловості як складова структурної трансформації економіки України : аналіт. доп. / О. В. Собкевич, А. І. Сухоруков, А. В. Шевченко [та ін.] ; за ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2014. – 152 с.

Abstract

The article aims to study the nature and selection of specific components of the innovation potential of wineries under the terms of networking and information-cognitive economy. The article examines the nature and characteristics of capacity building innovation. To create research foundations innovative development company offered a dynamic analytical framework that will enable to improve the management process and to provide the most promising areas of innovation enterprises, including industry-specific features on resources. Static and dynamic potentials are the two sides of the overall potential of innovative enterprises. Static potential, based on organizational ability are, provides innovative susceptibility company. The dynamic potential, are based dynamic capacity (absorbent potential) is a total innovation capacity of enterprises. Vector orientation of potential innovative enterprise development is the basis of enterprise innovation capability, that ability to transform existing elements of logistics and the level of potential innovation. Developed dynamic analytical structure meets the objective of the study innovation in terms of information and networking and cognitive economy.

Highlighted features wineries industry on innovation. The analysis of wineries. Revealed disparities innovation enterprises.

УДК 339.923

**ABOUT THE FACTORS FORMATION FEZs IN UKRAINE
ПРО ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ВЕЗ В УКРАЇНІ**

Liudmyla Shyriaieva, Natalia Kartseva
Ширяєва Л.В., Карцева Н.С.

За останні кілька десятиліть розвиток вільних економічних зон (ВЕЗ) досягла нового рівня в світовій економіці. ВЕЗ широко використовується в багатьох країнах. Досить сказати, що на початку 90-х років налічувалося понад тисячу таких зон в світі. Практика запровадження ВЕЗ неодноразово проведених в Україні. Стаття присвячена проблемам становлення і розвитку СЕЗ в сучасному світі.

Problem statement. FEZs - areas in which owing to intriduce duty-free exemption and through other economic and organizational controls stimulated external economic activity with attraction of foreign investment in which goods are treated as objects, feartures that are outside the national customs system and therefore not subject to mandatory customs control and taxation.

Problem of recovery FEZ is currently topical and has an important place among the country's competitiveness problems at both national and global levels.

Analysis of recent studies and publications. Key of theoretical and methodological issues of improving competitiveness and creating FEZs are considered in the work of scientists: S.Shevelova, B.Rayzberh, Y.Syvachenko, V.Derhachev, I.Makogon, V.Lyashenko, A.Kravchenko, N.Smordynskaya, A.Shehovtsev who developed the theoretical and practical aspects of forming competitiveness and one of the chain its perfection - the establishment of FEZ. B.Rayzberh believes that competition - rivalry for markets products in order to obtain higher revenues, profits [3, 57]. The fair is the idea S. Sheveleva who believes that the competitiveness of the company - is its ability to maintain a strong position in the market, operating profitably, be attractive for investors, to earn a good image among consumers and various economic entity [2, 137]. However, especially in the creation of free economic relations in the tense political situation and economic instability require the development and implementation of new regulatory instruments of FEZs.

Aims of the article. The main objective of the article is to determine the factors establishing new FEZs in regions of Ukraine and the state as a whole.

Exposition of the basic research material. Study of the concept of “competitiveness” provides clarification of the nature category of “competition”, as they are closely interrelated. Interpretation of the term “competition” paid enough attention to both foreign and domestic authors.

The ability of the company to participate in the competition creates a new index - the concept of competitiveness. Ukrainian scientists I.Dolzanskiy and T.Zagorna interpreted competitiveness as the ability to produce and sell products fast in enough quantity, with a high technological level of service and how to effectively manage their own and borrowed resources in a competitive market [1, 38]. One method of competitiveness is to create FEZ.

FEZs - areas in which owing to intriduce duty-free exemption and through other economic and organizational controls stimulated external economic activity with attraction of foreign investment. This is the most common interpretation of the concept of SEZ. Officially recognized definition of FEZ (or zone “free port”) is the definition of which is given in Appendix VIII to the Kyoto Convention, adopted in 1973 [8, 105].

Table 1

The definition of “competition” in different literary sources

Literary source	The definition
S.Mocherny [4, 265]	Competition – fighting between producers for more favorable conditions for the production and marketing of goods and services, the largest appropriation of profits, the mechanism of regulation of natural proportions of social production
B.Rayzberh [3, 146]	Competition (lat. Concurrentia – colliding) – competition for markets products in order to obtain higher revenues, profits and other benefits.
Economics and Law: Encyclopedic Dictionary Gabler [6, 19]	The competition – the struggle between economic entities in the market. Because the provider trying to sell the maximum benefit from the results of their work, and buyers also buy them with maximum benefit for themselfe
R.Fatkhutdinov [5, 59]	Competition – the management entity of its competitive advantage in a particular market (territory) to win or achieve other objectives in the fight against competitors

Any State, which is the formation of FEZs on its territory, determines of law the order of formation and elimination, as well as the mechanism of functioning of FEZs. This is typical for countries where FEZs designed to help increase the rate of economic growth in country, improvement of production technology, improving the sociodemographic situation.

The most important deed is the Law of Ukraine “On general principles of creation and functioning of special (free) economic zones” [7, 3]. This Law regulated goals of FEZs:

- 1) attracting foreign investment and promoting them;
- 2) activation of cooperation with foreign investors on the *entrepreneurial activities* to increase export of goods and services, supplies to the domestic market of high-quality products and services;
- 3) attracting and implementing new technologies and market methods of economic entity;
- 4) development of marketing infrastructure;
- 5) improvement of natural and human resources;
- 6) accelerating socio-economic development of Ukraine.

In Ukraine, according to the law Ukraine “On general principles of creation and functioning of special (free) economic zones” [7, 4] can be created special (free) economic zones of different functional types (fig.1).

Now SEZs are almost all industrially developed countries.

After analyzing the world, experience of FEZs should consider preconditions for establishment and operation of FEZs in Ukraine. For each country the following key assumptions are:

- 1) geographical location, its individual regions and cities (especially ports);

- 2) the level of socio-economic development of country;
- 3) availability of industrial and social infrastructure;
- 4) availability of appropriate legislation.

The most favorable for the development of general enterprise in terms of free economic zones are regions: Ukrainian Black Sea region, Transcarpathian region, Donetsk-Luhansk region. Available favorable conditions for formation the scientific and technical areas near large research and university centers – Kyiv, Kharkiv, Lviv, Odessa, Dnepropetrovsk, Donetsk.

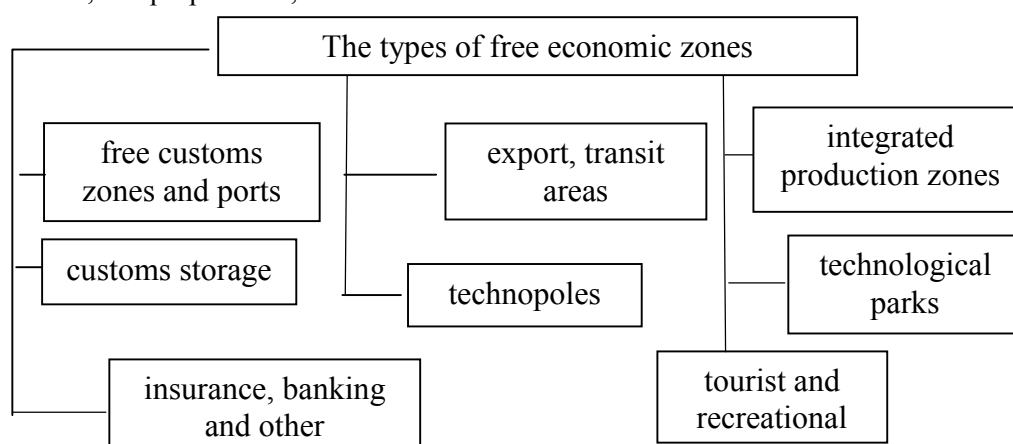


Fig. 1 The types of free economic zones

The total area covered by the regime of SEZ is 121 thousand ha or 0.2% of Ukraine. Mode FEZ covers 12 regions of Ukraine including 41 District and 58 cities.

Table 2

The list of existing economic zones in Ukraine

Name	Type	Location	Term existence (years)
Zakarpattia	Complex production, transit	The territory of Transcarpathian region covering 737.9 ha	5
Donetsk, Azov	Complex production	Donetsk-South of Donetsk area of 466 ha, «Azov»-South c. Mariupol area 314.8 ha	60
Yavoriv	Complex production, FEZ, technopark	Administrative territorial area in Truskavets	20
Kurortopolis Truskavets	Tourist-recreational	Administrative territorial area in Truskavets	20
Slavutych	Complex production	Administrative territorial area in Slavutych, Kyiv area	21
Interport Kovel	Transit, FEZ	The territory of Volyn region area	20
Mykolayiv	Complex production	Shipbuilding area city Mykolaiv and adjoining to them territories	30
Porto – franko	FEZ, transit	The territory of the Quarantine pier of Odessa sea port on the area of 32.5 ha	25
Reni	FEZ, transit	Reni seaport in the city of Reni Odessa region. Total area 94.36 ha	20

Note that the basis for the development and implementation of free economic relations in the region should be planning exemption that provided by investors at the time of realization of investment projects:

- 1) exemption from taxation income enterprise or taxation income tax on the lower rate;
- 2) exemption from taxation of investments;
- 3) exemption from payment customs taxes and taxes on import goods for implementation of investment projects;
- 4) exemption from mandatory sale of receipts in foreign currency;
- 5) exemption from payment for the land;
- 6) exemption from payment of fees to certain budgetary funds;
- 7) special order of import (export) of goods in special customs zone regime using the benefits of customs duties and value added tax.

Having regard to foreign and domestic experience necessary to use three stages of regulation: preparatory, source and structure-forming (tabl.4).

Table 3

Organizational factors creating FEZs

Stages		
Preparatory	Source	Structure – forming
1. Development of regulatory documents	1. Formation part of governing	1. Technical re-equipment industry
2. Technical-economic grounding (TEG)	2. Infrastructure creature	2. Creating the dynamic common enterprise
3. Attracting foreign partners	3. Rent public enterprise	3. Export of industrial production
4. Development financial and tax mechanism	4. Receipt tax credits	4. Stop tax credits

The first stage is drafting regulations and technical-economic grounding. After that, regulations and justification pass different examinations, determined mechanism of implementing regulations. Developed financial and tax mechanisms zone, procedure for foreign economic activity in its territory. It starts with the formation of the government.

In the second stage finally formed management structure of FEZs, distributed power to control; developed regulations that govern the relationship of FEZs management of local authorities. It creates the infrastructure area, open commercial banks, stock exchanges, and business – centers.

The third stage is completed the establishment of transport, market and production infrastructure. Implements technical re-equipment industry, 376роф.376 exporting products. In FEZs received foreign investment, actively created common enterprise. Starts useful impact of free economic zones.

World experience shows that investment in the FEZs pay off in 5-7 years. During these period made major investments at infrastructure, deployed and mastered the basic production potential, worked economic mechanism of functioning zone.

Conclusion. The state's role in regulating the FEZs to acquire qualitatively new content in areas that enhance the competitiveness of the country. In condition up-to-date economy, its basic principles should be based on the development of market infrastructure for increasing exports of goods and services, supplies to the domestic market high-quality products and services, better use of natural and human resources and to accelerate socio-economic development of Ukraine.

References

1. Dolzhans'kyy I.Z. Konkurentospromozhnist' pidpryyemstva / I.Z. Dolzhans'kyy, T.O. Zahorna/. – K.: Tsentr navchal'noyi literatury, 2006. – 384p.
2. Shevel'ova S.O. Konkurentospromozhnist' molochnoho pidkompleksu [S.O. Shevel'ova]. Monohrafiya – Ternopil': Zbruch, 2001. – 408p.
3. Rayzberg B.A. Lozovs'kiy L.M., Starodubtseva E.B. Sovremenny ekonomicheskyy slovar'. – M.: Infra-M, 1996. – 496p.
4. Ekonomichnyy slovnyk-dovidnyk / Za red. Dok. Ekon. Nauk, prof. S.V. Mochernoho. – K.: Femina, 1995. – 368p.
5. Upravlenie konkurentosposobnost'yu organizatsii: Uchebnoe posobie / R.A. Fatkhutdinov. – M.: Izd-vo Eksmo, 2004. – 544p.
6. Ekonomika i pravo: Entsiklopedicheskyy slovar' Gablera: Per. S nem. / Pod obshch. Red. A.P. Gorkina, N.L. Tumanovoy, N.N. Shapovalova i dr. – M.: Bol'shaya Rossiyskaya Entsiklopediya, 1998. – 432p.
7. Zakon Ukrainy «Pro zahal'ni zasady stvorennya i funktsionuvannya spetsial'nykh (vil'nykh) ekonomichnykh zon» vid 13 zhovtnya 1992 - № 2673 // News of the Verkhovna Rada of Ukraine, 1992 - N 50, [Elektronyy resurs]. – Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2673-12>
8. The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures done at Kyoto on 18 May 1973 // Wold Custome Oranization [Electronic resource] – Retrieved from: <http://www.ifrc.org/Docs/idrl/I273EN.pdf>

Анотація

За останні декілька десятиліть розвиток вільних економічних зон (ВЕЗ) досяг нового рівня у світовій економіці. ВЕЗ отримали широке поширення у багатьох країнах. Досить сказати, що на початку 90-х років у світі налічувалася понад тисячі таких зон. Практика введення в Україні ВЕЗ проходила неодноразово. Статтю присвячено проблемам формування і розвитку ВЕЗ в сучасних умовах. Розглянуто функціонування ВЕЗ, які сприяють підвищенню конкурентоспроможності країн у світі. Наведено фактори створення ВЕЗ, а також існуючі зони в Україні. Визначено ступінь необхідності застосування на сучасному етапі вільних економічних відносин в Україні. Розглянуто комплекс цілей створення ВЕЗ, спрямованих на залучення іноземних інвестицій.

Поліпшити вільні економічні відносини пропонується шляхом впровадження пільг, що надаються інвесторам на час реалізації інвестиційних проектів. Визначено основні етапи створення ВЕЗ, беручи до уваги вітчизняний досвід.

Зроблено висновки, що роль держави в регулюванні ВЕЗ повинна набути якісно нового змісту за напрямками, які підвищують рівень конкурентоспроможності країни. Особливо в області розвитку вільних економічних відносин в напруженій політичній ситуації та економічної нестабільності вимагають розробки і впровадження нових інструментів впровадження ВЕЗ.

БАЗОВІ ПРИНЦИПИ СТВОРЕННЯ РИБОГОСПОДАРСЬКОГО КЛАСТЕРУ В ПІВДЕННОМУ РЕГІОНІ

Самофатова В. А.

У статті представлений авторський підхід до проблеми сталого розвитку рибогосподарського комплексу Південного регіону. Обґрунтовано базові принципи та переваги кластерної інтеграції підприємств у рибогосподарському комплексі. Визначено ключові принципи створення і функціонування рибогосподарського кластеру в Південному регіоні.

Постановка проблеми. Рибогосподарський комплекс має особливе значення для економіки Південного регіону, до якого входять Одеська, Миколаївська та Херсонська області. Рибне господарство як цілісний комплекс включає: вилов риби та її переробку; відтворення та охорону рибних запасів; ставкове, басейнове, садкове розведення і товарне ви- рошування риби; селекційно-племінну роботу; науково-дослідне, проектно-конструкторське забезпечення; галузеву систему навчання та підвищення кваліфікації кадрів; систему безпеки мореплавства; провадження міжнародної риболовної політики й регулювання рибальства у внутрішніх водоймах України, в межах територіального моря, ви- ключній (морській) економічній зоні, на континентальному шельфі, а також в економічній зоні Чорного та Азовського морів [1, с. 15]. Рибогосподарський комплекс відіграє важливу роль у продовольчому забезпеченні населення України. Риба і морепродукти є цінним продуктом харчування, який забезпечує потреби людини у білках, вітамінах і незамінних амінокислотах. Проте, виробництво і споживання риби і рибної продукції в Україні протягом останніх років відчутно знизилось. Основними причинами, є значне подорожчання імпортової продукції через знецінення національної валюти та зменшення вилову в Україні [2, с. 29]. Крім того, раціональне використання рибних ресурсів є одним із актуальних питань у контексті вирішення проблеми виснаження природних ресурсів і забезпечення сталого розвитку.

Формулювання цілей статті. Проблема формування і функціонування кластерної форми організації виробництва, присвячені роботи багатьох вітчизняних і зарубіжних дослідників: М. Портера, Є. В. Гусакова, О. М. Одінцова, Р. О. Кулик, В. М. Осипова, М. П. Войнаренка, М. Ф. Кропивка, П. Т. Саблука і інших вчених. Вагомий внесок у вивчення ефективних напрямів розвитку рибного господарства зробили такі вчені, як С. І. Алімов, Н. М. Вдовенко, О. В. Величко, О. В. Загороднюк, Р. М. Скупський, М. С. Стасишен, Н. Н. Яркіна.

Проте, багато теоретичних і методичних питань сталого розвитку регіонів на основі створення кластерів у галузях агропродовольчої сфери залишаються не вивченими і потребують подальших наукових розробок. До того ж, не дивлячись на суттєвий теоретико-методологічний доробок, у вітчизняній рибопереробній сфері не досягнуто помітних позитивних тенденцій у розвитку регіональних кластерних утворень.

Метою дослідження є обґрунтування основних передумов та переваг створення рибогосподарського кластеру в Південному регіоні.

Виклад основного матеріалу з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Основоположником теорії кластерного розвитку в економіці є М. Портер, який досліджував дану проблему шляхом вивчення конкурентних позицій підприємств у різних країнах світу. Особливість кластерного підходу в агропродовольчій сфері полягає в тому, що кластери спроможні сконцентрувати навколо себе значні фінансові, технологічні, інноваційні та трудові ресурси різних підприємств і спрямовувати їх на вирішення першочергових завдань, підвищення конкурентоспроможності учасників кластеру, їх сталого розвитку та забезпечення населення якісними і доступними продуктами харчування. Кінцевим етапом формування кластерів є розробка стратегії кластеризації агропродовольчої сфери регіону.

Будь-який кластер є інноваційно орієнтованою, розташованою в окремому регіоні інтегрованою структурою, якій властиві елементи мережевої організації. Рибогосподарський кластер – єдиний комплекс взаємообумовлених видів діяльності рибної галузі. Метою створення рибогосподарського кластеру є формування конкурентоспроможного виробництва риби і рибних та морепродуктів у Південному регіоні. З огляду на регіональні та галузеві ознаки розвитку продуктивних сил, приморські райони Південного регіону, значною мірою, є монофункціональними, де переважає розвиток агропродовольчої сфери. З іншого боку, окрім агропромислового виробництва, приморські території у новітньому стратегічному контексті для України є: 1) зоною розвитку морегосподарського комплексу та рибного господарства, в основному рибальства; 2) морським геополітичним «фасадом», через який здійснюється зовнішньоекономічна діяльність з іншими країнами; 3) транскордонними територіями, через які проходять енергетичні, торговельні, транспортні євразійські шляхи; 4) «регіоном розвитку» рекреації і туризму; 5) полігоном впровадження нових технологій (екологічно чисте виробництво, інноваційні технології у морегосподарському комплексі, видобуток енергоносіїв, розвиток марикультури) [3, с. 89]. Згідно проведених у роботі Єрмакової О. А. розрахунків, підтверджується високий рівень спеціалізації Південного регіону на рибальстві та рибацтві [4, с. 65].

Рибогосподарський комплекс повинен бути не тільки споживачем водно-біологічних ресурсів, але й займатися їх відтворенням, для того, щоб не залежати від нерівномірних поставок риби (табл. 1).

Таблиця 1

Добування водних біоресурсів за видами, тонн*

Області	Риба				Інші водні біоресурси	
	усього		у т. ч. прісноводна		2015	2015 у % до 2014
	2015	2015 у % до 2014	2015	2015 у % до 2014		
Миколаївська	1910	55,6	755	89,5	24	0,3
Одеська	8499	102,9	4358	111,7	13746	2161,3
Херсонська	4141	153,0	3466	154,3	389	311,2

*За даними Державної служби статистики [5].

З урахуванням особливостей створення та функціонування рибогосподарського кластера найбільш відповідною організаційно-правовою формою даного кластера є акціонерне товариство, де засновниками виступають учасники кластера: державні, приватні підприємства, регіональні та місцеві органи влади. Розподіл прибутку в рамках кластера здійснюватиметься згідно з часткою кожного із засновників. Роль регіональних органів влади повинна полягати у сприянні розвитку інфраструктури, створенні сприятливого бізнес-середовища для успішної роботи та взаємодії учасників кластера [6, с. 118].

Найважливішим компонентом при створенні кластера, є визначення головної ланки або ядра, яке стане основою, фундаментом створюваного кластера. Це може бути одне підприємство або група суб'єктів господарювання, які зацікавлені у створенні кластера і визнали переваги, які можуть отримати від входження у кластер. Визначення основних пріоритетів і напрямів розвитку кластера, пошук джерел фінансування, вирішення організаційних питань в сукупності також слугують необхідною основою формування кластера. Підприємства кластера мають додаткові конкурентні переваги за рахунок можливості здійснювати внутрішню спеціалізацію і стандартизацію, мінімізувати витрати на впровадження інновацій.

Кластеризація підприємств призводить до позитивних змін у структурі капіталу, в якій з'являється така його форма як кластерний капітал. Кластерний капітал являє собою об'єднані економічні відносини суб'єктів господарювання з приводу отримання доданої вартості, взаємодія між якими обумовлена довгостроковим поєднанням промислового, фінансово-кредитного, людського, природно-ресурсного, інформаційного і комунікативного капіталів [7, с. 148].

Головними факторами економічного потенціалу рибогосподарського комплексу є сировинне і ресурсне забезпечення, диверсифікація виробництва і зв'язок з іншими сферами економіки. Кластер повинен охоплювати весь виробничо-технологічний процес: від вирощування чи добування риби і морепродуктів, використання наукових розробок, виготовлення кінцевої продукції до реалізації її споживачам. З боку держави також необхідна підтримка власних товаровиробників рибогосподарського комплексу в таких питаннях, як надання пільгових кредитів, дотацій на створення матеріально-технічної бази для вирощування посадкового матеріалу і т. ін.

Правовим підґрунтям створення і функціонування кластерів у рибогосподарській сфері є Закони України: «Про аквакультуру» від 18.09.2012 № 5293-VI; «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» від 08.07.2011 № 3677-VI; «Про рибу, інші водні живі ресурси та харчову продукцію з них» від 06.02.2003 № 486-VI та інші нормативно-правові акти.

Кластерні формування функціонують ефективно у тому випадку, коли наукові та освітні організації входять до складу кластерів. В рибогосподарському кластері Південного регіону, академічну і галузеву науку можуть представляти: Одеська національна академія харчових технологій (кафедра м'яса, риби і морепродуктів); Державне підприємство Одеський центр Південного науково-дослідного інституту морського рибного господарства та океанографії (ОдЦ ПівденНІРО); Державне підприємство «Регіональний дослідно-експериментальний комплекс», с. Палійове Одеської обл.; Державне підприємство «Експериментальний кефалевий риборозплідник» с. Біленьке Одеської обл.; Державне підприємство «Виконавча дирекція з будівництва рибовідтворювальних комплексів», м. Миколаїв; Державна установа «Виробничо-експериментальний дніпровський осетровий рибовідтворювальний

завод ім. академіка С. Т. Артющика; Державна установа «Херсонський виробничо-експериментальний завод по розведенню молоді частикових риб і ін [8]. В Росії створена кластерна обсерваторія (РКО) на базі Інституту статистичних досліджень і економіки знань НДУ ВШЕ і регіональні центри кластерного розвитку, які здійснюють науково-методичну і консультаційну підтримку формуванню територіальних кластерів [9]. Такий досвід доцільно впровадити і в Україні. Важливими складниками кластера повинно стати створення спеціалізованих підприємств по виробництву посадкового матеріалу, створення спеціалізованої рибної біржі, а також виробничих потужностей, які забезпечать глибоку комплексну переробку сировини.

У сучасних умовах, подальше функціонування рибогосподарського комплексу визначається розвитком аквакультури і марикультури. Марикультура (морське рибництво) – розведення та вирощування морських риб та інших водних живих ресурсів у спеціально створених штучних умовах або визначених для цього ділянках прибережної смуги моря. Аквакультура – розведення та вирощування риби та інших водних живих ресурсів у спеціальних штучних умовах або визначених для цього рибогосподарських водних об'єктах. Продукти аква- і марикультури є величезним резервом для одержання цінного харчового білка, лікувально-профілактичних препаратів, кормових добавок, стимуляторів для тваринництва та інших цілей. Їх переваги полягають у більш низьких енерговитратах, порівняно з промислом, наближеністю до берегових рибопереробних комплексів, можливістю постачати на ринок продукцію стабільної якості та зменшити вплив фактора сезонності [10, с. 48].

Подальші перспективи розвитку аквакультури і марикультури пов'язані, на наш погляд, зі зростанням частки споживання вітчизняних рибних продуктів населенням України. Марикультура (морське рибництво) – розведення та вирощування морських риб та інших водних живих ресурсів у спеціально створених штучних умовах або визначених для цього ділянках прибережної смуги моря. Аквакультура – розведення та вирощування риби та інших водних живих ресурсів у спеціальних штучних умовах або визначених для цього рибогосподарських водних об'єктах. Як варіант, пропонується звернути увагу на вирощування таких представників марикультури, як мідії, устриці, креветки, рапани тощо. Вирощуванню цих гідробіонтів сприяють зручні фізико-географічні умови Одеської, Миколаївської та Херсонської областей. Необхідно передусім враховувати сильні сторони регіону та орієнтуватися на ті проекти, які реалізує місцевий бізнес. Наприклад, у галузі марикультури, у Голопристанському районі Херсонської області була створена і успішно розвивається компанія «Устриці Скіфії». Соціально-економічне значення створення рибогосподарського кластера полягає у створенні додаткових робочих місць у прибережних селищах та забезпечення більш рівномірного завантаження виробничих потужностей переробних підприємств регіону.

Об'єднання науково-дослідних і технологічних можливостей учасників кластера створює набагато кращі умови для організації і випуску нових продуктів, технологій і наукових розробок з метою виходу на більш широкі ринки збуту. У якості прикладу використання кластерної політики, спрямованої на розвиток рибної промисловості, можна використати досвід Норвегії. Результатом такої політики є те, що витрати на виробництво і реалізацію одного кілограма лосося знизилися майже у 3 рази і, відповідно, споживання норвезького лосося у країнах Західної Європи виросло приблизно у 10 разів. У Данії, яка на сьогодні є світовим лідером кластеризації, функціонує 29 провідних

кластерів, які забезпечують 60% експорту країни та охоплюють 40% її фірм [11, с. 679]. Великих успіхів у штучному вирощуванні гідробіонтів досяг Китай.

Висновки. Підводячи підсумки, слід відзначити, що в Південному регіоні є безперечні передумови для створення рибогосподарського кластера. Зарубіжна практика створення рибогосподарських кластерів в приморських регіонах також підтверджує доцільність та актуальність створення кластерних структур у досліджуваному регіоні. Створення рибогосподарського кластера у Південному регіоні дозволить вирішити широкий спектр економічних, соціальних і екологічних проблем і сприятиме забезпеченню сталого розвитку підприємств, що входять до нього. Це підвищить конкурентоспроможність як рибної та морепродукції, так і самих виробників.

Література

1. Вдовенко Н. М. Сучасний стан та напрями розвитку рибного господарства в Україні / Н. М. Вдовенко // Економіка АПК. – 2010. – № 3. – С. 15–20.
2. Самофатова В. А., Паньків Ю. П. Основні тенденції виробництва та споживання риби та рибної продукції в Україні / В. А. Самофатова, Ю.П. Паньків // Економіка харчової промисловості. – 2016. – № 2. – С. 29–33.
3. Скупський Р. М. Марикультура Чорного моря – концептуальні засади створення рибогосподарського кластеру / Р. М. Скупський // Економічний форум. – 2015. – № 1. – С. 86–101.
4. Єрмакова О. А. Пріоритети кластерного розвитку економіки українського Причорномор'я / О. А. Єрмакова // Економічні інновації. – 2011. – Вип. 42. – С. 61–69.
5. Добування водних біоресурсів за 2015 рік. // Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: [www/ ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
6. Осипов В. М. Перспективи створення морегосподарського кластеру в Україні / В. М. Осипов, О. А. Єрмакова // Економіка і прогнозування. – 2009. – №3. – С. 111–122.
7. Филлипова С. В. К вопросу формирования морехозяйственных кластеров / С. В. Филлипова, В. А. Сааджан, В. Д. Глущенко // Економіка: реалії часу. – 2014. – № 5. – С. 146–159.
8. Державні підприємства, установи, організації, що належать до сфери управління Держрибагентства // Державне агентство рибного господарства України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://darg.gov.ua/ odesjka oblastj 0 67 menu 0 1.html](http://darg.gov.ua/odesjka_oblastj_0_67_menu_0_1.html)
9. Методические материалы по разработке и реализации программ развития инновационных территориальных кластеров и региональной кластерной политике//Російська кластерна обсерваторія. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://cluster.hse.ru/info/>
10. Самофатова В. А. Ринкова стратегія розвитку підприємств рибопереробної галузі України / В. А. Самофатова, В. А. Карпенко // Економіка харчової промисловості. – 2015. – № 2. – С. 47–51.
11. Гоблик В. В., Дем'ян Я. Ю., Гоблик Вл. В. Кластерні ініціативи регіонів в умовах інтеграційних процесів України / В. В. Гоблик // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Вип. 45. – С. 678–683.

Abstract

The article noted, that the fishing industry is playing very important role for the economy of the Southern region, which includes the Odessa, Nikolaev and Kherson region. Fish and seafood are a valuable food product, which provides human needs for protein, vitamins and essential amino acids. However, the production and consumption of fish and fish products in Ukraine in recent years has declined significantly. The main reasons are the significant rise in prices of imported products due to the depreciation of the national currency and the decrease of the catch in Ukraine. In addition, rational use of fish resources is one of the important issues in the context of solving problems of natural resource depletion and sustainable development.

The aim of the study is justification of key assumptions and benefits of creating a fishery cluster in the Southern region. Any cluster is innovation-oriented, located in a separate region of the integrated structure, which are inherent elements of network organization. Fishery cluster – a single complex interdependent activities of the fishing industry. The purpose of creating a fishery cluster is the formation of competitive production of fish and fish and seafood in the Southern region. With the features of creation and functioning of fishery cluster, of the most appropriate legal form of the cluster is a joint-stock company where the founders are the members of the cluster: the state, private enterprises, regional and local authorities. The most important component in creating a cluster is the definition of the main element or core, which will be the basis, the foundation of the created cluster. This can be one company or a group of entities that are interested in creating a cluster, and recognized the benefits that can receive from joining to the cluster. The cluster companies have a competitive advantage due to the possibility to carry out an internal specialization and standardization, minimize the cost of innovation. A cluster should cover the entire production process: from cultivation or fishing and seafood, the use of scientific research, manufacturing of the final product before implementation for its consumers. The cluster formation function effectively in the case where scientific and educational organizations are part of the cluster. In modern conditions, the continued operation of the fisheries complex is determined by the development of aquaculture and mariculture. Socio-economic importance of the creation of the fishery cluster is to create jobs in coastal towns and ensure a more uniform capacity utilization of processing plants in the region. The creation of a fishery cluster in the southern region will allow to solve a wide range of economic, social and environmental problems and contribute to the sustainable development of the enterprises belonging to it. It will increase competitiveness of fish and seafood, and the producers themselves.

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЧЕРЕЗ ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНОЇ (СОНЯЧНОЇ) ЕНЕРГЕТИКИ

Куруцова Е.С.

Обґрунтовано необхідність формування системи інвестиційної привабливості підприємств енергетичного комплексу України, основи інвестиційного механізму та передумови впровадження альтернативної енергетики на основі застосування чинників прямого впливу з визначенням фінансова-економічних переваг підтримки користувачів альтернативної енергетики юридичних та фізичних осіб.

Постановка проблеми. Розвиток інвестиційної привабливості – є одною з найважливіших характеристик об'єктів та інструментів інвестування. Дослідження сутнісних ознак даної економічної категорії та факторів впливу на неї дозволяє суттєво вплинути на мотивацію в системі управління інвестиційними процесами, збільшуючи чи зменшуючи інвестиційну активність, на вибір об'єктів інвестування.

Аналіз досягнень та публікацій по темі дослідження. Питання загального інвестиційного розвитку розглядаються в роботах С.І. Абрамова[4], Е.Дж. Долана [6], Р.Дж. Шиллера [5], природа інвестиційних процесів і їх регулювання – в роботах В.П. Попкова [7] деякі аспекти аналізу ефективності інвестицій зачіпаються в працях Стоянової О.С.[8]. Треба зауважити, що проблеми інвестиційної привабливості енергетичного комплексу недостатньо досліджені в сучасних умовах.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Електроенергетична галузь, що забезпечує функціонування промислового комплексу України, характеризується суттєвим моральним та фізичним зносом основних засобів, який ставить під загрозу стабільне й безпечне функціонування підприємств електроенергетики. На тлі кризових явищ вітчизняного фінансового сектору і в умовах специфічного ринку електроенергетики особливого значення набуває пошук та залучення інвестиційних ресурсів для оновлення основних засобів з метою реалізації інноваційного розвитку. За таких умов набуває доцільності проведення дослідження інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку підприємств електроенергетики відповідно до реалізації основних положень Енергетичної стратегії України [1].

Мета і завдання статті. Метою статті є визначення передумов створення інвестиційно-привабливої середовища на підприємствах енергетичного комплексу за рахунок застосування важелів фінансового механізму для користувачів електроенергії (фізичних та юридичних осіб) та її нормативно-правове і інформаційне забезпечення. До основних завдань статті необхідно віднести: визначення перспектив підтримки розвитку сонячної енергетики, її специфічні особливості та принципи здійснення, визначити переваги з урахуванням соціального та геофізичного аспекту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Подальший сталий розвиток України при зростаючому темпі енергоспоживання можливий за умови енергетичної незалежності. З огляду на низку серйозних проблем у паливно-

енергетичному комплексі України, пов'язаних, в першу чергу, з сировинною кризою і забрудненням навколишнього середовища, альтернативним є розвиток відновлювальної енергетики і певні кроки на цьому шляху зроблені. Так у 1994 році прийнято Закон України «Про енергозбереження», що передбачав систему організаційних, регулятивних та заохочувальних заходів щодо стимулювання режиму ощадного використання електроенергії та у рамках організаційного забезпечення якого створено такі органи державного управління: Державний комітет з енергозбереження (1995р.), Державна інспекція з енергозбереження та її територіальні органи (1996р.). Упродовж 1997-2000рр. розроблено концепцію та програму енергозбереження, зокрема – у 2001р. у державному бюджеті передбачено виділення коштів на реалізацію енергозберігаючих заходів. Діючі законодавчі акти спрямовані на розвиток альтернативної енергетики, але для практичної реалізації необхідна розробка організаційно-економічних та фінансових заходів. Перехід на нову парадигму економічного зростання в умовах глобалізації вимагає модернізації економіки, активізації інноваційної діяльності, створення сприятливого інвестиційного клімату, постійного удосконалення ринкових механізмів господарювання. Інструменти та напрями досягнення конкурентоспроможності залежать від багатьох факторів, в тому числі від підтримки держави. В умовах глобалізації та інтеграції до ЄС процеси реформування економіки України повинні супроводжуватися формуванням нового типу відносин між суб'єктами господарювання, а також розвитком нових механізмів фундаментальної трансформації вітчизняної енергетичної галузі. На необхідність реформ та створення інвестиційно привабливого клімату вказують статистичні дані: у 2015р. проти 2014р. видобуток кам'яного вугілля зменшився на 16,5 млн.т, обсяги видобутку газу природного та нафти сирої скоротилися відповідно на 605 млн.м³ та на 231 тис.т. На підприємствах з виробництва, передачі та розподілення електроенергії обсяги виробництва продукції у 2015р. скоротилися на 11,4%, у т.ч. у виробництві електроенергії – на 12,6%, розподіленні електроенергії – на 9,3%. У 2015р. порівняно з 2014р. спостерігалось зменшення виробництва електроенергії за всіма типами електростанцій. При цьому ціни (тарифи) на житло, воду, електроенергію, газ та інші види палива зросли у 2 рази, що зумовлено суттєвим підвищенням тарифів на природний газ у 3,7 рази, гарячу воду, опалення в 1,8 рази, електроенергію в 1,7 рази [1].

Сталий розвиток України напряму залежить від ступеню розвитку відновлювальної енергетики та рівню підтримки ініціатив партнерства між урядом, приватним сектором і громадянським суспільством. Так Організацією об'єднаних націй в 2011 році було поставлено цілі з планованим досягненням до 2030 року:

1. Забезпечення загального доступу до сучасних енергетичних послуг.
2. Подвійний глобальний темп підвищення енергоефективності.
3. Подвоєння частки відновлювальних джерел енергії в світовому енергетичному балансі.

З метою виконання цілій сталого розвитку на сучасному етапі функціонування підприємств енергетичного комплексу необхідно враховувати всеосяжність загальносвітових тенденцій, які впливають на всі без винятку сфери економіки та суспільного життя. Діяльність держави, енергетичного комплексу, населення мають бути спрямовані на досягнення економічного росту та забезпечення соціальної стабільності. Невід'ємним елементом цього процесу є залучення та ефективне вкладення фінансових ресурсів. Одним із факторів, що забезпечує економічний розвиток, виступає інвестиційна діяльність, яка включає

процеси вкладення акумульованих коштів та практичних дій щодо їх ефективного використання. Ефективність економічної діяльності підприємницьких структур та держави в цілому значно залежить від методів, форм, обсягів здійснення інвестиційних вкладень. У загальному вигляді, економічний механізм розуміємо як сукупність підсистем, що забезпечують його функціонування. Відповідно виникає об'єктивна необхідність розгляду передумов формування інвестиційного механізму в системі економічного механізму підприємства (рис. 1.).



Рис. 1. Передумови формування інвестиційного механізму підприємства.

Проте основу інвестиційного механізму визначає інвестиційна політика, яка задає вектор інвестиційного процесу – об'єкт та період інвестування, джерела інвестицій, нормативний коефіцієнт ефективності та період окупності. Основними напрямками інвестиційної політики можуть бути такі: забезпечення високих темпів економічного розвитку підприємства за рахунок ефективної інвестиційної діяльності; максимізація доходів від інвестиційної діяльності; мінімізація ризиків, які виникають в інвестиційній діяльності. Основними цілями є: раціональне використання усіх видів ресурсів (трудових, природних, матеріальних, інтелектуальних і т.д.); науково-технічний розвиток підприємства;

забезпечення якості, обсягів і конкурентоспроможності продукції, соціальний розвиток і охорона навколишнього середовища.

Основне завдання інвестиційного механізму як на рівні держави, регіону, галузі, та і на рівні окремої підприємницької структури – це вирішення проблеми підвищення ефективності використання наявних та залучення нових інвестиційних ресурсів. Інвестиційний механізм виконує функції аналізу, прогнозування, стратегічного та оперативного планування, моніторингу, контролю та регулювання діяльності. Ціллю інвестиційного механізму на рівні підприємства є: забезпечення високих темпів економічного розвитку підприємства за рахунок ефективної інвестиційної діяльності; максимізація доходів від інвестиційної діяльності; мінімізація ризиків, які виникають в інвестиційній діяльності. Реалізація інвестиційного механізму, як процесу управління, можлива лише за умови дотримання певних принципів, перелічимо основні з них: постановка цілей та завдань інвестування, що узгоджуються із стратегією розвитку підприємства та інтересами його власників; врахування наявного інвестиційного потенціалу підприємства; комплексність, системність та гнучкість у прийнятті управлінських рішень стратегічного та оперативного спрямування; узгодженість стратегічного та поточного планування шляхом застосування єдиних методичних підходів та стандартів; застосування контролінгу на всіх етапах інвестиційного процесу; диференціація управлінських рішень; об'єктивне застосування стимулів та санкцій до учасників інвестиційного процесу, які підвищують інвестиційну привабливість підприємства. Отже, якщо розглядати інвестиційну привабливість, як економічну характеристику підприємства, через цілі інвестора, а саме: здатність досягнення максимального прибутку за мінімального ризику, тоді її слід визначати із позиції системного підходу, суть якого полягає в єдності та взаємодії всіх аспектів розгляду. До аспектів, які безпосередньо визначають інвестиційну привабливість підприємства, слід віднести: технічний, географічний, трудовий, організаційний, екологічний, ресурсний, фінансово-економічний, правовий та комерційний. Інвестиційна привабливість підприємства формується під впливом чинників: економічних, політичних, організаційно-правових, законодавчих, соціальних і соціокультурних, екологічних, виробничих, інноваційних, інфраструктурних, споживчих, кримінальних, фінансових, ресурсно-сировинних, трудових, інституціональних, тобто тих, що характеризують економічний потенціал. Узагальнюючи, треба виділити основні з них, які найбільш досліджені у науковій літературі. Всі чинники, які визначають і впливають на інвестиційну привабливість підприємства, слід розділити на дві групи: чинники прямого впливу (внутрішні) та чинники непрямого впливу (зовнішні) [2]. Проаналізувавши всі чинники, які сприяють інвестиційній привабливості підприємств, виділимо основні з них, які найбільш актуальні для підприємств енергетичного комплексу.

До чинників прямого впливу (внутрішніх) необхідно віднести такі:

1). Технічні чинники – оцінюючи інвестиційну привабливість підприємств енергетичного комплексу: аналізуючи існуючі та необхідні для його розвитку основні засоби, діючу структуру засновану на традиційних джерелах видобутку електроенергії, віковій знос (моральній та фізичній) обладнання, їх потужність, продуктивність, відповідність використовуваних виробничих технологій світовим стандартам, обґрунтовувано можемо зробити висновок про можливість збільшення долі видобутої електроенергії на підприємствах енергетичного комплексу за рахунок поширення застосування відновлювальної (сонячної)

енергетики) з наступними перевагами: при стимулюванні застосування нетрадиційних фізичними та юридичними особами придбання обладнання, видобуток електроенергії її поставка до електромережи відбувається за рахунок споживачів. Перевагами є видобуток електроенергії збільшення видобутку та виробництва власних енергоресурсів з урахуванням економії видобування, а також збільшення обсягів енергії та енергопродуктів, видобутих із нетрадиційних і відновлюваних джерел енергії при відсутності витрат з боку підприємств енергетичного комплексу.

2). Організаційні чинники – розглядаються через оцінку ефективності існуючого комплексу заходів у поєднанні живої праці з матеріальними елементами виробництва, організації і технології управління дозволяючи здійснювати планування заходів з організації виробництва електроенергії з урахуванням можливостей залучення інвестиційних ресурсів. Для підприємств енергетичного комплексу – це спрощення системи підключення нових користувачів відновлювальної енергетики до електромережи, консультування фізичних та юридичних осіб з метою розповсюдження користування відновлювальної (сонячної) енергетики.

3). Ресурсно-сировинні чинники – оцінюють доступність отримання необхідних матеріалів, сировини і комплектуючих виробів, кон'юнктури їх ринку, їх вартість та наближеність підприємства до діючої сировинної бази України. Створення передумов на підприємствах енергетичного комплексу для істотного зменшення енергоємності за рахунок впровадження нових технологій, прогресивних стандартів, сучасних систем контролю, управління й обліку, транспортування та споживання енергетичних продуктів і розвитку та поширення використання відновлювальної сонячної енергетики для збереження ресурсної бази України.

4). Комерційні чинники базуються на аналізі потенційної місткості ринку та наступних його змінах з метою прогнозування масштабів майбутньої діяльності підприємства – об'єкта інвестиційних вкладень, його потреби в інвестиційних ресурсах, витратою місткості господарської діяльності та прибутків майбутніх періодів. Для підприємств енергетичного комплексу поступовий розвиток користування відновлювальною енергетикою сприяє підвищенню енергетичного потенціалу України, спроможності постачання надлишків у держави користувачі, отримання фінансової винагороди при відсутності затратної частини, підвищення інвестиційної привабливості підприємств енергетичного комплексу і можливість оновлення та модернізації діючого обладнання за рахунок залучення інвесторів.

5). Аналіз показників – доходності, рентабельності, прибутковості, ліквідності, ділової активності, фінансової стійкості суб'єкта господарської діяльності з врахуванням терміну окупності інвестиційних вкладень та їх прибутковості спрямований на оцінку фінансово-аналітичних чинників з огляду на саме переваги поширення видобутку та користування відновлювальною енергетикою для підприємств енергетичного комплексу.

6). Чинник конкурентоздатності діє через формування цілісної та дієвої системи управління та регулювання в паливно-енергетичному секторі, розвиток конкурентних відносин на ринках енергоносіїв.

До чинників непрямого впливу (зовнішніх) необхідно віднести такі:

1). Географічний чинник – оцінюється через параметри місцезнаходження суб'єкта господарської діяльності, сприятливість географічних характеристик (кількість сонячного випромінювання), вартість оренди землі, близькість, відсутність особливих умов для утилізації побічних продуктів.

2). Екологічний чинник – відновлювальна енергетика, а саме сонячні установки – це пристрої, які дають можливість отримувати енергію без шкідливого навантаження на навколишнє середовище. Аналізуючи діяльність підприємств енергетичного комплексу з точки зору її відповідності існуючим нормативним актам з екології, охорони довкілля, санітарно-гігієнічним нормам, з огляду на фінансові витрати для зменшення негативного впливу на довкілля слід зауважити звернути увагу на територіальне розташування України, яка належить до зони середньої інтенсивності сонячної радіації. В реальних умовах величина сонячної радіації залежить від широти місцевості, прозорості атмосфери, характеристик земної поверхні, а також від часу доби і пори року. З цієї причини величина річного приходу сонячної радіації на 1 м² земної поверхні істотно варіюється для різних регіонів України і має статистичний характер розподілу. Однак цілком очевидною визначальною тенденцією при цьому є збільшення щільності сонячної радіації і кількості сонячних днів в напрямку з півночі на південь з відповідним зростанням річного приходу сонячної радіації на 1 м² земної поверхні. Кожні два тижні Сонце віддає Землі таку кількість енергії, яку споживають всі жителі нашої планети протягом всього року, виходячи з цього перспективи впровадження сонячної енергетики є безмежними та виправдовують себе в наших географічних широтах. За рівнем інтенсивності сонячного випромінювання на території України необхідно виділити чотири зони.

У першій і другій зонах знаходяться всі південні області України; більше половини території країни знаходиться в третій зоні, четверта зона найменш сприятлива для використання сонячної енергії.

Найбільша величина надходження сонячного опромінення становить в першій зоні $I_1 = 1350 \text{ кВт} \cdot \text{год} / \text{км}^2$ на рік, а найменша – в четвертій зоні $I_4 = 1000 \text{ кВт} \cdot \text{год} / \text{км}^2$ на рік. У другій і третій зонах ці величини складають, відповідно, $I_2 = 1250 \text{ кВт} \cdot \text{год} / \text{км}^2$ і $I_3 = 1150 \text{ кВт} \cdot \text{год} / \text{км}^2$ на рік. [3]

3). Нормативно-законодавчі чинники – законодавча база України має законодавчі акти спрямовані на розвиток альтернативної енергетики, але для практичної реалізації необхідна розробка організаційно-економічних та фінансових заходів. Перехід на нову парадигму економічного зростання в умовах глобалізації вимагає модернізації економіки, активізації інноваційної діяльності, створення сприятливого інвестиційного клімату, постійного удосконалення ринкових механізмів господарювання. Законодавчі чинники характеризуються впливом норм Конституції, що захищають права власності і інвесторів, і передбачають пряму дію і механізми справляння, а також ефективністю судової системи на діяльність суб'єкта господарювання та потребує розвитку в умовах ефективного використання прийнятих законодавчих актів.

4). Фінансово-економічні чинники – для підприємств енергетичного комплексу розвиток відновлювальної енергетики має особливі перспективи та фінансово-економічні вигоди. Слід зауважити, що затрати несе користувач, тобто підприємство нарощує свій енергетичний потенціал та з огляду на морально фізичний знос діючого обладнання розвиток відновлювальної (сонячної) енергетики має великі перспективи.

Довгострокова стратегія формування системи інвестиційної привабливості підприємств енергетичного комплексу України обов'язково повинна містити розділ про розвиток альтернативних поновлюваних джерел енергії. Ключовими питаннями є:

1) масштаб і темпи розвитку альтернативних перетворювачів енергії (АПЕ);

- 2) пріоритетний вибір і розвиток найбільш конкурентоспроможних технологій АПЕ;
- 3) планування територіального розміщення АПЕ та освоєння в країні і в регіонах;
- 4) створення правової бази розвитку АПЕ;
- 5) формування фінансової та інвестиційної основи освоєння АПЕ;
- 6) розробка матеріально-технічної та індустріальної системи забезпечення розвитку АПЕ;
- 7) створення організаційної структури управління всім комплексом альтернативної енергетики;
- 8) включення нових навчальних курсів в програму підготовки кадрів для альтернативної енергетики АПЕ;
- 9) запровадження нової системи стандартизації та сертифікації в альтернативній енергетиці АПЕ.[9]

Висновки. З огляду на чинники, що комплексно характеризують інвестиційну привабливість підприємств енергетичного комплексу, тісно взаємодіють та взаємо впливають один на одного. Виходячи з можливостей підвищення інвестиційної привабливості за рахунок розвитку користування відновлювальної (сонячної) енергетики, можемо наголосити на тому, що інвестиційну привабливість слід розглядати в контексті економічної категорії, а не поняття. Для підвищення інвестиційної привабливості підприємств енергетичного комплексу та впровадження відновлюваних джерел енергії необхідно удосконалення нормативно-законодавчої бази їх використання. Участь держави повинна проявлятися в ініціюванні інвестиційних проектів використання сонячної енергії на основі державно-приватного партнерства. Саме таким проектом може стати створення Фонду сприяння впровадження альтернативної енергетики фізичними та юридичними особами з поєднані функції: пропагандистську з огляду на екологічні чинники; методологічну та консультативну з приводу отримання кредитів і збору документів, вибору виробника устаткування і банку-кредитора; контролюючу за цільовим використанням коштів та для нарахування компенсації фізичним або юридичним особам, що звичайно є економією для банків через відсутність необхідності створювати спеціалізовані відділи, а для держави – це контроль за використанням бюджетних коштів, які виділяються на компенсацію витрат, пов'язаних з впровадженням та застосуванням обладнання; підвищення доступності відновлювальної енергетики за рахунок кредитних програм, зменшення потреби в імпортованих енергоресурсах (газ), зниження навантаження на електромережі та створення умов для сталого розвитку за рахунок енергетичної незалежності державі. Також для впровадження сонячної енергетики доцільним є застосування таких важелів, як лізинг або оренда обладнання. Популяризація використання відновлювальних джерел енергії користувачами несе фінансово-економічні вигоди для підприємств енергетичного комплексу та екологічної ситуації України.

Література

1. Куруцова Е.С. Обґрунтування перспективних напрямів розвитку та популяризації сонячної енергетики на рівні домогосподарств // Куруцова Е.С. Економічні інновації.- 2015р. - №60.- Книга 3– С. 119-128.
2. Гуляєва Н.М., Рябченко Н.К. Сутнісні ознаки інвестиційної привабливості підприємства: факторна природа формування // Гуляєва Н.М., Рябченко Н.К. Вісник Запорізького національного університету.-2012р.- №1(13), С. 25-26.

3. Карта сонячної активності в Україні // Солнечные батареи: альтернативные источники энергии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.solar-battery.com.ua/karta-solnechnoy-aktivnosti-v-ukraine/>

4. Абрамов С.И. Управление инвестициями в основной капитал // С.И. Абрамов. – М. : Экзамен, 2002. – 554 с.

5. Shiller Robert J. Behavioral Economics and Institutional Innovation / Robert J. Shiller // Yale ICF Working Paper. – 2008. – № 149. – 100 p.

6. Долан Э. Дж. Микроэкономика : пер. с англ. // Э. Дж. Долан, Д. Е. Линдсей. – СПб. : Литераплюс, 1996. – 357 с.

7. Попков В. П. Организация и финансирование инвестиций // В. П. Попков, В. П. Семенов. – СПб.: Изд-во — Питер, 2001. – 224 с.

8. Стоянова Е.С. Финансовый менеджмент. // Стоянова Е.С. – 2-е изд. – М.: Перспектива, 1996. – 405 с.

9. Куруцова Е.С. Обґрунтування перспективних напрямів розвитку альтернативних джерел енергії // Куруцова Е.С. Економічні інновації. - 2015р. - №60.- Книга 1 – С.217-225.

Abstracts

The development of investment attractiveness of energy sector by developing the use of renewable (solar) energy – is one of the most important characteristics of objects and tools of investment. Investigation of the essential features of the economic categories and the impacts it can significantly affect the motivation in the management of investment processes, increasing or decreasing investment activity, the choice of investment projects.

However, the basis of investment mechanism determines the investment policy that defines the vector of the investment process – the object and the period of investment, investment sources, regulatory efficiency ratio and payback period. The main areas of investment policy could include ensuring rapid economic development of the company through efficient investments; maximizing income from investments; minimize risks arising in investment activity. The main objectives are: efficient use of all resources (human, natural, physical, intellectual, etc.); scientific and technological development of the company; Quality Assurance, volume and product competitiveness, social development and environmental protection. The main objective of the investment mechanism both at the state, region, industry, and also at the enterprise level energy industry – a solution to the problem improving the use of existing resources and the functions of the investment mechanism (analysis, forecasting, strategic and operational planning, monitoring, control and regulation) which aim at the enterprise level are: ensuring rapid economic development of the company through efficient investment. To implement the investment mechanism, a management process for energy sector and to implement the Energy Strategy of Ukraine, it is necessary to increase the investment attractiveness of the energy complex using factors: technical, organizational, resource and raw materials, commercial, analysis of indicators, factors of competitiveness, geographical, environmental, regulatory, legal and financial and economic. Given the factors that characterize complex investment attractiveness of the energy complex, closely interact and mutually influence each other. Based on the possibilities of improving the investment attractiveness due to the use of renewable (solar) energy, we can emphasize that the investment attractiveness should be considered in the context of the economic category, not the concept. To increase the investment attractiveness of the energy sector and the introduction of renewable energy sources is necessary improvement of the legal framework for their use. State participation should be shown in initiating investment projects of solar energy through public-private partnerships.

ВИКОРИСТАННЯ РИНКОВИХ МЕХАНІЗМІВ ДЛЯ РЕФОРМУВАННЯ ЖКГ В УКРАЇНІ

Лисюк В.М., Серов О.О.

Стаття присвячена дослідженню існуючих проблем житлово-комунального господарства України. У статті визначено найбільш суттєві проблеми ЖКГ, дані узагальнені витрати на утримання житлового фонду, розкриті проблемні пункти, з яких складається тариф на СДПТ. Запропоновано можливі шляхи вирішення проблемних моментів галузі. Обумовлена необхідність термінового реформування галузі і неефективність реформ, які проводяться в наш час.

Постановка проблеми. Про проблему ринкових відносин у сфері забезпечення необхідних потреб населення сказано дуже мало. На перші місця в таких потребах можна поставити потреби в їжі, житлі і теплі, одязі, затишок і комфорт [1]. Переважна більшість з цих потреб знаходять своє задоволення на місцевих – локальних ринках. До цих ринків можна віднести такі, як ринки продовольчих товарів, послуги громадського харчування, ринки житла і житлових послуг, предмети гардероба, меблів і ремонту житла, тощо.

Сьогодні житлово-комунальне господарство України перебуває в стані стагнації [2]. Житловий фонд, який був побудований ще в СРСР, вимагає постійного ремонту і модернізації. Багато внутрішньобудинкових інженерних мереж приходять в непридатність, що призводить до незабезпеченості жителів будинків такими життєво необхідними компонентами, як водопостачання, електропостачання, газопостачання. При цьому слід зазначити, що стан основних фондів житлово-комунального господарства досяг рівня, при якому вже в найближчому майбутньому буде неможливо запобігти техногенним аварії [3]. У умовах нестабільної економічної ситуації в країні і підвищення цін на матеріали і обслуговування житлових будинків потрібне негайне підвищення тарифів на всі житлово-комунальні послуги. Низькі тарифи призводять до неможливості надання якісного обслуговування. Нинішні розцінки – в середньому 1.42 грн / м². – діють з 2008 р. і давно нерентабельні [4].

Основний матеріал. У світлі останніх реформ житлово-комунального господарства, що відбуваються на території України, найбільш істотною є необхідність передачі будинків комунальної власності в управління товариству співвласників багатоквартирного будинку (ОСББ). Кінцевою метою цієї реформи є ліквідація комунальних підприємств, які в даний момент обслуговують житлові будинки і передача цих будинків на баланс ОСББ. Однак, варто зазначити, що на даний момент такі комунальні підприємства також займаються вирішенням ряду проблем міської громади, що виходять за рамки поняття «обслуговування житлового фонду».

До таких проблем слід відносити:

— прибирання «безхазяйних» територій - тобто тих, які не ввійшли в розрахунок тарифу на утримання будинку та прибудинкової території (СДПТ), однак які знаходяться на підконтрольній підприємству території. Такими територіями можуть виступати занедбані санаторії, приватні сектори,

трансформаторні підстанції та інші об'єкти, що знаходять на прибудинковій території;

— полив території. Ця послуга не входить в тариф на СДПТ, однак, необхідність поливу території є однією з першочергових у літній період;

— підрізання, а також інші види робіт з деревами для приведення їх у належний санітарний стан. Ще одна необхідна для безпечної життєдіяльності жителів міста послуга, яка не входить в тариф на СДПТ, однак вимагає великих фінансових витрат;

— вивезення великогабаритного сміття також є необхідною жителям міста послугою, тому що великі його нагромадження перешкоджають проїзду або навіть проході по прилеглий прибудинковій території. Крім того, слід зазначити, що необхідно не тільки вивезти сміття, а також поховати його на звалищі, що також вимагає витрат підприємства;

— утримання дитячих та спортивних майданчиків також лежить непосильним тягарем на плечах комунальних підприємств. Особливістю даного виду робіт є той факт, що незадовільний стан дитячої або спортивного майданчику може призвести до травм, або навіть летального результату людей, що використовують дане спорудження. З огляду на те, що у обслуговують житловий фонд комунальних підприємств в штатному розкладі відсутні працівники, які можуть інспектувати, складати дефектні акти, а також проводити ремонт подібних інженерних споруд, можна зробити висновок, що більшість існуючих дитячих і спортивних майданчиків не перебувають в кращому стані. Косметичний ремонт є єдиною можливістю обслуговувати вищевказані інженерні об'єкти. А також, природно, ці витрати не входить в тариф на СДПТ і лягають виключно на підприємство;

— відсутність технічних паспортів на житлові будинки є ще однією істотною перешкодою оптимальному функціонуванню підприємства. В силу дорожчечі їх виготовлення (від 20 до 60 тис. грн.) за один техпаспорт, підприємство не може зробити це саме. Однак, в цьому році Одеська міська рада вирішила виділяти гроші на виготовлення технічних паспортів з метою подальшої передачі їх на баланс ОСББ [5].

Основним джерелом доходу КП «ЖКС» на даний момент є оплата людьми рахунків за утримання будинку та прибудинкової території. Дана стаття доходу становить приблизно 80% від загальної суми річного доходу підприємства.

Решта 20% підприємство отримує за допомогою таких джерел:

- повернення експлуатаційних витрат з орендарів нежитлових приміщень;
- повернення експлуатаційних витрат з орендарів внутрішньобудинкових електромереж;
- за використання підвальних приміщень в приватних цілях;
- оплата за використання нежитлових приміщень;
- обслуговування юридичних осіб, які дислокуються на ввіреній підприємству території;
- оплата за утримання території, прилеглої до приватних гаражів;
- оплата за використання сараїв;
- за доставку рахунків ГЕРЦ до кінцевого споживача;
- оплата за послуги асенізації;
- за використання підсобних приміщень;
- інші доходи.

Найбільш істотними з перерахованих вище статей доходу є повернення експлуатаційних витрат з орендарів нежитлових приміщень в розмірі 11%, оплата за утримання території, прилеглої до приватних гаражів в розмірі 3%, повернення експлуатаційних витрат з орендарів внутрішньобудинкових електромереж в розмірі 2%. Все інше становить не більше 4% доходу комунального підприємства.

При цьому слід зазначити, що, крім власного доходу, такі підприємства отримують бюджетні дотації. Приблизний список інвестиційних програм, що дотуються з міського бюджету, щорічно складається з 11 пунктів і включає в себе:

- утримання безхазяйних територій, що знаходяться на підконтрольній підприємству території;
- утримання територій, які не оплачуються населенням, тобто не ввійшли в тариф при його розрахунку з різних причин;
- полив прибудинкової території;
- вивезення великогабаритного сміття з прибудинкової території, яку обслуговує підприємством;
- знесення, підрізка та розпилювання дерев, що знаходяться на прибудинковій території, що обслуговується підприємством;
- утримання дитячих та спортивних майданчиків, які знаходяться на прибудинковій території, що обслуговується підприємством;
- покриття різниці між вартістю електроенергії, закладеної в тариф, і оплачуваної на даний момент;
- покриття різниці між вартістю таких комунальних послуг, як опалення, освітлення, водопостачання та водовідведення, які безпосередньо пов'язані з процесом надання послуг з утримання будинків і прибудинкових територій, які були закладені в тариф і які оплачуються на даний момент;
- утримання старого та аварійного фонду, мешканці якого звільнені від сплати тарифу на утримання будинків та прибудинкових територій;
- покриття різниці між мінімальною зарплатою, закладеної в тариф і виплачується на даний момент.

Таблиця 1

Узагальнений розподіл витрат підприємства щодо складових тарифу

Складові тарифу	Відносна величина затрат
Прибирання прибудинкової території, підвалів, технічних поверхів, горищ	25 %
Прибирання сходових кліток	2 %
Технічне обслуговування ліфтів	2 %
Технічне обслуговування внутрішньобудинкових систем тепло-, водопостачання, водовідведення та зливної каналізації, несучих і захисних конструкцій, столярних виробів, димовентканалів;	11 %
Поточний ремонт конструктивних елементів, інженерних систем і технічних пристроїв і елементів зовнішнього благоустрою;	24 %
Дератизація, дезінсекція	1 %
Освітлення місць загального користування, підвалів, підкачування води, електроенергія ліфтів	10 %

З огляду на величезний обсяг необхідної дотації, міський бюджет не в силах повністю погасити потреби підприємства в додатковому фінансуванні. Неповне фінансування, зазвичай не більше 50% від зазначеного підприємством в бюджетному запиті, призводить до того, що підприємству доводиться витратити гроші, які можна було б витратити на таку необхідну річ, як поточний ремонт інженерних складових будинку, на ті статті витрат, на які відсутній бюджетне фінансування в повному обсязі.

Приблизний, відносний розподіл витрат підприємства щодо складових тарифу можна побачити в таблиці 1.

Решта 25% витрат підприємство витрачає на утримання адміністративно-керуючого і інженерно-технічного персоналів, а також на благоустрій території, витрати на який не входять до тарифу.

Виходячи з проведеного аналізу, можна сказати, що комунальні підприємства не тільки не отримують в повному обсязі необхідний для оптимального функціонування дохід, а й результативно витрачають отримані гроші.

Дивлячись на структуру базового тарифу на СДПТ можна відзначити, що близько 50% витрат в цій структурі займає поточний ремонт. Бачачи, що витрати за цією статтею не перевищують 25% всіх витрат підприємства, стає незрозуміло, куди йдуть гроші, яких бракує. Однак, в той же час слід зазначити, що так як тарифи на СДПТ в м. Одеса були введені в дію в 2008 р., витрати, закладені в тариф, не покривають фактичних витрат на утримання будинків та прибудинкової території. Це викликано більш ніж дворазовим збільшенням мінімальної заробітної плати, колосальним збільшенням вартості матеріалів, електроенергії, палива та інших, необхідних для роботи, речей.

Однак, слід також відзначити, що ЖКС має право перерозподіляти витрати в структурі тарифу, не перевищуючи при цьому загальну суму всіх складових [6]. За допомогою такого перерозподілу коштів комунальні підприємства надають найбільш необхідні, першочергові, послуги. Як можна побачити вище – такими послугами є:

- прибирання прибудинкової території, підвалів, технічних поверхів, горищ;
- поточний ремонт конструктивних елементів, інженерних систем і технічних пристроїв і елементів зовнішнього благоустрою;
- технічне обслуговування внутрішньобудинкових систем тепло-, водопостачання, водовідведення та зливної каналізації, несучих і захисних конструкцій, столярних виробів, димовентканалів;
- освітлення місць загального користування, підвалів, підкачування води, електроенергія ліфтів.

При цьому можна відзначити, що поточний ремонт конструктивних елементів будинку в даний момент виконується не погоджується з планом, а в разі поломки. Для прикладу можна взяти ремонт даху: норма поточного ремонту в рік - 10% даху. Відсутність ремонту даху протягом багатьох років, призводить до того, що в разі поломки, підприємство ремонтує ділянку даху, що перевищує встановлені 10%. Це говорить про те, що гроші на разовий великий ремонт беруться з грошових потоків від інших будинків.

Висновки. З огляду на кількість витрат комунального підприємства, які не входять до тарифу на СДПТ, хотілося б відзначити, що підприємству просто необхідні додаткові джерела доходу. На даний момент такими можуть стати наступні джерела [7]:

- стягування плати за використання інженерних мереж житлового будинку. Ними користуються такі компанії, як інтернет-провайдери, телевізійні компанії і т.д.

- стягування плати за оренду підвальних і горищних приміщень, де можуть бути встановлені «серверні», насоси підкачки води і т.д.;

- скорочення управлінського персоналу, утримання якого обходиться підприємству надзвичайно дорого і часткове збільшення окладів залишилися працівникам;

- стягування плати за обслуговування інженерних спорудження та архітектурних форм, які перебувають на підконтрольній підприємству території;

- отримання дотацій міської ради в повному обсязі.

Нами вже було згадано, що слід усвідомити необхідність цілеспрямованого стимулювання дослідження та розвитку локальних ринків як важливого чинника зміцнення регіональної і муніципальної економіки [8]. Все перераховане вище говорить про те, що негайне реформування цієї галузі житлово-комунального господарства просто необхідно провести в найкоротші терміни. При цьому масова передача будинків в управління ОСББ не тільки не вирішить проблему, а й може зробити її набагато серйозніше. На даний момент ніхто, крім підприємств, які обслуговують житловий фонд, не має досвіду в даній сфері, що може в свою чергу негативно позначитися на стані технічних вузлів і інженерних мереж житлового будинку.

Література

1. Серов О., Аналіз локальних ринків та їх проблем в умовах економічного кризису в Україні./О. Серов// Економічні інновації. – 2015.– №60. – С. 171-180.

2. Серов О., Проблеми житлово-комунального господарства у світлі сучасних реформ економіки України./О. Серов// Економічні інновації. – 2015.– №62. – С. 148-156.

3. Инякин В.Н. Минимизация последствий техногенных аварий в жилищно-коммунальном хозяйстве / В.Н. Инякин, В.В. Шевченко // Экономика пром-сті. — 2010. — № 2. — С. 41-48.

4. Тариф на СДПТ вырастет в скором времени // Odessa.net. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.odessa.net/news/society/22819/

5. Рішення Одеської міської ради від 16.03.2016 р. № 453-III «Про затвердження Міської цільової програми із стимулювання створення та діяльності об'єднань співвласників багатоквартирних будинків у м. Одесі на 2016-2018 роки» // Одеса: офіційний сайт міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://omr.gov.ua/acts/council/81347/>

6. Постановление Кабинета Министров Украины №869 от 11.06.2011 г. «Про обеспечение единого подхода к формированию тарифов на жилищно-коммунальные услуги» // "Офіційний вісник України" від 16 вересня 2011 року N 14 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP110869.html

7. Серов О., Шляхи розвитку локального ринку житлово-комунального господарства./О. Серов// Економічні інновації. – 2015.– №62. – с. 148-156.

8. Лысюк В.М., Серов А.О., Локальные рынки в системе национальной экономики: определение, функции, задачи / Лысюк В.М., Серов А.О. //

Economics, management, law: innovation strategy: Collection of scientific articles. – C. 51-54.

Abstract

The article is devoted to analysis of using market mechanisms to reform the housing and communal services in Ukraine. Attention is paid to the peculiarities of local markets housing and communal services. Problems of housing and communal services of Ukraine are researched. It's known that a lot of internal engineering networks come into disrepair, leading to insecurity of residents houses vital components' such as water supplement, electricity supplement, gas supplement. The paper identified the most significant problems of utilities, the generalized cost of maintaining the housing stock are given, the problematic points of the tariff for the maintenance of houses and local area are disclosed. The problem points of the transition housing stock to condominiums' balance are considered. The attention to urban problems such as irrigation areas, cleaning of ownerless territories, removal of bulky waste, pruning trees, and maintenance of playgrounds and sports grounds due to the lack in the city of specialized utilities to solve the above problems is paid. Income and expenditure of utility company, which provides services to housing is researched. The possible ways of solving the problem moments of industry are proposed. It's admitted that massive transfer of houses from utilities' balance to condominiums' balance will not only leave problems but also can make them much worse because of management company's lack of experience in houses' serving which could in turn adversely affect the state of technical components and engineering systems house. The need to reform the sector and the ineffectiveness of the reforms taking place in our time are caused.

УДК 354(379.85:394.9)

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ У СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

Дишкантюк О. В.

У статті досліджено наукові основи стратегічного планування розвитку індустрії гостинності для забезпечення складних взаємодій, формування ефективних відносин по горизонталі і вертикалі інфраструктури сектора гостинності та людських потреб. Визначено принципи стратегічного планування, які базуються на поєднанні різних елементів інфраструктури, а також критерії, функції, значення та пріоритети стратегічного планування індустрії гостинності. Встановлено передумови формування системи стратегічного планування в індустрії гостинності на національному, регіональному і муніципальному рівнях.

Актуальність. В сучасному науковому та господарському термінологічному апараті гостинність подається як складова туристичної діяльності, що обумовлено її тлумаченням у словниках та прив'язкою до туристичної та готельно-ресторанної сфери. Відсутній теоретико-методологічний підхід до обґрунтування даної сфери як наукової категорії, її взаємозв'язків з іншими секторами національної економіки та засад стратегічного планування її розвитку, що стримує визначення пріоритетних напрямів управління гостинністю, забезпечення її необхідними ресурсами. Автор пропонує розглядати управління індустрією гостинності ширше ніж управління туризмом, курортами та рекреацією та включає всі зазначені вище об'єкти управління, а також ті, що направлені на надання соціальних, адміністративних, культурних, освітніх та інших послуг людині, в тому числі суміжних секторів національної економіки та природних ресурсів, що підтримують функціонування сфери гостинності [1, 2].

Мега статті. Дослідити методологічні засади стратегічного планування розвитку індустрії гостинності; встановити передумови формування системи стратегічного планування індустрії гостинності на державному, регіональному та міському рівнях; обґрунтувати принципи, критерії, функції, ознаки та пріоритети стратегічного планування індустрії гостинності.

Викладення основного матеріалу. Для розбудови концепції сталого розвитку індустрії гостинності як нового напрямку взаємовідносин виробників та споживачів продуктів цієї сфери, необхідно розробити та впроваджувати нові підходи та принципи інтегрування інфраструктурних компонентів гостинності та суб'єктів їх надання. Також визначити основи стратегічного планування, якими забезпечуватиметься об'єднання різних інфраструктурних елементів, приватних та державних структур, що спрямовані на гармонійний розвиток сфери гостинності за такими паритетами:

територіальна інтеграція інфраструктурного забезпечення;

міжгалузева інтеграція (формування умов сприятливих для всіх суб'єктів гостинності і формування єдиного плану дій розвитку бізнесу та задоволення соціально-економічних потреб місцевого населення та приїжджаючих);

- інтеграція законодавчої та виконавчої влади різних рівнів щодо спільного плану дій спрямованого на покращення надання послуг у сфері гостинності.

Специфічними особливостями стратегічного планування сфери гостинності є орієнтація на розвиток інфраструктурного забезпечення, урахування інтересів суб'єктів виробництва та надання послуг у цій сфері, різномірне управління її розвитком, зв'язок між різними секторами економіки. Врахування цих особливостей забезпечить засади розбудови відносин між різними суб'єктами сфери гостинності різних форм власності на техногенні та природні фактори виробництва, міжсекторальну взаємодію інфраструктурного забезпечення цієї сфери, що сприятиме задоволенню соціо-економіко-екологічних потреб місцевого населення та приїжджаючих

В процесі стратегічного планування забезпечується комплексна взаємодія, формуються ефективні взаємозв'язки по горизонталі та вертикалі для забезпечення сфери гостинності та задоволення потреб людини [3,4,5]. Планування розвитку суб'єктів гостинності (виробників та споживачів) на регіональному рівні сприяє урахуванню позитивних та негативних тенденцій в цій сфері, збалансуванню попиту та пропозиції на її послуги, формуванню тривалих взаємозв'язків на основі перспектив розвитку індустрії гостинності в даній території. Стратегічне планування стійкого розвитку індустрії гостинності на державному рівні забезпечує задоволення потреб суспільства у гостинності, підвищення морально-етичних норм поведінки між людьми, приріст ВВП, створення нових робочих місць та ін.

На нашу думку, система стратегічного планування стійкого розвитку індустрії гостинності може стати інструментом, що виявляє негативні тенденції у гостинності (гостинність зі знаком плюс та гостинність зі знаком мінус) та сприяє збалансуванню інтересів суб'єктів різних форм власності та різних секторів економіки в одержанні синергетичного ефекту від гостинності.

Досліджуючи загальні підходи до стратегічного планування можна стверджувати, що воно виступає в якості процесу, за яким відбувається обґрунтування, прийняття та затвердження найважливіших завдань щодо перспективного розвитку об'єкту планування. Основою виступає стратегічна модель сформована на сукупності принципів, визначенні ефективних механізмів використання усіх видів ресурсів, спрямованих на досягнення цілей із урахуванням зовнішніх обмежень.

Згідно робіт англійських класиків стосовно взаємодії стратегічного планування та ринкових відносин йдеться про те, що «переслідування лише власної вигоди, яка своєчасно не переведена у окреме русло відповідними інститутами, гарантує лише одне - хаос. Тому не може бути дилеми, «план або ринок»: план використовується в межах необхідного, а ринок – можливого» [4].

Стратегічне планування в сфері туризму за визначенням Бенаїного І.В. та Тихонової М.І. має здійснюватись в діапазоні від макронаціонального і регіонального до мікролокального таким чином, щоб кожен рівень фокусувався різною мірою деталізації та опрацюванням планових рішень, а також з врахуванням специфіки кожного рівня [6].

Багато авторів звертає увагу на необхідність використання стратегічного планування для екологізації економічного розвитку, формування засад природозберігаючої економіки, зокрема академік НАН України Б.В. Буркинський вважає пріоритетами стратегічного планування створення та впровадження екологічно більш чистих, маловідходних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій, будівництво та експлуатацію очисних та

знешкоджуючих систем та споруд, розташування підприємств і систем транспортних потоків з урахуванням екологічних вимог, формування дієвих систем моніторингу та контролю за станом навколишнього середовища тощо. Тобто екологічне планування є однією з умов досягнення сталого розвитку [7].

Необхідність стратегічного планування науково-технологічного та інноваційного розвитку, обумовлена тим, що наукове передбачення розвитку і результатів суспільного виробництва та задоволення потреб людини забезпечує цільову та комплексну взаємодію і формує продуктивні взаємозв'язки відповідної інноваційної інфраструктури та забезпечує ефективність суспільного розвитку. Саме процес планування дозволяє враховувати закономірності та тенденції соціального і науково-технічного прогресу, зміни структури і пропорцій в секторах економіки, регіонального розвитку економіко-екологічних систем, об'єктивні залежності і причинно-наслідкові зв'язки в суспільному господарстві [8].

Науковцями розглядається стратегічне планування на основі використання ієрархічного підходу, який дозволяє розглядати його як сукупність послідовних етапів (формування місії; вибір стратегії; розробка політики; стратегічні плани; розробка міждержавних, державних, регіональних, місцевих комплексних програм; розробка цільових програм; розробка інвестиційних проектів різного спрямування; планування заходів щодо соціально-економічного та екологічного розвитку регіонів і реагування на надзвичайні ситуації задля забезпечення стійкого розвитку національної економіки) [9].

Розглянуті наукові підходи до визначення стратегічного планування особливо важливими є й для індустрії гостинності, до якої залучено природні, людські, матеріальні, фінансові ресурси, а також підприємства різних секторів економіки та різних форм власності. Тільки стратегічне планування їх комплексної діяльності може вивести індустрію гостинності на новий рівень та забезпечити приріст доходу на рівні кожного суб'єкту та загалом валового регіонального доходу. В основу стратегічного планування індустрії гостинності необхідно покласти концепцію сталого розвитку, що об'єднує вирішення соціальних, екологічних та економічних проблем для підвищення свідомості та якості життя суспільства.

Планування господарської діяльності території необхідно проводити дотримуючись принципів гостинності, так як недостатнє їх урахування веде до деструктивних факторів розвитку цієї та суміжних сфер, втрати прибутків підприємствами, а на макрорівні – зменшення ВВП, ВРП та зниження якості життя суспільства.

Від державної політики розвитку сфери гостинності залежить формування позитивного бізнес-середовища, інвестиційного клімату, іміджу окремих територій та країни в цілому, тому ефективна політика розвитку сфери гостинності виступає як один із суттєвих факторів економічного зростання. Позитивний вплив вона чинить і на якість робочої сили як фактора економічного зростання.

Отже, філософія стратегічного планування індустрії гостинності базується на таких напрямках розвитку, які:

по-перше, забезпечують стійкість всіх інфраструктурних елементів та суб'єктів господарювання сфери гостинності;

по-друге, підвищують адаптивність надання послуг суб'єктів до зміни конкурентного середовища;

по-третє, формують національну, регіональну та локальну системи управління сферою гостинності та підприємствами індустрії гостинності.

Стратегічне планування розвитку індустрії гостинності має базуватися на теоретико-методологічному підґрунті, тому що в процесі планування вирішуються складні завдання щодо наукового узагальнення засад прогнозно-аналітичної діяльності інфраструктурних елементів індустрії гостинності; розробки теоретико-методологічних засад державного, регіонального та міського планування; розробки стратегічних планів розвитку індустрії гостинності та ефективних механізмів їх практичної реалізації.

Основними передумовами формування системи стратегічного планування індустрії гостинності на державному, регіональному та міському рівнях є:

формування нормативно-правової бази стратегічного планування сфери гостинності на всіх рівнях;

формування інститутів та інструментів, які комплексно поєднують інфраструктурні елементи гостинності, що належать до різних секторів економіки, та спрямовані на збалансований їх розвиток;

посилення функції гостинності в процесі управління економічною, екологічною та соціальною сферами національної економіки;

розробка та реалізація стратегічного планування індустрії гостинності на основі державного, регіонального та міського регулювання тріади відносин - економічних, екологічних та соціальних;

система цілей плану розвитку сфери гостинності задається відповідно логістичних зв'язків її інфраструктурного забезпечення через систему кількісних та якісних показників індикативного та варіантного планування, що реалізуються на основі програмно-цільового методу управління та бюджетування;

пріоритет інноваційного шляху розвитку суб'єктів індустрії гостинності для всіх секторів національної економіки.

Розробка теоретичних основ стратегічного планування індустрії гостинності передбачає обґрунтування пріоритетів, ознак, підходів, принципів, критеріїв ефективності та функцій (рис. 1).

Пріоритети стратегічного планування індустрії гостинності полягають у такому:

- забезпечення гостинністю всіх сфер життєдіяльності суспільства, підвищення якості життя місцевого населення та приїжджих;
- морально-етичне оздоровлення суспільства та відродження національних особливостей і традицій гостинності;
- створення економічних стимулів до формування гостинності у суспільстві особливо в депресивних та густонаселених територіях;
- раціональне розміщення суб'єктів гостинності та регулювання потоків споживачів послуг гостинності для усунення конфліктних ситуацій;
- узгодженість міжнародних стандартів, регламентів управління якістю в інфраструктурних елементах сфери гостинності;
- забезпечення екологічних вимог сфери гостинності;
- розвиток корпоративних систем управління гостинністю;
- розвиток системи професійної підготовки державних службовців, керівників і посадових осіб, що приймають відповідальні рішення на локальному, регіональному і державному рівнях.

Стратегічне планування розвитку сфери гостинності		
<p>Пріоритети</p> <p>Забезпечення гостинністю всіх сфер життєдіяльності суспільства, підвищення якості життя місцевого населення та приїжджих; морально-етичне оздоровлення суспільства та впровадження національних особливостей і традицій гостинності; створення економічних стимулів до формування гостинності у суспільстві особливо в депресивних та густонаселених територіях; раціональне розміщення суб'єктів гостинності та регулювання потоків споживачів послуг гостинності для усунення конфліктних ситуацій; узгодженість міжнародних стандартів, регламентів управління якістю в інфраструктурних елементах сфери гостинності; забезпечення екологічних вимог сфери гостинності; розвиток корпоративних систем управління гостинністю; розвиток системи професійної підготовки державних службовців, керівників і посадових осіб.</p>	<p>Ознаки</p> <p>Комплексне поєднання цілей гостинності з об'єктами державних ресурсів; орієнтація на досягнення збалансованого розвитку інфраструктурних елементів гостинності; урахування впливу на гостинність зовнішніх чинників (політичних і негативних) загальною та окремо їх впливу на інфраструктурні елементи, а також всередині інфраструктурних елементів; реалізація заходів, що нівелюють негативний вплив та конфлікти, підсилюють позитивні сторони гостинності; зацікавленість сторони зовнішнього та внутрішнього середовища гостинності, як об'єкта планування; формування дорожньої карти гостинності для управління розвитком інфраструктурних суб'єктів надання послуг у цій сфері.</p>	<p>Функції</p> <p>Цілепокладання – встановлення пріоритетних цілей і завдань розвитку гостинності та її інфраструктурних елементів з урахуванням їх взаємного впливу; гармонізація соціальних, економічних і екологічних завдань розвитку; контроль за виконанням законодавства щодо захисту прав споживачів продукції та послуг індустрії гостинності; провадження комплексних заходів щодо стійкого розвитку інфраструктурних елементів гостинності; узгодження планових заходів державних, регіональних, громадських органів та підприємств у сфері гостинності; об'єднання міжсекторального та секторального потенціалу сфери гостинності, як сукупності зв'язків, що створює потісничі ланцюги для мінімізації витрат та максимізації ефектів сфери гостинності.</p>
<p>Підходи</p> <p>Інтеграційний; системний; цільовий; функціональний.</p>	<p>Принципи</p> <p>Динамічності зовнішнього середовища; динамічності внутрішнього середовища; цілеспрямованості; партнерства; значущості для національної економіки; балансу інтересів; упередження конфліктів; раціональності</p>	
<p>Критерії планування</p>		
<p>Методологічною основою визначення критеріїв стратегічного планування розвитку гостинності є комплекс показників - соціальні, соціально-економічні, економічні та екологічно-економічні. Вони відображають основні соціо-економіко-екологічні напрями розвитку території та пріоритети сфери гостинності</p>		

Рис. 1 Теоретико-методологічні засади стратегічного планування сфери гостинності

Вважаємо, що ознаками стратегічного планування індустрії гостинності є: комплексне поєднання цілей гостинності з обсягами, структурою, якістю та можливостями ресурсів держави, регіонів, місцевих громад та підприємств;

орієнтація на досягнення збалансованого розвитку інфраструктурних елементів гостинності, що виступають об'єктом планування на територіальному та міжтериторіальному рівнях;

урахування впливу на гостинність зовнішніх чинників (позитивних і негативних) загалом та окремо їх вплив на інфраструктурні елементи, а також всередині інфраструктурних елементів (суб'єктів господарської діяльності у сфері гостинності);

реалізація заходів, що нівелюють негативний вплив та конфлікти у гостинності, підсилюють позитивні сторони гостинності для успішного розв'язання стратегічних завдань об'єкта планування;

здатність прогнозувати зміни зовнішнього та внутрішнього середовища гостинності як об'єкта планування;

формування дорожньої карти гостинності, тобто планування дій об'єкта планування для залучення приїжджих і місцевого населення та управління розвитком інфраструктурних суб'єктів надання послуг у цій сфері.

Підходи, які доцільно використовувати в стратегічному плануванні індустрії гостинності:

інтеграційний підхід, що повинен забезпечити інтеграцію засад гостинності в усі сфери життєдіяльності та формування відповідних індикаторів розвитку цієї сфери;

системний підхід, який створює умови взаємозумовленості проблем гостинності, стратегічних задач та соціо-економіко-екологічних механізмів їх вирішення, цілісність і системні взаємозв'язки усіх інфраструктурних компонентів цієї сфери національної економіки;

цільовий підхід, за допомогою якого забезпечується формування організаційної структури управління, виділення ресурсів, визначення об'єктів та суб'єктів індустрії гостинності, розробка заходів для усіх інфраструктурних елементів підвищення рівня гостинності, зовнішню та внутрішню координацію регулювання роботи всіх ланок інфраструктурного забезпечення гостинності, своєчасне проведення організаційних змін у системі її управління;

функціональний підхід, направлений на планування основних видів діяльності суб'єктів інфраструктурних елементів гостинності, встановлення напрямів управління: планування інновацій в гостинності; планування логістичних зв'язків між інфраструктурними елементами сфери гостинності; маркетингового забезпечення збуту продукту сфери гостинності; інвестиційне забезпечення гостинності та формування й розподіл бюджетних коштів між інфраструктурними елементами гостинності; організаційне забезпечення реалізації планових рішень; розвиток морально-етичних засад поведінки гостинності.

В основу стратегічного планування розвитку сфери гостинності повинна бути покладена певна сукупність принципів:

Принцип динамічності зовнішнього середовища. В стратегічному плануванні важливо урахувати постійні зміни зовнішнього середовища. Для цього необхідно використання економіко-математичного і політичного аналізу та моделювання змін зовнішнього середовища з метою розробки планів розвитку індустрії гостинності.

Принцип динамічності внутрішнього середовища. Основу внутрішнього середовища складають підприємства однієї галузі гостинності. Між ними постійно виникає конкуренція за споживачів та ринки збуту послуг, ризики загублення сегментів ринку, зменшення прибутків та банкрутства, необхідно враховувати при визначенні цілей та індикаторів планування.

Принцип цілеспрямованості. Враховуючи, що гостинність – це багатопланова та багатofункціональна сфера, а в умовах обмеженості ресурсів (природних, капітальних, фінансових) не можливо одночасно розвивати усі її сектори, тому при плануванні необхідно виділяти пріоритетні напрями розвитку індустрії гостинності, що визначаються як ключові для розвитку економіки регіону, чи забезпечують соціальний розвиток суспільства, місцевого населення тощо. Або визначаються такі напрями, що гальмують розвиток усіх сфер гостинності, що дає змогу спрямовувати наявні ресурси на їх ліквідацію.

Принцип партнерства. В індустрії гостинності цей принцип виступає як сукупність партнерських відносин між держаними та регіональними органами виконавчої влади, що уповноважені регулювати діяльність суб'єктів індустрії гостинності; між держаними та регіональними органами виконавчої влади та підприємницькими структурами сфери гостинності; між суб'єктами гостинності (однієї галузі або різних). При плануванні розвитку індустрії гостинності закладається розвиток механізмів партнерства всіх рівнях.

Принцип значущості для національної економіки. При плануванні необхідно враховувати, що інфраструктурні елементи індустрії гостинності дають поштовх, впливають на розвиток інших секторів національної економіки безпосередньо або опосередковано пов'язаних з нею, що забезпечить синергетичні ефекти.

Принцип балансу інтересів. Врахування соціальних, економічних та екологічних інтересів держави та бізнесу у сфері гостинності, суб'єктів вироблення товарів та надання послуг, споживачів послуг та товарів.

Принцип упередження конфліктів. Передбачення у процесі планування виникнення конфліктних ситуацій та впровадження заходів щодо їх усунення.

Принцип раціональності. Ефективна робота усіх інфраструктурних елементів гостинності можлива на основі оптимізації планових заходів, які спрямовані на зниження рівня негативних наслідків розвитку суб'єктів гостинності (соціальних, економічних та екологічних), мінімізацію збитків на основі комплексного планування їх розвитку та збільшення сукупного доходу та доходу кожного підприємця. Для споживачів раціональне використання ресурсів гостинності.

Відповідно до поставленої мети принципи можуть змінюватись та трансформуватись, але головні системоутворюючі повинні виконуватись та відповідати завданням розвитку індустрії гостинності на всіх рівнях.

В науковій літературі під критеріями ефективності стратегічного планування розуміють визначення надійності та можливості реалізації заходів, проведення їх оцінки (за якісними та кількісними показниками), вибір найкращої з альтернатив розвитку.

Методологічною основою визначення критеріїв стратегічного планування розвитку сфери гостинності є комплекс показників: соціальних, соціально-економічних, економічних та еколого-економічних.

До соціальних можна віднести:

розвиток морально-етичних норм гостинності (бальна експертна оцінка);

розвиток національних традицій гостинності (національний фольклор, танці, кухня тощо) та їх оцінка (кількість проведених заходів, кількість людей, що прийняли участь у заходах та їх оцінка проведених заходів у балах);

розвиток освіти у сфері гостинності (професійна підготовка кадрів, загальноосвітній рівень культури у суспільстві та його бальна оцінка щодо якісних характеристик та кількісна щодо випускників різних навчальних закладів).

Соціально-економічні показники:

обсяги державного та місцевого фінансування розвитку національних традицій гостинності та освіти у сфері гостинності;

обсяги приватного фінансування розвитку національних традицій гостинності та освіти у сфері гостинності;

обсяги зайнятих у сфері гостинності.

Економічні показники:

ріст ВВП та ВРП від розвитку інфраструктурних секторів індустрії гостинності;

ріст доходів та прибутків підприємств індустрії гостинності;

ріст доходів та прибутків підприємств, діяльність яких безпосередньо не пов'язана зі сферою гостинності;

створення нових робочих місць у сфері гостинності;

обсяги державних та приватних інвестицій у розвиток підприємств індустрії гостинності.

Еколого-економічні показники:

зниження викидів та скидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище та інвестиції у природоохоронну сферу;

збереження природних ландшафтів та заповідних територій та інвестиції у них;

відтворення природних та рекреаційних ресурсів та інвестиції у цю сферу.

Критерії стратегічного планування відображають основні соціо-економіко-екологічні напрями розвитку території та пріоритети сфери гостинності.

Критерієм оптимальності плану щодо розвитку сфери гостинності має бути його відповідність поставленим цілям функціонування всіх суб'єктів економіки в межах території.

Ефективність стратегічного планування залежить від науково-методичного обґрунтування основних завдань розвитку інфраструктурних секторів сфери гостинності в межах держави та визначеної адміністративної одиниці на основі економічних та соціальних законів розвитку суспільства, гостинності, перспектив використання наукового, інноваційного та виробничого потенціалу, мотивації суб'єктів господарювання.

До найважливіших функцій стратегічного планування розвитку сфери гостинності необхідно віднести такі:

цілепокладання – встановлення пріоритетних цілей і завдань розвитку гостинності та її інфраструктурних елементів з урахуванням їх взаємного впливу;

- гармонізація соціальних, економічних й екологічних завдань розвитку;

- контроль за виконанням законодавства щодо захисту прав споживачів продукції та послуг індустрії гостинності;

- проведення комплексних заходів щодо стійкого розвитку інфраструктурних елементів гостинності;

- узгодження планових заходів державних, регіональних, громадських органів та підприємств у сфері гостинності;
- об'єднання міжсекторального та секторального потенціалу сфери гостинності, як сукупності зв'язків, що створює логістичні ланцюги для мінімізації витрат та максимізації ефектів сфери гостинності.

Встановлені пріоритети, принципи, ознаки, критерії та функції дають можливість визначити стратегічне планування розвитку індустрії гостинності як процес обґрунтування, прийняття та затвердження найважливіших рішень щодо подальшого збалансованого розвитку її інфраструктурних секторів (на засадах індикативного планування), що враховує соціальні, економічні та екологічні засади гостинності на основі ефективного організаційно-економічного механізму впровадження.

Висновки. Стратегічне планування сфери гостинності представляє собою сукупність заходів, завдань, матеріальних та фінансових ресурсів, направлених на формування багатосекторальної моделі інфраструктурного забезпечення гостинності на рівні держави, регіону, суб'єктів господарювання та суб'єктів споживання її послуг. Система стратегічного планування гостинності має суб'єкти та об'єкти в межах сфери гостинності як єдиного цілого, її інфраструктурних секторів та всередині них. Взаємодія сфери гостинності з іншими секторами економіки – це взаємодія із зовнішнім середовищем, а між секторами гостинності та всередині секторів – це взаємодія в межах сфери гостинності та її внутрішнього середовища. В рамках внутрішнього та зовнішнього середовища відбувається взаємодія суб'єктів інфраструктурних секторів гостинності між собою та з іншими суб'єктами національної економіки, яка повинна кількісно та якісно змінитися в результаті виконання цільових установок стратегічних планів.

Література

1. Дишкантюк О.В. Теоретико-методологічні основи розбудови державного управління індустрією гостинності / О.В. Дишкантюк // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса, 2016. – Вип. 61, - С. 85-93.
2. Дишкантюк О.В. Формування інфраструктурного забезпечення сфери гостинності / О.В.Дишкантюк //Економіст. – 2016, - №7. - С. 25-28.
3. Кинг У. Стратегическое планирование и хозяйственная политика. / У. Кинг, Д. Клиланд. – М., Прогресс, 1982, - 399 с.
4. Петров А.Н. Теория планирования: первое приближение : монография / А.Н. Петров. – СПб. : ИВЭСЭП, Знание, 2007. – 144 с.
5. Саати Т. Аналитическое планирование. Организация систем : пер. с англ. / Т. Саати, К. Кернс. – М. : Радио и связь, 1991. – 224 с.
6. Бенаїного І.В., Тихонова М.І. Стратегічне планування в індустрії туризму [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://infotour.in.ua/vaneeva2.htm>
7. Проблеми планування в ресурсно-екологічній сфері : наук.-аналіт. доп. / Б.В. Буркинський, В.К. Симоненко, С.К. Харічков, Н.І.Хумарова [та ін.]; за наук. ред. Б. В. Буркинського. – О. : НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж., 2009. – 48 с.
8. Хумарова Н.І. Екологоорієнтоване стратегічне планування розвитку території. монографія /Н.І.Хумарова. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 408с.
9. Чумаченко Н.Г. Целевые комплексные программы: опыт, проблемы / Н.Г. Чумаченко. – К. : О-во «Знание» УССР, 1987. – 48 с.

Abstract

In the article were investigated the scientific basis of strategic development planning of the hospitality industry for providing the complex interactions, formation the effective relationships horizontally and vertically infrastructure sectors of hospitality and human needs. For the expansion the concept of sustainable development of the hospitality industry as a new trend of relations between producers and consumers of the products of this sphere, were proposed to introduce new approaches and principles of integration infrastructure hospitality components and subjects of their provision. Defined principles of strategic planning which are base on combining various infrastructure elements, private and public structures such parity: territorial integration of infrastructure software; cross-sectoral integration; integration of legislative and executive authorities of different levels concerning common action plan that is aimed at improving the servicing in the hospitality sphere. The philosophy of the hospitality industry strategic planning is to ensure sustainability of all infrastructure elements and organizations in the hospitality sphere; increasing adaptability of providing services subjects for changing competitive environment; as well as the formation of national, regional and local management system in hospitality enterprises and hospitality industry.

It is established prerequisites of formation the strategic planning system of the hospitality industry at the national, regional and municipal levels; reasonably signs and approaches that should be used: integration approach, system approach, system approach and functional. Principles: dynamic of external and internal environment; purposefulness; partnership; significance; the balance of interests; preventing conflicts; rationality. The criteria, functions, significance and strategic planning priorities hospitality industry were determined.

УДК 338.482.22(477.74)

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕДИЧНОГО ТУРИЗМУ В ОДЕСЬКОМУ РЕГІОНІ

Михайлюк О.Л., Сухіна Л.В.

У статті аналізується ситуація з розвитком медичного туризму в світі, Україні та Одеському регіоні. Вивчаються чинники, які сприяють розвитку цього виду туризму в країні та регіоні і які стримують його розвиток. Пропонуються напрямки перспектив розвитку медичного туризму в Одеському регіоні і механізми їх впровадження.

Постановка проблеми. Дотепер немає єдиної думки щодо сутності медичного туризму. До медичного туризму відносять лікувально-оздоровчий туризм, оздоровчий туризм, лікувальний туризм, пологовий туризм, тобто ті різновиди туризму, головною метою яких є лікування чи перебування у медичних закладах за межами своєї країни. В законі України «Про туризм» 1995 року [1] та змінах до нього у 2003 році [2] йдеться тільки про лікувально-оздоровчий туризм, а медичного немає взагалі. Проте, за даними ВООЗ, до 2022 року туризм і сфера охорони здоров'я (спільно) стануть однією з визначальних світових галузей через старіння населення планети, вплив екологічної ситуації на імунітет, часту захворюваність людей та низьку тривалість життя.

Аналіз досягнень та публікацій по темі дослідження. Медичний туризм є порівняно новим видом туристичної діяльності, тому основні публікації спрямовані на вивчення класифікації його видів [5], аналіз економічних [3, 4, 6] і регіональних передумов розвитку [7, 9].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Загальні питання розвитку медичного туризму в Україні в останні роки висвітлюються, а регіональний аспект зустрічається рідко, про Одеській регіон заговорили нещодавно.

Мета і завдання статті – дослідити потенційні можливості розвитку медичного туризму в Одеському регіоні, сформулювати його економічно ефективні напрямки, розробити нормативно-правові і маркетингові механізми успішного впровадження.

Викладення основного матеріалу дослідження. В останні роки медичний туризм формує майже 2% світового ВВП і акумулює близько 400 - 500 млрд. дол. щорічно.

Виділяють чотири основних спонукальних мотиви медичного туризму: більш низька вартість лікування та діагностики в іншій країні; більш сучасні медичні технології за кордоном; висококваліфікована медична допомога і сервіс; часовий чинник (при довгому очікуванні медичного лікування в своїй країні).

Головними напрямками розвитку медичного туризму в світі є США, Німеччина, Туреччина, Індія, Таїланд, а також Канада, Мексика, Коста-Ріка, Великобританія, Франція, Іспанія, Йорданія, Дубай, Малайзія, Сінгапур, Японія, Корея, Філіппіни, ПАР. Тільки з США у 2012 році з метою отримання медичної допомоги за кордоном виїхали понад 2,7 млн. громадян.

Зокрема, Туреччина у 2012 році прийняла 617 000 медичних туристів, заробивши на них 4,2 млрд. дол.. У найближчий час країна планує збільшити

потік туристів до 1 млн., а доходи - до 10 млрд. дол. на рік [3, 4, 7, 13].
Вирізняють наступні види медичного туризму (табл. 1):

Таблиця 1

Види медичного туризму [3]

Вид туризму	Напрямки розвитку	Провідні країни
Медичний туризм	Загальна хірургія, стоматологія, кардіохірургія, лікування безпліддя, онкологія, офтальмологія тощо	США, Канада, Ізраїль, Німеччина, Італія та інші.
Check-up - діагностичний туризм	Лабораторні дослідження, діагностика організму) – діагностика захворювань на ранніх стадіях	США, Канада, Ізраїль, Німеччина, Італія та інші.
Реабілітаційний туризм	Реабілітація та відновлення.	Австрія, Фінляндія, Ізраїль, США
Б'юті-туризм	Пластична хірургія, догляд за зовнішністю і косметологія	Швейцарія, Італія, США, Росія, країни Балтії
Лікувально-оздоровчий туризм	Бальнеологічний, гірський, кліматичним, пустельний	Країни Середземномор'я, країни Балтії
Бальнеологічний туризм	Вживання мінеральної води і медико-оздоровчих процедур, які здійснюються під медичним контролем	Чехія, Німеччина, Україна, Угорщина, Грузія, Росія
Термальний туризм	Лікування на мінеральних і термальних джерелах	Німеччина, Угорщина, США, Італія, Словенія,
Стоматологічний	Стоматологічне лікування чи перебування у стоматологічних закладах за межами своєї країни.	Країни Балтії, Ізраїль, Україна, Росія
Наркотуризм	Головною метою якого є відвідування країн, пов'язаних з наркоіндустрією.	Нідерланди, Чехія, Колумбія, Таджикистан, Мексика, Афганістан.
Пологовий туризм (також відомий як "birth tourism")	Подорож в іншу країну, що здійснюється для народження дитини з метою здобуття новонародженим громадянства даної країни.	США
Репродуктивний туризм	Лікування безпліддя не в своїй країні.	США, Індія, Таїланд
Сурогатний туризм	Сурогатне материнство.	Індія, Таїланд, Росія, Україна і американські штати Каліфорнія та Флорида
Абортний туризм	Штучне переривання вагітності	Країни Балтії, Молдова, Україна, Німеччина, Нідерланди
Туризм для зміни статі людини	Зміна статі	Індія, Таїланд
SPA & Wellness туризм	Тури на SPA-курорти (готелі зі SPA-центрами обладнані лікувально-оздоровчими комплексами з басейнами і терапевтичними ваннами, масажними кабінетами).	Ізраїль, Чехія, Угорщина, Австрія, Швейцарія, Німеччина,

Для успішного розвитку будь-якого виду туризму у сучасному світі необхідне формування кластеру. Кластери створюються в залежності від мети: за територіальним принципом – коли потрібно розвивати туристичний потенціал

певної території; на певний час для вирішення певної задачі: проведення виставки, фестивалю, конференції, конгресу, свята тощо - ситуаційні кластери; формуються на базі окремих видів туризму – за виробничим принципом; утворюються навколо основного виду діяльності, який є генератором розвитку території або галузі.

У медичному туризмі діють усі ці моделі, наприклад, Global Healthcare Travel Council об'єднує асоціації медичного туризму більш ніж 40 країн світу і є направляючою і координуючою платформою для охорони здоров'я в межах глобальної системи.

У Німеччині, наприклад, діє кластер «Медична долина» Баварія. Територію Нюрнберга – Ерлангена називають «Медичною долиною» - аналог «Силіконової долини» у сфері медицини і медичної техніки. Бізнес-інкубатор національного передового кластера «Медична долина» є одним з найекономічніших, потужних і активних наукових медичних кластерів техніки у світі.

Баварія вважається одним із світових лідерів у сфері медицини: більше 60% електричного медичного устаткування і 30% всієї медичної техніки Німеччині виробляється тут. Близько 20% працездатного населення Баварії працюють у медичній галузі; близько 70% продукції експортується в інші країни.

До складу кластеру входять університет і науково-дослідні установи, бізнес-структури (Siemens Medical Solutions, Beckman Coulter, Baxter, Fresenius Medical Care, Glaxosmithkline, Novartis Pharma, а також General Electric). Кластер «медична долина EMN» включає 24 клініки, 18 незалежних відділень, 7 інститутів, 26 міждисциплінарних центрів і 5 центральних установ. У сфері іт-рішень, устаткування для моніторингу стану здоров'я пацієнтів, зовнішніх дефібріляторів і електрокардіографів спеціалізується провідний міжнародний виробник і постачальник Schiller – The Art of Diagnostics.

Більшість будівель університетської клініки розташовані довкола живописного саду Маркграфського палацу. Цей добре доглянутий парк дає жителям міста, студентам і пацієнтам можливість відпочити. Крім того, регіон Франконія має багато інших атракцій: імперський замок у Нюрнберзі і середньовічне містечко Ротенбург на Таубері. Баварська столиця Мюнхен також знаходиться недалеко від Ерлангена. Поїздка в Марієнплатц (головна площа Мюнхена), Хофбройхаус (зали пива) і Віктуалієнмаркт (ринок продуктів харчування) займає не більше двох годин поїздом.

Україна має усі можливості для розвитку медичного туризму і створення туристичних кластерів у цій сфері. За експертними оцінками, українці щорічно витрачають на лікування за кордоном близько 100 млн. дол. [13]. Усього близько 200 тисяч українців за останні кілька років були змушені виїхати за кордон на лікування. У той же час майже 50 тисяч іноземних пацієнтів щороку відвідують українські клініки для отримання медичних послуг. Громадяни Німеччини, Франції, Великобританії, США, Росії, Білорусі та Ізраїлю витрачають на лікування в Україні близько 125 млн доларів.

Основні мотиви поїздки на лікування за кордон: лікування дихальних шляхів, шкіри, серця, нирок, печінки, лікування розриву м'язів, обстеження, пластичні операції. Крім того, причиною виїзду за кордон можуть бути: постановка діагнозу в складних і спірних випадках; потреба в унікальних технологіях лікування, наприклад, трансплантації органів; дорогі технології, які поки не присутні у нас; рідкісні медичні процедури, які не надаються в Україні; необхідність консультації та лікування у висококласного фахівця.

За статистикою, основні потоки виїзного медичного туризму з України спрямовані до Ізраїлю, Туреччини, США, Таїланду, Німеччини, Угорщини,

Австрії, Чехії і Словаччини. Проте останнім часом серйозну конкуренцію їм почали складати клініки Індії, Бразилії, Болівії, Коста-Ріки, ПАР. Україна також приваблива для іноземців. Якщо раніше, вартість медичних послуг в Україні була в середньому на 30-50% нижче, ніж у європейських клініках, зараз спостерігається ще вигідніше для пацієнта співвідношення.

За аналітичним прогнозом Всесвітньої асоціації медичного туризму (GHTC), Україна є перспективним регіоном для іноземних інвесторів, тому в останні кілька років асоціацією було запропоновано низку інвестиційних проектів для українських закладів охорони здоров'я та рекомендацій для реформування галузі [3, 14].

Значний потенціал для розвитку в'їзного та внутрішнього медичного туризму мають мінеральні води Трускавеця і Моршина на Прикарпатті, Миргорода у Полтавській області; цілющі грязі Куяльницького та Шаболацької групи лиманів в Одеській області, радонові джерела Хмільника (Вінницька область), соляні шахти Соледару Донецької області і Солотвина (Івано-Франківська обл.); здравниці узбережжя Чорного та Азовського морів і багато інших. Українські здравниці мають багаторічний досвід ефективного лікування та реабілітації пацієнтів із захворюваннями опорно-рухового апарату, гінекології, органів травлення, пульмонологічними діагнозами тощо.

З нормативної точки зору, в Україні медичного туризму не існує взагалі, оскільки немає відповідної нормативної бази, законодавства, регулятора й відповідального відомства, так само, як і самого визначення «медичний туризм».

Кластери медичного туризму за виробничим напрямком вже створюються. В Україні консолідуючим органом для розвитку медичного туризму може стати Асоціація Медичного Туризму (УАМТ), яка є некомерційною організацією, діяльність якої спрямована на: підвищення рівня медичної допомоги; забезпечення безпеки пацієнтів; надання пацієнтам зі складними/рідкісними захворюваннями можливість якісної діагностики та лікування; розвиток медичного туризму як одного з найбільш перспективних напрямків охорони здоров'я України. Окрім того, в Україні у 2015 році створена Біржа Медичного Туризму, тут пропонується пацієнту, який шукає клініку, отримати кращу пропозицію від клінік-учасників та самому обрати найоптимальніший варіант. А клінікам - запропонувати своїх кращих спеціалістів, свій досвід, ціну та умови для вирішення тієї чи іншої проблеми.

Основні напрямки медичного туризму в Україні: репродуктивна медицина; стоматологія; офтальмологія; кардіологія; естетична медицина та косметологія; пластична хірургія; санаторно-курортне лікування; клітинна інженерія, в т.ч. можливість використання банку пуповинної крові [5]. Основні переваги лікування в Україні: висока якість послуг у поєднанні з невисокою вартістю лікування; відсутність черг на лікування; відсутність необхідності оформляти візу. При цьому українські клініки використовують 3 основні моделі залучення іноземних пацієнтів: клініка безпосередньо запрошує пацієнтів і самостійно займається питаннями їх залучення; агентства, що працюють на ринку міжнародного туризму, за окрему плату від медичних центрів, займаються питаннями залучення пацієнтів до клініки; лікарі іноземних пацієнтів направляють їх на лікування в українські клініки.

В Одеському регіоні основна мережа закладів охорони здоров'я зосереджена в місті Одеса і представлена 51 лікувально - профілактичною установою, з яких: 10 - багатопрофільні стаціонари (в т.ч. 2 дитячих), 5 поліклінік для дорослих, 11 центрів первинної медико-санітарної допомоги, 7

дитячих амбулаторно - поліклінічних установ, протитуберкульозний диспансер, шкірно - венерологічний і психіатричний диспансери, 2 будинки дитини, центр профілактики та боротьби з ВІЛ-інфекцією та СНІДом, 5 пологових будинків, 1 дитячий санаторій, 4 стоматологічних поліклініки, інформаційно-аналітичний центр медичної статистики та міський Центр здоров'я. Крім того, медичну допомогу населенню надає комунальне підприємство «Одесфарм».

В системі охорони здоров'я міста станом на 01.12.2015 р. штатна чисельність лікарських посад складала 3546,5; зайнято ставок – 3224,25; фізичних осіб – 3615. Укомплектованість лікарями – 90,9% (табл. 2).

У лікувально-профілактичних установах міста працює 25 Заслужених лікарів України, 12 докторів медичних наук, 109 кандидатів медичних наук.

Провідні медичні заклади області:

Одеський національний медичний університет (ОДМУ): 3500 студентів, 810 викладачів, з них, кандидатів наук – 407, професорів і докторів наук – 105. Спеціальності: медицина; лікувальна справа; педіатрія; стоматологія; медико-профілактична справа; сестринська справа; стоматологія ортопедична; практична психологія. Одеський державний медичний університет є членом Міжнародної і Європейської Асоціації університетів, Міжнародного наукового комітету ЮНЕСКО.

Таблиця 2

Медичні кадри Одеської області [10]

Роки	Кількість лікарів усіх спеціальностей		Кількість середнього медичного персоналу	
	на 10 000 населення	всього, тис.	на 10 000 населення	всього, тис
1995	12,3	47,9	27,6	107,4
2000	11,9	48,0	24,9	100,5
2005	11,2	46,8	21,8	91,3
2010	11,7 ¹	49,0	22,4	94,4
2015	11,2 ¹	47,0	20,2	84,7

¹ без зубних лікарів

Grand Marine - лікувально-оздоровчий комплекс, який об'єднує можливості санаторно-курортного лікування та сучасних медичних технологій з використанням малоінвазивних хірургічних методів лікування - ендоскопічної гінекології та отоларингології. Комплекс включає в себе Медичний центр і чотиризірковий СПА-готель, що дозволяє пацієнту комфортабельно проживати разом із сім'єю. Лікувальні чинники: грязі, морський клімат, морська вода, мінеральні води. Типи лікування: дерматологія та косметологія/діагностика (check-up)/пластична хірургія та естетична медицина/реабілітаційна медицина/урологія і андрологія.

Інфраструктура готелю включає: 58 номерів класу люкс, напів-люкс, покращений стандарт, джуніор (за стандартами готелю 4*); медичний центр; SPA-центр з двома типами мінеральної води з власних джерел; ресторан, лобі-бар з меню європейської та середземноморської кухні, фіто-бар; римську парну і фінську лазню; 25-метровий критий басейн з теплою мінеральною водою, відкритий басейн площею 500 м² і дитячий басейн; тренажерний зал, салон краси, солярій; зимовий сад, більярдну; дитячу кімнату; паркову зону, паркінг; власний обладнаний піщаний пляж; конференц-зал на 100 місць, бізнес-зал.

Медичний центр Борус спеціалізується на наданні медичних послуг високої якості із застосуванням різних методів діагностики і лікування захворювань. Головні напрями: ультразвукова діагностика, денситометрія, електрокардіографія.

Інститут очних хвороб і тканинної терапії ім. В. П. Філатова АМН України включає відділ опіків очей, відновлювальної та пластичної хірургії, кератопластики і кератопротезування. Лікування громадян України здійснюється безкоштовно, але хворі самостійно купують медикаменти, витратні матеріали на операцію. Громадяни країн СНД сплачують операцію (від 87 до 1040 грн. – в залежності від категорії складності, пересадка рогівки – 2700 грн., кератопротезування – 6700 грн.). Вартість перебування у стаціонарі (з медикаментами і харчуванням) – 180 грн. на добу, без медикаментів з харчуванням – 149 грн. на добу.

Клініка Святої Катерини - українсько-болгарський проект - єдина приватна спеціалізована клініка півдня України, що надає необхідну консультативну, діагностичну та лікувальну допомогу у сфері кардіології та кардіохірургії.

МЦ Оксфорд Медікал Одеса пропонує широкий спектр послуг у сфері естетичної медицини. Також у центрі працюють такі відділення, як урологія, проктологія, гінекологія, дерматологія тощо.

Центр лазерної корекції зору «Тарус» - спеціалізована офтальмологічна клініка, яка виконує комплексне діагностичне обстеження, ексимер-лазерну корекцію короткозорості, далекозорості і астигматизму за методикою OptiLASIK, ортокератологію лінзами нічного носіння Парагон, ультразвукове лікування катаракти, лазерне лікування глаукоми, вторинної пленчатой катаракти, лікування захворювань сітківки, кератоконуса. До 2016 року, при більш низькому курсі євро, центр конкурував з клініками Європи та Прибалтики.

Таблиця 3
Ціни на стоматологічні послуги в Україні (Одеса) і Литві [11, 12]

Стоматологічна клініка у Литві	Ціни у євро	Стоматологічний Центр «ОВАСАК»	Ціни у гривнях	Ціни у € за курсом 28 грн.
Консультація	12-15	Консультація	150	5.4
Відбілювання хімічне (гелем)	210	Відбілювання хімічне (гелем)	200	7.1
Відбілювання за допомогою лампи BT Cool	190	Відбілювання за допомогою лампи	3000	107.1
Фотополімерна пломба:	35	Фотополімерна пломба:	300-600	11-21
БіоHorizons	640	Імплант 1 од. "Nobel biocare", Швейцарія	27000	940
Протезування: одна коронка, металокераміка	440-700	Протезування: одна коронка, металокераміка	4000	143
Видалення зуба - просте	17-25	Видалення зуба - просте	60-300	2-11
Видалення зуба - складне	150	Видалення зуба - складне	600-1300	21-46

В області більше сотні стоматологічних клінік, поліклінік, стоматологічних кабінетів, в тому числі, центр дентальної імплантології і пародонтальної

хірургії ОБАСАК, відділення щелепно-лицевої хірургії, центр пластичної хірургії і стоматології (табл.3).

За ініціативою Департаменту культури та туризму Одеської міської ради у листопаді 2016 року проходив круглий стіл "Медичний туризм в Одесі та області". В ході обговорення йшлося про необхідність розвитку санаторно-курортної бази, що дозволить зробити медичний туризм одним з провідних туристичних напрямків регіону.

Європейські туроператори зацікавилися санаторно-курортною базою регіону. Лікувальні природні ресурси тут не гірші, ніж на європейських курортах, при цьому послуги з оздоровлення обходяться набагато дешевше.

Однак, наявність тільки природних ресурсів, лікарень, клінік, медичних центрів недостатня. Необхідно проведення інвентаризації медичних центрів і санаторно-курортних об'єктів для подальшого планування та реалізації маркетингового плану розвитку медичного туризму.

Основні санаторні заклади регіону: санаторій «Аркадія», протитуберкульозний санаторій-профілакторій «Біла акація», Молдова; санаторій ім. М. Горького; санаторій «Зелена гірка» (дитячий); санаторій «Зелений мис»; санаторій «Червоні зорі»; Куяльник, курорт; санаторій «Ластівка», дитячий протитуберкульозний; санаторій «Лермонтовський», клінічний; Магнолія, санаторно-оздоровчий комплекс; Міжрейсова база; моряків; Росія, санаторне підприємство; клінічний санаторій ім. В.Чкалова. Для успішного розвитку медичного туризму в регіоні недостатньо тільки медичних закладів. Необхідна також відповідна транспортна інфраструктура (зовнішня і внутрішня), задовільна екологічна ситуація, приваблива культурна спадщина, наявність якісних місць розміщення і харчування, інформаційне та екскурсійне забезпечення тощо. В цілому ж в Одесі є всього лише 276 готелів з 7 000 номерів загальною місткістю 16 500 місць. По області: 489 готелів, близько 12 000 номерів загальною місткістю приблизно 28 000 осіб.

Авіаційний транспорт. Новий термінал поки що не діє, ринок України і регіону намагаються освоїти авіакомпанія Wizz – найбільший лаукост у Європі, airBaltic, Czech Airlines, Lufthansa, Austrian Airlines, Белавія, Air Berlin, але їм заважають лобісти з МАУ.

Таблиця 4

Санаторно-курортні заклади області

Роки	Санаторії та пансіонати з лікуванням		Санаторій-профілакторії	
	всього	ліжок, тис.	всього	ліжо к, тис.
2000	37	15,1	12	1,1
2005	37	14,6	9	1,2
2010	35	13,2	9	1,2
2011	32	12,8	9	1,2

В Одеській області запускають проект катерного сполучення по Дністровському лиману між Затокою, Б.-Дністровським і Овідіополем.

Атракції. Згідно з проектом, на території колишнього аеропорту площею 9,5 га заплановано будівництво зоопарку. Поблизу Двох стовпів - будівництво парку розваг з атракціонами і ботанічним садом. Парк для екстремальних видів спорту мають намір створити на території Шкодової гори. Перепади висот цілком дозволяють організувати траси для проведення змагань з крос-кантрі,

швидкісного спуску, форткроссу, дуал-слалому. Спортсмени також запропонували створити тут дьорт-парк для стрибків з трампліну, виконання трюків на велосипеді, а також памп-треку. Йдеться про такі види спорту як велоспорт, мотокрос і мотобол.

Безпека. За програмою "Безпечне місто Одеса" на вулицях міста встановлено 73 відеокамери. Комісар ЄС з питань навколишнього середовища, морських справ і рибальства заявив про наміри сприяти розвитку "синьої економіки" в Чорноморському регіоні.

На прибережних пляжах десята частина площі парковок буде виділена для безоплатного паркування городян, для яких автомобіль є засобом протезування.

Місто в особі міської ради або її виконкому в судовому порядку розриває всі договори оренди пляжів Одеси і гідротехнічних споруд. Усі споруди на піщаних пляжах демонтуються. Наданням платних послуг буде займатися виключно комунальне підприємство "Узбережжя" - за принципом замовлення послуги.

Висновки і пропозиції. Медичний туризм – перспективна сфера економічної діяльності, яка повинна підтримуватися державою фінансово та інституційно. Треба внести зміни до Закону України «Про туризм», розробити Закон України «Про медичний туризм», розробити і прийняти Закон «Про кластери». Для того, щоб система медичного туризму в регіоні і країні запрацювала, треба мати грамотний менеджмент, змінити законодавство (наприклад, про трансплантологію), запровадити сучасні медичні технології, покращити рівень надання послуг, створити належні умови для реабілітації.

У всьому світі як медичний туризм, так і охорона здоров'я, мають державну підтримку. Наприклад, в Ізраїлі та Туреччині клініки отримують кошти з бюджету та мають підтримку інвесторів. У Туреччині іноземні пацієнти отримують знижку до 50% на переліт авіакомпанією Турецькі авіалінії, а рекламою та продажом послуг займається спеціальне агентство, якому виділяють кошти на рекламу і виплачують бонуси. Інвестиції в інфраструктуру повинні йти на рівні держави. Розвитку медичного туризму сприятиме впровадження державно-приватного партнерства. Ці механізми дозволять медичним закладам отримати більше економічної свободи та інструментів для покращення якості своїх послуг. Треба проходити міжнародні сертифікації, налагоджувати сервіс, піднімати на вищий рівень якість послуг.

Література:

1. Про туризм Закон України від 15.09.1995 № 324/95-ВР // Відомості Верховної Ради України, 1995 - N 31, [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80>
2. Про внесення змін до Закону України «Про туризм» від 18.11.2003 № 1282-IV // Відомості Верховної Ради України, 2004 - N 13, [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1282-15>
3. Басв В.В. Економічні передумови розвитку медичного туризму в Україні // Наукові праці МАУП, 2014 - Вип. 43(4).- С. 163–167.
4. Коваль О. Медичний туризм: відпочинок чи лікування? Новітні аспекти / О. Коваль. // Турінформ Закарпаття [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://tourinform.org.ua/medychnyj-turizm-vidpochynok-chy-likuvannya-novitniaspekty-2>
5. Левченко А. Як класифікувати медичний туризм // Вид-во: Дзеркало Світу [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mw.com.ua/?oid=13836&sid=11281>

6. Лепешина О. Основні зміни на приватному ринку медичних послуг в Україні // Практика управління медичним закладом", 2015. - №2 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://medexpert.ua/ua/medichnij-zaklad/31-medichnij-zaklad/osnovni-zminy-na-pryvatomu-rynku-medychnykh-posluh-v-ukraini>
7. Малімон В. С. Формування та розвиток регіональних ринків медичного туризму в Україні: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.05 "Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка" / В. С. Малімон. — Луцьк, 2013. — 20 с.
8. Медичні заклади України // MED Експерт: здорові рішення [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://medexpert.ua/ua/medichnij-zaklad/31-medichnij-zaklad/pro-rynku-v-iznoho-medychnoho-turyzmu-v>
9. Сисоєнко І. Як медичний туризм допоможе врятувати економіку України // <http://lifepravda.com.ua/columns/2016/04/12/210925/>
10. Статистична інформація. // Головне управління статистики в Одеській області: офіційний сайт [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [//www.od.ukrstat.gov.ua](http://www.od.ukrstat.gov.ua)
11. Стоматологический Центр «ОВАСАК» // Одеса: DOC. Ua [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://doc.ua/klinika/odessa/ovasak?gclid=CjwKEAjwz4u9BRCbioK3stnBznE>
12. Стоматологічне лікування у Литві // Литва: медичний сайт [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.olitve.ru/lechenie-v-litve/stomatologicheskie-kliniki/>
13. Українська Асоціація Медичного Туризму (УАМТ) // Офіційний сайт. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://uamt.org.ua/UA/deyatelnostuk/novini.html>
14. Ukraine's Medical Tourism Boom. // medicare for you — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.medicare-4u.com/ru/news/makeover-or-internal-overhaul-ukrainesmedical-tourism-boom.html>

Abstracts

The article analyzes the situation with the development of medical tourism in the world, Ukraine and the Odessa region.

The main directions of development of medical tourism in the world are USA, Germany, Turkey, India, Thailand, and Canada, Mexico, Costa Rica, UK, France, Spain, Jordan, Dubai, Malaysia, Singapore, Japan, Korea, the Philippines, and South Africa.

For the successful development of any kind of tourism in the modern world requires the formation of the cluster. Ukraine has all opportunities for development of medical tourism and the tourism cluster in this area. The European tour operators interested in the health resort base in the region. Therapeutic natural resources are not worse than in European resorts, with Wellness, much cheaper. However, the presence of only natural resources, hospitals, clinics, hospitals, health centers insufficient to know about it and came here from the Ukraine and other countries. It is necessary to conduct inventory of hospitals, health centres and Spa facilities for further planning and implementation of marketing plan for the development of medical tourism in the Odessa region.

In order for the system of medical tourism in the region and the country earned, we must have competent management, to change the law. The development of medical tourism will contribute to the implementation of public-private partnerships. These mechanisms will allow medical institutions get more economic freedom and tools to improve the quality of their services.

УДК 338.47:656.2

ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО БУДІВНИЦТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Берега І.В.

Досліджено особливості функціонування підприємств транспортного будівництва. Дана їх класифікація та визначена роль підприємств транспортного будівництва в забезпеченні безпечного, безперебійного функціонування залізничного транспорту України. Розкрито сучасний стан та економічні показники діяльності підприємств. Разом з тим розглядаються основні напрямки розвитку транспортної інфраструктури залізничного транспорту за участю підприємств транспортного будівництва.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Підприємства транспортного будівництва (далі ПТБ) споруджують нові залізничні колії, штучні споруди, ремонтно-будівельні, будівельно-монтажні роботи, пов'язані з відновленням, розширенням і реконструкцією основних засобів залізничного транспорту. Звідси, роль і значення функціонування підприємств транспортного будівництва визначається роллю залізничної транспортної системи в національній економіці України.

Специфіка транспортного залізничного будівництва (значна кількість відносно невеликих часто повторюваних споруд, розкиданих по всій мережі залізниць України) вимагає виняткової мобільності підприємств транспортного будівництва, що забезпечують виконання робіт у стислі терміни з використанням пересувних лінійних господарських одиниць з максимальним впровадженням прогресивних конструкцій.

Створені на залізничному транспорті спеціальні пересувні будівельно-монтажні формування виконують значний обсяг будівельно-монтажних і ремонтно-будівельних робіт. Вони оснащені необхідною технікою, укомплектовані кваліфікованими кадрами, робітниками і інженерно-технічними працівниками, мають у своєму розпорядженні житло, установи, що розміщуються в обладнаних вагонах, або збірно-розбірних інвентарних будинках. Такі спеціальні формування дозволяють відразу ж після прибуття на місце приступити до основних робіт, не витрачаючи коштів та часу на будівництво всіляких тимчасових споруд.

Аналіз останніх досліджень та публікацій з даної проблеми.

Суттєвий вклад у вирішення проблеми підвищення ефективності функціонування залізничної транспортної інфраструктури та підприємств транспортного будівництва внесли наукові праці вітчизняних учених: В. М. Гурнака [1], Г. Д. Ейтутіса [2], Ю. Ф. Кулаєва [3], М. В. Макаренка [4], М.І. Міщенко [5] та багатьох інших.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою даної статті є дослідження особливостей функціонування та економічного стану підприємств

транспортного будівництва, як невід'ємного елемента залізничної транспортної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.

Найбільш характерними будівельно-монтажними пересувними формуваннями є:

- механізовані колони по виробництву різного роду будівельно-монтажних робіт, оснащені відповідними машинами і механізмами, а також необхідними транспортними засобами, ремонтно-механічними майстернями і інвентарним житловим фондом;

- мостобудівні поїзда і загони для виконання робіт з будівництва, ремонту, відновленню штучних споруд, як на нових залізничних лініях, так і на діючій мережі залізниць;

- колієукладальні поїзда з укладання і баластування колії, оснащені колієукладачами, баластовими машинами та іншими відносно сучасними механізмами для виробництва колійних робіт;

- будівельно-монтажні поїзди, призначені для будівництва різних лінійних цивільних споруд, виконання робіт з розвитку станцій, спорудження будівель тягових підстанцій, загороджувальних пристроїв на переїздах і установки опор контактної мережі при електрифікації залізниць, будівництва ліній зв'язку та обладнання залізних ліній автоматичним блокуванням, диспетчерською централізацією, електричною централізацією стрілок, монтажу механізованих сортувальних гірок, виконання інших робіт по сигналізації, централізації і блокування, а також для виробництва загально будівельних робіт по інших об'єктах розвитку і обслуговування залізничного транспорту, для збереження пропускної здатності залізничної мережі;

- електромонтажні поїзда по монтажу тягових підстанцій і контактної мережі на електрифікованих залізницях, по монтажу електростанцій і силових установок на залізничному транспорті, а також трансформаторних підстанцій, ліній електропередачі та інших енергомонтажних робіт;

- будівельно-монтажні поїзди з водозабезпечення для монтажу насосних і перекачувальних станцій, водосмних будівель, укладанні водопровідних ліній і каналізаційних колекторів, а також виробництва окремих будівельних робіт, безпосередньо пов'язаних з цими об'єктами.

Безпосередньо на закріплених ділянках колії для виконання регулярного комплексу ремонтно-будівельних та будівельно-монтажних робіт функціонують дистанції колії, водопостачання, сигналізації і зв'язку, а також будівельно-монтажні експлуатаційні управління.

Всі перераховані формування, за винятком механізованих колон, мають в своєму складі спеціалізовані пересувні колони.

Крім названих спеціальних формувань, на залізничному будівництві є спеціальні пересувні колони (на правах самостійного прорабського пункту) по виробництву санітарно-технічних і оздоблювальних робіт, а також деякі інші спецформування.

Відповідно до загальних потреб національної економіки в перевезеннях, з урахуванням стратегічного розміщення продуктивних сил по регіонах України, економічної доцільності і раціональності перевезень встановлюються плани перевезень в цілому і по окремих напрямках залізничного транспорту.

Виходячи з прогнозованих розмірів майбутніх вантажних і пасажирських потоків визначаються необхідні заходи щодо розвитку залізниць і їх основних засобів із залученням ПТБ. Ці заходи повинні, перш за все, виходити з

пропорційного розвитку окремих підприємств, галузей, необхідності їх комплексного розвитку, без чого неможливо забезпечити злагоджену і безперервну роботу залізничного транспорту в цілому.

При розробці заходів щодо безперервного функціонування залізниць в ринкових умовах, в певній стратегічній перспективі, перш за все, виявляється можливість забезпечення пропускної і провізної здатності за рахунок поліпшення експлуатації діючих облаштувань без додаткових інвестицій, а потім роботи, що вимагають капітальних вкладень.

Найбільш раціональні заходи щодо забезпечення пропускної і провізної здатності залізниць, за рахунок додаткових капітальних вкладень, встановлюються шляхом економічного порівняння можливих варіантів за встановленими критеріями економічної ефективності.

Розмір коштів на розвиток виробничо-матеріальної бази ПТБ визначається виходячи з запланованого для цих організацій обсягу підрядних будівельно-монтажних і ремонтно-будівельних робіт.

Відповідно до заданого обсягу підрядних робіт ПТБ складаються розрахунки потреби в ресурсах (матеріалах і конструкціях, виготовлених на підприємствах; машинах і автотранспортних засобах, робочій силі). На підставі розрахунку потреби в матеріалах і конструкціях визначається потреба в розвитку виробничої бази.

Значний вплив на вартість будівельно-монтажних і ремонтно-будівельних робіт надає рівень механізації, а також ступінь передбаченого в проектах використання інноваційних технологій і впровадження інноваційної техніки та обладнання.

З іншого боку, з огляду на специфіку діяльності ПТБ - забезпечення необхідного рівня пропускної спроможності залізниць і безпеки сполучень - найважливішим засобом технічного переозброєння залізничного транспорту є впровадження автоматики, в т.ч. з метою забезпечення безпечного перетину шляхів сполучення.

Для виробничого процесу транспортного будівництва необхідна робоча сила і засоби виробництва.

Засоби виробництва складаються із засобів праці та предметів праці.

Засоби праці є знаряддям, за допомогою якого люди впливають на предмети праці і переробляють їх для задоволення людських потреб, а предмети праці являють собою об'єкт, на який людина впливає за допомогою засобів праці.

Засоби праці, поступово зношуються у сфері виробництва, але зберігають свою первинну форму. Вони діють багаторазово, тривалий час, зношуються поступово і не залишають сфери виробництва до тих пір, поки не виявляться використаними і не будуть замінені іншими. Беручи участь в процесі виробництва, засоби праці своєю натуральною формою не входять до продукції, що створюються з їх допомогою. Вони поступово, у міру зносу, переносять в продукцію тільки як частина матеріалізованої в них праці. Відповідно до цього частина їх вартості переноситься на вартість виготовленої продукції.

Різниця способу участі засобів праці і предметів праці у процесі виробництва і створення продукту знаходить своє вираження в поділі засобів виробництва на основні та оборотні кошти.

Питома вага окремих елементів основних засобів у загальній їх вартості на різних ПТБ різна. Структура визначається, перш за все, особливостями будівельного виробництва в тих чи інших сферах.

Так, в ПТБ значна питома вага у вартості основних засобів (до 60%) припадає на будівельні машини і механізми, силове і виробниче обладнання. В основних засобах промислових підприємств будівлі і споруди складають до 65%, тоді як в ПТБ питома вага не більше 20%.

Працівниками ПТБ щорічно виконується значний обсяг будівельно-монтажних та ремонтно-будівельних робіт, що дозволило забезпечити безпеку руху поїздів та подальше стабільне функціонування залізничного транспорту, а саме: продовження робіт по розмежуванню пасажирського та вантажного руху, впровадженню прискореного руху поїздів, виконанні роботи з посилення інфраструктури на основних напрямках, забезпечення безпеки сполучень, зниження аварійності. Також виконуються роботи з реконструкції залізничної інфраструктури та збільшення пропускної спроможності.

Вартість і стан виробничих основних засобів характеризує ступінь технічної озброєності ПТБ.

Загалом за останній рік збудовано і відновлено 18,83 км колії.

Виконанні ремонтні роботи, будівництво других колій, реконструкція станцій та перегляд виробничого призначення колій на станціях.

Одна з проблем ПТБ - низький стан оснащеності засобами малої механізації.

В цілому по залізницях модернізовано колії 455,7 км (102% від плану), в т. ч. виконано в тривалі «вікна» 243,6 км, капітальним ремонтом колії виконано 833,4 км (116%), в т. ч. виконано в тривалі «вікна» 186,7 км.

Укладено плітей безстикової колії на 974,4 км, в т.ч. 481 км при виконанні капітального ремонту колії, з нових рейок - 499,1 км.

Замінено 861 комплект нових стрілочних переводів (111 %). Старопридатних стрілочних переводів замінено 503 комплекти (135%), в т.ч. на залізобетонних брусах 360 комплектів при плані 257 (140%). Виконано середній ремонт 504 комплектів стрілочних переводів (115%).

Виконано суцільну заміну рейок новими на 116,42 км (182%), старопридатними -241,1 км при плані 157 км.

Для забезпечення прискореного руху пасажирських поїздів ПТБ виконані такі роботи: модернізація колії 329,8 км, посилений капітальний ремонт колії 79,2 км, капітальний ремонт колії 32,8 км, середній ремонт колії 418,9 км, комплексно-оздоровчий ремонт колії 321,7 км, заміна рейок новими 61,6 км, заміна нових стрілочних переводів 423 комплекти, середній ремонт стрілочних переводів 140 комплектів, капітальний ремонт переїздів 28 од., закриття малодіяльних переїздів 4 од., переобладнання переїздів в розряд з черговими 18 од., реконструкція горловин станцій 24 од., капітальний ремонт штучних споруд виконано на суму 25898,7 тис. грн., капітальний ремонт земляного полотна виконано на суму 43087,2 тис. грн.

В колії експлуатується значна кількість кілометрів, яка потребує виконання капітального ремонту колії. Прострочка капітального ремонту складає 5820,6 км.

План капітального ремонту інженерних споруд залізниць України за рік виконано на суму 244711,4 тис. грн., що становить 116% від плану робіт. План капітального ремонту штучних споруд виконано на 117 %, а земляного полотна – на 116 %. Кількість діючих попереджень про обмеження швидкості руху поїздів складає 69 од., протяжністю 77,6 км.

Із загальної кількості попереджень необхідно виділити попередження - через знос та дефектність елементів верхньої будови колії: 5 попереджень протяжністю 4,1 км з причини дефектності рейок; 12 попереджень протяжністю 37,9 км з причини дефектності рейкового скріплення; 1 попередження

протяжністю 0,2 км з причини дефектності шпал; 6 попереджень протяжністю 3,7 км через наявність виплесків; через ремонт колії - 25 попереджень протяжністю 28,6 км.

На кінець року закрито для руху поїздів і маневрового пересування 1998 колій, в т.ч. 325 - приймально-відправних, та 626 стрілочних переводів, в т.ч. у головних коліях - 97, приймально-відправних -135.

Залишкова вартість основних засобів колійного господарства складає 30814,2 млн.грн. Відсоток зносу ОЗ становить 93%. На протязі року відбулося збільшення вартості основних засобів за рахунок наступних змін: надійшло основних засобів – 3849,2 млн.грн. (знос 2472,6 млн.грн.); проведено переоцінку – 15565,2 млн.грн. (знос 14811,6 млн.грн.); вибуло – 21573,7 млн.грн. (знос 21561,0 млн.грн.); інші зміни (модернізація, добудова, реконструкція, нестачі, тощо) – 2274,1 млн.грн. (знос -7917,0 млн.грн.); амортизовано – 1950,8 млн.грн.

Загальні витрати за рік з інвестиціями склали 11738,8 млн.грн. (102,3%) у т.ч. витрати від звичайної діяльності – 9122,12 млн. грн., з них ремонтно-будівельна діяльність 1769,4 млн. грн. та поточне утримання – 6588,7 млн. грн.

Ремonti основних засобів виконано на 1769,4 млн.грн. (104%).

Собівартість ремонтно-будівельних робіт знаходиться у межах планової, крім робіт з використанням старопритатних матеріалів.

Виконання плану приросту активів (капітальні інвестиції) виробничого призначення за рік становить 2616,7 млн.грн. (92,5%). А саме:

1. Капітальне будівництво виконано на 344,4 млн.грн. (80,4%), в т.ч. по Регіональних філіях: Львівська - 101,4%, Одеська - 98,1%, Придніпровська - 94%, Південно-Західна - 106,2%, Південна - 55,4%.

2. Модернізація основних засобів – виконано 2162,7 млн.грн. (110,4%), а освоєно 2074,4 млн.грн. (105,9%), з них: Південно-Західна - 125,3% і 119%. Всі інші залізниці мають 100% виконання і освоєння.

У т.ч. за видами робіт:

- Модернізації колії виконана за фізичними обсягами на 102,3%, у вартісному виразі на 97,8%, при плані 445,3 км на суму 1569,56 млн.грн. виконання склало 455,7 км на суму 1535,2 млн.грн.

- Укладання колійної решітки на залізобетонних шпалах і скріпленні КПП-5 виконано 363,6 км на суму 878,4 млн.грн., що становить 138,2%, перевищення до плану з причини збільшення фізичних обсягів робіт.

- Реконструкція переїздів при плані 11 од. на суму 5,06 млн.грн. виконання складає 9 од. на суму 3,1 млн.грн. Не виконані планові фізичні обсяги по Південно-Західній (три переїзди проти двох запланованих) та Південній залізницях (два проти одного запланованого).

- Заміна стрілочних переводів новими на залізобетонних шпалах та дерев'яних брусах, виконання складає 585 комп. на суму 371,0 млн.грн. (114,2%), в т.ч. на залізобетонних брусах виконання складає 538 комп. на суму 126,6 млн.грн. (150,8%); на дерев'яних брусах виконання складає 47 комп. на суму 9,0 млн.грн. (94,8%).

Модернізація механізмів та обладнання - виконання складає 14,2 млн.грн., що становить 93,2%.

Придбання механізмів та обладнання виконано на 73%. Поставлено продукції на суму 84,2 млн.грн., в т.ч. колійного інструменту на суму 29,6 млн.грн. (70%).

Із запланованих централізовано коштів по придбанню обладнання 100,3 млн.грн. придбано на 58,9 млн.грн. (59%), за власні кошти придбано на 165%, за

рахунок Південно-Західної служби колії (поза планом куплено три одиниці козлових кранів на суму 12,1 млн.грн.).

Фактична чисельність працівників колійного господарства складає 64474 чол., що 63 чол. менше планової кількості.

Разом з тим чітко сформувались пріоритети стратегічного розвитку колійного господарства та ПТБ. Враховуючи негативний вплив фінансово-економічної кризи на обсяги перевезень, погіршення фінансового становища у залізничній галузі, для зменшення витрат на проведення ремонтних робіт на поточний рік заплановано виконати такі роботи з впровадженням ресурсозберігаючих технологій.

В першу чергу, на виконання Указу Президента України від 17.06.2008 № 556/2008 „Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам” стосовно обладнання залізничних переїздів з інтенсивним рухом технічними засобами, які б унеможливили виїзд автотранспорту на переїзд при заборонних показниках світлофорів.

Підвищення безпеки руху на залізничних переїздах – обладнати автоматикою 15 переїздів з автобусним рухом, перевести в розряд з черговим 68 переїздів, в тому числі на напрямках впровадження прискореного руху 43 переїзди.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших наукових напрацювань у даному напрямку.

Таким чином, основна мета ПТБ - стабілізація технічного стану основних засобів ПАТ «Укрзалізниця» через відтворення залізничної інфраструктури, що в дасть можливість забезпечити стратегічний розвиток та ефективне функціонування залізничного транспорту, забезпечити необхідний рівень пропускну та провізної спроможності, безпеки руху поїздів, що в підсумку підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту підвищить обороноздатність держави.

Література

1. Гурнак В.М. Засади удосконалення фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту / В.М. Гурнак, Н.М. Корольова, Т. Бала // Зб. наук. пр. ДЕДУТ: Сер. «Економіка і управління». – 2015. – Вип. 32. – С. 83–90.
2. Ейтутіс Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: [монографія] / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
3. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту : навч. посіб. / Ю. Ф. Кулаєв. – К. : Ніжин : Аспект-Поліграф, 2006. – 232 с.
4. Макаренко М.В. Сутність ефективності економічної діяльності підприємств залізничного транспорту / М.В. Макаренко, Т.С. Рябчун, Н.І. Богомолова // Зб. наук. пр. ДЕДУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 18. – Частина 1. – 2011. – С. 27–32.
5. Міщенко М.І. Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури: монографія/ М.І. Міщенко. – Одеса: ШПРЕД НАН України, 2013. – 489 с.

Abstract

The features of the functioning of enterprises of transport construction. This classification and the role of transport construction enterprises in ensuring safe and smooth functioning of Railway Transport of Ukraine. Reveals the current status and economic performance of enterprises. Together with those considered the main

directions of development of transport infrastructure of railway transport in cooperation with transport construction. The most common construction and mounting mobile units are:

- Mechanized columns for the production of various kinds of construction works, equipped with appropriate hardware, and required vehicles, mechanical repair shops and housing inventory;

- Train and bridge-building units for work in construction, repair, restoration of artificial structures, both new railway lines and the current rail network;

- Construction trains intended for the construction of various linear civil buildings, works of development stations, construction of buildings traction substations, protecting devices for moving and installation of support of a contact network in the electrification of railways, construction of communication lines and equipment lines iron self-locking, centralized traffic control, electric centralization of arrows, installing mechanized sorting slides and other activities for signaling, centralization and blocking, as well as for the production of general construction work on other facilities development and maintenance of rail transport, to maintain the capacity of the railway network;

- Installation electrical train traction substations and contact network for the electrified railways, power stations and by installing power systems for railway and transformer substations, transmission lines and other work;

The main objective PTB - stabilization of the technical state of fixed assets because reproduction railway infrastructure that will provide strategic development and efficient operation of rail transport, to ensure the necessary level of throughput and carrying capacity, traffic safety, which ultimately will increase the competitiveness of rail transport enhance the defense capability of the state.

ОСОБЛИВОСТІ ПРОГНОЗУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ У СИСТЕМІ РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Олійник Н.М., Муратов О.М.

У статті розглядаються існуючі підходи до прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України, як складових національної економіки. Визначено, що прогнозування економічного розвитку повинно мати цільову спрямованість – слугувати об'єктивним підґрунтям формування цільових програм регіонального розвитку, а прогнозні показники – орієнтиром вибору ефективних механізмів та заходів їх реалізації.

Вступ. Розвиток територіальних утворень є базою визначення стратегічних напрямків розвитку держави. Прогнозування такого розвитку має будуватись на засадах передбачення майбутнього та прогнозування економічних процесів на принципах сталості і комплексності, що базуються на положеннях програмного регулюючого підходу в управлінні економічного розвитку. Вдосконалення механізмів управління процесами розвитку є надзвичайно актуальним для економіки України з огляду на достовірність визначення найбільш ефективних шляхів і напрямків розвитку суспільства з одного боку, а з іншого – з огляду на можливість застосування необхідних ресурсів для цього розвитку. Але ефективне управління неможливе без цілеспрямованої орієнтації на певні цілі, які визначаються саме в процесі прогнозування [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У процесі дослідження автори прийшли до певних висновків, які базувались на аналізі останніх досліджень з цієї проблематики. Отже, проблема прогнозування перспектив розвитку національної економіки з базуванням на її територіальний розвиток завжди залишається актуальною і притягує увагу багатьох дослідників: зокрема, Б.В.Буркинський, А.І.Бутенко, О.М.Котлубай, В.М.Лисюк, А.І. Ковальов, В.І.Захарченко тощо. Але, цілий ряд питань, пов'язаних з об'єктивізацією та достовірністю прогнозних результатів, залишається не до кінця дослідженою.

Постановка проблеми. При дослідженні концептуальних засад прогнозування соціально-економічного розвитку, значне місце приділяється теорії передбачення, як передумова застосування механізмів прогнозування.

Встановлено, що у сфері державного управління національною економікою передбачення знаходить своє місце у поєднанні з прогнозуванням, як інтуїтивна форма визначення цілей, які мають бути досягнуті при цілеспрямованому регулюванні розвитку будь-якої економічної системи: чи-то регіонального утворення, чи-то державного. У цьому сенсі передбачення виступає ще як інтуїтивний механізм очікування можливостей досягнення результатів (цілей).

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Найважливішою та невід'ємною частиною складного процесу управління соціально-економічними процесами у національній економіці виступає прогнозування процесів, які відбуваються на регіональному рівні.

Складність цієї проблеми, яка в багатьох аспектах не вирішена для України, полягає в тому, що саме регіон, який виступає як територіальна та адміністративна одиниця національного господарства, визначається ринковим фактором, який характеризується тим, що саме тут проживає населення та розміщені суб'єкти господарювання. Отже, у регіоні, з одного боку, формується

попит на товари та послуги, а з іншого – пропозиція, (виробництво та продаж) товарів (послуг), призначених для задоволення потреб споживачів [2]. У цьому сенсі логістика та механізми реалізації визначених цілей прогнозу економічного розвитку проявляється у розробці концепцій та прогнозів територіального розвитку, які втілюють в собі загальний задум, погляді в майбутнє і основні напрямки розвитку економічної системи та відображають специфічний просторовий та часовий аспект процесів відтворення матеріальних благ, робочої сили, виробничих відносин і соціальних і екологічних ресурсів.

Дослідження, що викладені у статті авторами визначають цільову спрямованість прогнозних характеристик, яка полягає у формуванні та обґрунтуванні відповідних цільових програм та підбору ефективних механізмів їх реалізації. Доведено, що пріоритети застосування програмно-регулюючого підходу визначають комплекс елементів державного регулювання, які можуть бути покладені на відповідний алгоритм.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що складність прогнозування будь-якої реальної економічної системи обумовлюється впливом значної кількості факторів на хід протікання соціальних, економічних, виробничих та інших процесів в обраному часовому інтервалі.

Існує думка, що зважаючи на складність економічних систем, які характеризуються стохастичністю і невизначеністю, що найбільш прийнятним моделюванням їх розвитку є імітаційний метод, при якому відповідними зв'язками імітуються різні сценарії стану економічної системи при реалізації тих чи інших дій що управляють нею. Автори вважають, що при розробці моделі прогнозування економічним розвитком слід використовувати комбінацію різних підходів, які базуються на економічних моделях, моделях галузевого та міжрегіонального балансів, ринкових моделей попиту і пропозиції. Ці підходи доповнюють один одного і допускають при спільному використанні розробку високоефективних гібридних моделей. Такий комбінований алгоритм виявляється максимально придатним саме для моделювання процесів розвитку складних ієрархічних економіко-виробничих систем [3,4].

Автори доводять, що для впровадження організаційно-економічних механізмів управління розвитком економічних систем регіонального типу з орієнтацією на прогнозні показники, слід спиратись на розробку та реалізацію цільових регіональних програм. Відповідно запропонований методичний підхід до розробки регіональних цільових програм та організаційно-економічний механізм реалізації цих програм, який передбачає створення системи правових адміністративних та економічних регуляторів [5-7]. Він передбачає також формування мети, провідних завдань, функцій, принципів та заходів, а також головні підходи до управління цільовими програмами та проектами. Однак, слід зазначити, що в сучасних умовах нестабільної економіки та дефіциту фінансових та бюджетних ресурсів, виникають досить значні ризики невиконання регіональних програм та проектів, які поки що не в змозі нівелювати повільно плінна або навіть і формально окреслена децентралізація.

В результаті дослідження визначено, що чим вище ризик невиконання програми, тим більш радикальні рішення щодо її подальшої реалізації (підтримки, у тому складі - фінансової) приймаються органами влади.

Висновки. Авторами визначено, що результати оцінки ступеню і якості реалізованості програм (національних і регіональних), слугують підставою для внесення певних змін в обсяги фінансування програм за відповідними напрямками на наступний (прогнозний) фінансовий період. А у випадку, якщо

ризик невиконання програми значний, або простежується невідповідне фінансування, яке підвищує ризик її не реалізації, то розглядається можливість її дострокового припинення.

Література

1. Економічний розвиток регіону на основі активізації підприємницької діяльності: монографія / А.І.Ковальов, О.М.Муратов та ін. за ред. А.І.Ковальова. – Одеса: Атлант, 2014. – 178 с.
2. Муратов О.М. Цільові комплексні програми. Як ефективний результат регулювання соціально-економічного розвитку Одеського регіону / О.М.Муратов // Науковий вісник ОНЕУ: зб. наук. пр. Науки: економіка, політологія, історія, 2013 - № 20 (199). – С.4-12.
3. Лисюк В.М. Передумови і стратегія зростання конкурентоспроможності регіональної економіки./В.М.Лисюк. // Экономические инновации: Сб. науч. тр. – ППРЕЕД НАН України, Одесса, 2001. – Вып.10. – С.175-180.
4. Олійник Н.М. Обґрунтування оптимальної моделі прогнозування соціально-економічного розвитку регіону./ І.В. Шарапа, С.М. Макаренко, Н.М. Олійник. // Таврійський науковий вісник. Науковий журнал. Вип 82. – Херсон: Грінв Д.С., 2012. – С. 249-254.
5. Стратегія розвитку промислового комплексу регіону. Орієнтири, ресурси, обмеження (р.р.1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11; загальне редагування). Стратегія розвитку промислового комплексу регіону. Орієнтири, ресурси, обмеження. / За ред. Б.В.Буркинського, В.М.Лисюка. – ППРЕЕД НАН України, Одеса, 2008. – 321 с.
- 6.Лисюк В.М. Інструментальне забезпечення регулювання зовнішньоекономічних зв'язків регіонів./В.М.Лисюк, І.А.Циналевська // Економічний Вісник Донбасу. – 2012. – №3 (29). – С. 98-103.
7. Лисюк В.М. Удосконалення регіонального механізму сприяння розвитку експортоорієнтованої діяльності./В.М.Лисюк, І.А.Циналевська // Вісник економічної науки України. – 2012. – №1 (21). – С.86-88.

Abstract

The article deals with existing approaches to forecasting the socio-economic development of Ukraine as components of the national economy. Determined that the forecasting of economic development should be the thrust - to serve as an objective basis for the formation of regional development programs and projected performance - the benchmark of choice of effective mechanisms and measures for their implementation. The complexity of the problem is that it is a region that acts as a territorial and administrative unit of the national economy, is determined by market factors, characterized by the fact that it is home to the public and posted entities. So, in the region, on the one hand, emerging demand for goods and services, and on the other - the supply (production and sales) of goods (services) designed to meet the needs of consumers. In this sense, logistics and implementation mechanisms forecasts of economic development is manifested in the design concepts of territorial development, which embody the general plan, look to the future and the main directions of development in spatial and temporal terms of turnover processes of reproduction of wealth, labor, industrial relations and social and environmental resources. The authors argue that the introduction of organizational and economic mechanisms to control the development of regional economies with a focus on such forward-looking indicators should be based on the development and implementation of targeted regional programs. Under the proposed methodological approach to regional development programs, organizational and economic mechanism of these programs, which provides for a system of legal administrative and economic regulators.

АВТОРИ ЗБІРНИКА

- Андрєєва Н.М.** – д.е.н., голов.н.с., ІПРЕЕД НАН України
Андрієнко М.М. – к.е.н., доцент Національний авіаційний університет
Афанасьєва О.К. – к.е.н., доцент кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» ОНМУ
Бабаченко М.В. – ст. викл. кафедри менеджменту та економіки морського транспорту, НУ «Одеська морська академія»
Башинська М.І. - к.е.н., доцент кафедри прикладної економіки Одеський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету
Береза І.В. - аспірант, ІПРЕЕД НАН України
Бєляєва С.С. – к.е.н., доцент, доцент кафедри туризму та готельно-ресторанної справи Черкаського державного технологічного університету (ЧДТУ)
Бондаренко С.А. – к.е.н., ІПРЕЕД НАН України, докторант
Бутенко А.І. – д.е.н., проф., зав. відділом розвитку підприємництва, ІПРЕЕД НАН України
Варганян Г.В. – ст. викладач кафедри економіки природокористування, Одеський державний екологічний університет
Глушко Г.М. – пошукувач, ІПРЕЕД НАН України
Голікова О.С. - аспірант, ІПРЕЕД НАН України
Гоцуляк О.А. - аспірант, ІПРЕЕД НАН України
Голубкова І.А. – д.е.н., проф. кафедри «Економічна теорія і підприємництво на морському транспорті», НУ «Одеська морська академія»
Дарієнко О. В. – к.е.н., викладач, ОНЕУ, Україна, м. Одеса
Дебель С.І. – аспірант, ІПРЕЕД НАН України
Дишкантюк О.В. – к.т.н, доцент, декан факультету Інноваційних технологій харчування, ресторанно-готельного і туристичного бізнесу
Добровольський О.І. – к.е.н., доцент кафедри фінансів і банківської справи, ДНУ
Льченко С.В. – д.е.н., с.н.с., пров. н.с. відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД НАН України
Картишев Д.В. – інженер відділу ринку транспортних послуг, ІПРЕЕД НАН України
Карцева Н.С. – магістр, ОНМУ
Коваль В.В. – д.е.н., проф. кафедри прикладної економіки Одеського торговельно-економічного інституту КНТЕУ
Корецький Є.П. - інженер, зав.гідрологічного відділу, Каховська гідрометеорологічна обсерваторія
Котлубай О.М. - д.е.н., проф., заст. директора з наукової роботи, зав. відділом ринку транспортних послуг, ІПРЕЕД НАН України
Купінець Л.Є.- д.е.н., проф., зав. відділу економіко-екологічних проблем приморських регіонів ІПРЕЕД НАН України
Курицова Е. С. – начальник відділення №29 ПАТ "БАНК ВОСТОК" в м.Одеса

Кухарчик В.Г. - к.е.н., с.н.с., с.н.с. ІПРЕЕД НАН України
Кухарчик О.Г. – аспірант, ІПРЕЕД НАН України
Лайко О.І. – д.е.н., заст. завідувача відділу міжрегіонального економічного розвитку Українського Причорномор'я
Липинська О.А. – д.е.н., с.н.с., пров. н.с. ІПРЕЕД НАН України
Лисюк В.М. – д.е.н., проф., голов.н.с. ІПРЕЕД НАН України
Мартієнко А.І. – д.е.н., с.н.с., завідувач відділу економічного регулювання природокористування, ІПРЕЕД НАН України
Мельников С.В. – к.е.н., доц., докторант, ІПРЕЕД НАН України
Михайлюк О.Л. - к.е.н., доцент кафедри економіки та управління туризмом ОНЕУ
Міщенко М.І. – д.е.н., проф. ДНУЗТ імені академіка В.Лазаряна
Муратов О.М. - пошукач ІПРЕЕД НАНУ
Нездоймінов С.Г. – к.е.н., доцент, доцент кафедри туристичного та готельно-ресторанного бізнесу, ОНЕУ
Нікішина О.В. – д.е.н., с.н.с., ІПРЕЕД НАН України
Нікола С.О. – аспірантка, кафедра менеджменту та математичного моделювання ринкових процесів, ОНУ ім. І.І. Мечникова
Нічитайлова М.С. – м.н.с., ІПРЕЕД НАН України
Носова Н.І. – провідний інженер, ІПРЕЕД НАН України
Обухов Є.В. – д.е.н., проф., дійсний член Міжнародної академії наук екології, безпеки людини і природи УО, Одеса
Олійник Н.М. -к.т.н., доцент кафедри економіки і підприємництва Херсонського національного технічного університету
Онешко С.В. – к.е.н., кафедра «Фінансово-економічна безпека, облік та аудит» ОНМУ
Осипов В.М. – д.е.н., проф., старший науковий співробітник, ІПРЕЕД НАН України
Пересипкіна Н.О. – ст. викладач кафедри «Економічної теорії та підприємництва на морському транспорті», НУ «Одеська морська академія»
Пінчук О.П. - к.е.н., доцент, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна
Познанська І.В. – к.е.н., с.н.с., ІПРЕЕД НАН України
Попик О.В. – аспірант ІПРЕЕД НАН України
Примачов М.Т.– д.е.н., проф., завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Національний університет “Одеська морська академія”
Примачова Н.М. – к.е.н., доц., доцент каф. економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Національний університет “Одеська морська академія”
Редьква О.З. – к.е.н., Технічний коледж Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя
Ремзіна Н.А.– аспірант ІПРЕЕД НАН України
Садченко О.В. – д.е.н., проф., головний науковий співробітник, ІПРЕЕД НАН України

Самойленко О.В. – лаборант кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Національний університет “Одеська морська академія”
Самофатова В.А. – к.е.н., доцент, докторант, доцент кафедри економіки промисловості, Одеська національна академія харчових технологій
Сараєва І.М. - к.ф.н., с.н.с., ІПРЕЕД НАН України
Серов О.О. – аспірант, ІПРЕЕД НАН України
Степанов В.М. – д.е.н., проф., голов. н.с. відділу економіко-екологічних проблем приморських регіонів ІПРЕЕД НАН України
Степанова К.В.- пошукувач, ІПРЕЕД НАН України
Сухіна Л.В. – викладач ОНАХТ
Тихонова І.М. – к.е.н., доцент кафедри фінансів, грошового обігу і кредиту, Одеський торгово-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету
Тютюнник Г.О. - інженер, ІПРЕЕД НАН України
Уманець Т.В. – д.е.н., професор, с.н.с., ІПРЕЕД НАН України
Фрасинюк І. І. – проректор з науково-педагогічної та виховної роботи НУ «Одеська морська академія»
Хумарова Н.І. – д.е.н., с.н.с., вчений секретар, ІПРЕЕД НАН України
Чехович З.В. – провідний інженер, ІПРЕЕД НАН України
Шевченко Г. М. – к.е.н., доцент, доцент кафедри управління, Сумський державний університет
Шевченко І.В. - інженер, ІПРЕЕД НАН України
Шемаєв В.В. - к.е.н., докторант Національного інституту стратегічних досліджень, м. Київ
Ширяєва Л. В. – д.е.н., проф., завідувача кафедрою «Фінансово-економічна безпека, облік та аудит» ОНМУ
Шніцер І.Р. – к.е.н., доцент кафедри фінансів і банківської справи, Ужгородський національний університет
Шумлянська О. І. – к.е.н., доц., доцент кафедри «Економічна теорія та кібернетика» ОНМУ
Яворська А. Ф. — асистент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті НУ “Одеська морська академія”

**ОГЛЯД ДИСЕРТАЦІЙ, ЗАХИЩЕНИХ У СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ
ВЧЕНИХ РАДАХ Д 41.177.01, Д 41.177.02 В ІНСТИТУТІ ПРОБЛЕМ
РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ НАН
УКРАЇНИ У 2016 РОЦІ**

**СПЕЦІАЛЬНІСТЬ 08.00.03 – ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ
НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ**

**НЕСТЕРОВА КАТЕРИНА СЕРГІЇВНА «ДЕРЖАВНА
РЕГУЛЯТОРНА ПОЛІТИКА СПРИЯННЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО
ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ» (к.е.н.)**

Науковий керівник – д.е.н., професор, КІБІК Ольга Миколаївна, Національний університет “Одеська юридична академія”, завідувач кафедри національної економіки. Робота виконана в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України

Дисертаційну роботу присвячено вирішенню проблем реалізації організаційно-економічних інструментів державної регуляторної політики сприяння розвитку морського туризму в Україні. Визначено складові системи формування інституційних засад розвитку морського туризму, обґрунтовано ключові передумови та чинники спротиву розвитку морського туризму в Україні. До ключових складових, спрямованих на формування сучасних інституційних засад ефективного функціонування морського туризму в Україні, віднесено такі: удосконалення нормативно-правової бази, розвиток організаційно-економічних, фінансових та правових засад функціонування інституту партнерства, стимулювання підвищення якості та безпеки послуг морського туризму.

**НІКШИНА ОКСАНА ВОЛОДИМИРІВНА «МЕТОДОЛОГІЧНІ
ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ ІНТЕГРОВАНІХ РИНКІВ ЗЕРНА ТА
ПРОДУКТІВ ЙОГО ПЕРЕРОБКИ» (д.е.н.)**

Науковий консультант – д.е.н., професор, академік НАН України БУРКИНСЬКИЙ Борис Володимирович, ІПРЕЕД НАН України, директор. Робота виконана в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методологічних засад регулювання інтегрованих ринків зерна та продуктів його переробки з метою їх збалансованого розвитку в системі національної економіки. Обґрунтовано теоретичний базис функціонування відтворювальної системи вертикально суміжних ринків, ідентифіковано структурні і фінансові деформації відтворювальних процесів, запропоновано концепцію селективного регулювання ВП релевантних ринків. Розроблено методичні положення критеріальної оцінки ефективності функціонування та регулювання системи суміжних ринків. Використовуючи вказану розробку, здійснено критеріальну оцінку відтворювальних процесів у секторах інтегрованих ринків ЗПП, що дозволило визначити тенденції і проблеми їх розвитку, міжсекторні пропорції відтворення. Ідентифіковано проблеми функціонування діючих регуляторних механізмів, визначено змістовний характер, пріоритети і завдання національної зернової політики. Обґрунтовано складові механізми державного регулювання інтегрованих ринків зерна та продуктів його переробки, оцінено ефективність впровадження відтворювальних механізмів регулювання, розроблених автором.

**СПЕЦІАЛЬНІСТЬ 08.00.04 – ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ
ПІДПРИЄМСТВАМИ (ЗА ВИДАМИ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ)**

**ГРИШИНА НАТАЛІЯ ВОЛОДИМИРІВНА «ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ МАЛОГО
ПІДПРИЄМНИЦТВА У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СТІЙКОГО ЕКОНОМІЧНОГО
ЗРОСТАННЯ» (к.е.н.)**

Науковий керівник – д.е.н., професор, заслужений діяч науки і техніки України Бутенко Анатолій Іванович, ІПРЕЕД НАН України, завідувач відділу розвитку підприємництва. Робота виконана в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Дисертація присвячена удосконаленню теоретико-методичних положень і розробці науково-практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності використання потенціалу малого підприємництва у забезпеченні стійкого економічного зростання. Досліджено роль і місце малого підприємництва у забезпеченні стійкого економічного зростання та уточнено сутність поняття «потенціал малого підприємництва». Удосконалено класифікацію факторів, що впливають на потенціал малого підприємництва шляхом встановлення взаємозв'язку між існуючими ознаками та основними умовами, які обумовлюють ці процеси. Сформовано методичний підхід до оцінки потенціалу малого підприємництва. Виявлено і проаналізовано тенденції стану і рівня використання потенціалу малого підприємництва в Україні і Миколаївській області. Обґрунтовано методичний підхід до формування концептуальної моделі розвитку потенціалу малого підприємництва. Визначено і обґрунтовано напрями підвищення ефективності використання потенціалу малого підприємництва в основних видах економічної діяльності Миколаївської області. Розроблено науково-методичний підхід до стратегічної оцінки доцільності економічної інтеграції підприємств малого, середнього і великого бізнесу з врахуванням сучасних тенденцій розвитку економіки.

**СФІМОВА ГАННА ВІКТОРІВНА «ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ
ЗАСАДИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ СУДНОБУДУВАННЯ»
(д.е.н.)**

Науковий консультант – д.е.н., професор, академік НАН України Буркинський Борис Володимирович, ІПРЕЕД НАН України, директор. Робота виконана в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Доведена необхідність формування нових організаційно-економічних механізмів і методів управління, які б відповідали внутрішньому стану підприємств і умовам ринку суднобудівної продукції. Ідентифіковано передумови реструктуризації суднобудівного підприємства як комплексного процесу структурних перетворень та нововведень. Розроблено теоретичні засади та принципи побудови концепції реструктуризації суднобудівного підприємства, який базується на виділенні його ключових компетенцій з урахуванням глобальних викликів. Обґрунтовано теоретичні засади формування економічного механізму реструктуризації суднобудівного підприємства. Розроблені наукові засади стратегічного планування реструктуризації суднобудівних підприємств. Удосконалено методологічні та методичні засади проведення оцінки ефективності реструктуризації суднобудівних підприємств. Удосконалено інструментарій моніторингу ефективності реструктуризації суднобудівного

підприємства в частини застосування діагностики за слабкими сигналами з зовнішнього середовища для раннього виявлення загроз і прогнозування впливу факторів зовнішнього середовища. Проведено групування загроз за функціональними складовими для вдосконалення процесу їх ідентифікації та кількісної оцінки економічної безпеки процесу реструктуризації. Теоретично обґрунтовано доцільність використання теорії нечітких множин для побудови багатовимірної залежності рівня економічної безпеки реструктуризації суднобудівного підприємства. Удосконалено науково-методичний підхід до проведення кількісної оцінки рівня економічної безпеки підприємств суднобудування.

ЛЮБЧЕНКО ВІКТОРІЯ ОЛЕГІВНА «ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ У ДІЯЛЬНОСТІ КЛАСИФІКАЦІЙНОГО ТОВАРИСТВА (РЕГІСТРА СУДЕН)» (к.е.н.)

Науковий керівник – д.е.н., професор Постан Михайло Якович, Одеський національний морський університет Міністерства освіти і науки України, завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті». Робота виконана в Одеському національному морському університеті Міністерства освіти і науки України

Дисертаційна робота присвячена дослідженню умов, розробці методичних основ і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності діяльності класифікаційного товариства (КТ) на засадах удосконалення його системи управління ризиками. З цією метою виконано аналіз ризиків, та розроблено класифікацію ризиків, що виникають у діяльності КТ, а також аналіз тенденцій розвитку ринку морського страхування в Україні та у світі. На підставі сучасних методів управління ризиками розроблено методичні положення щодо управління ризиками у діяльності КТ, зокрема ризиками зниження якості послуг, які надаються підприємствами-постачальниками, ризиками недостатнього рівня кваліфікації плавскладу, ризиків неповноти інформації щодо поточного технічного стану суден. Розроблено умови ефективного впровадження методу формального оцінювання безпеки (formal safety assessment) у діяльності КТ, а також систему перепідготовки кадрів для КТ.

СУДНИК НАДІЯ ВІТАЛІВНА «ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОРЕНДОВАНОГО ФЛОТУ» (к.е.н.)

Науковий керівник – д.е.н., професор Онищенко Світлана Петрівна, Одеський національний морський університет, завідувача кафедрою «Комерційне забезпечення транспортних процесів». Робота виконана у Одеському національному морському університеті Міністерства освіти і науки України

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретичних і методичних підходів до підвищення економічної ефективності експлуатації суден фрахтуємих (орендованих) на час. Як основні варіанти оренди на час розглянуто бербоут-чартер і тайм-чартер. Введено поняття «фрахтовий ресурс» і розроблено методичний підхід до його оцінки. На її основі сформульовано економічну базу концепції поетапного поповнення флоту за допомогою бербоут-чартерного оренди. Для методичного забезпечення розроблена економіко-математична модель. Розроблено механізм формування стабілізаційного фонду для забезпечення погашення зобов'язань по платежах, пов'язаних з бербоут-чартерною орендою, в разі негативного впливу комерційних ризиків. Відповідно до розробленого механізму сформульовано економічні інструменти забезпечення

фінансового ресурсу стабілізаційного фонду за рахунок використання тайм-чартерного тоннажу. Встановлено основні фактори, що впливають на ефективність комерційної експлуатації орендованих суден. Для обґрунтування тривалості періоду оренди фрахтуємих в тайм-чартер суден запропоновано два методи в залежності від цілей фрахтування. Встановлено систему чинників, що впливають на вибір швидкісних режимів виконання рейсу орендованими суднами, на її базі одержано вираз для швидкості виконання рейсу, яка забезпечує максимізацію добового прибутку орендованого судна.

СПЕЦІАЛЬНІСТЬ 08.00.05 – РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

ЗЕРКІНА ОКСАНА ОЛЕКСАНДРІВНА «ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ» (К.Е.Н.)

*Науковий керівник к.е.н., професор ГАВРИЛОВ Михайло Сергійович,
Науково-виробнича компанія «Символ», директор. Робота виконана в
Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної
академії наук України*

Дисертацію присвячено вирішенню актуального наукового завдання щодо формування системи кадрового забезпечення інноваційного розвитку економіки регіону за допомогою комплексу науково-методичних та практичних рекомендацій. У роботі розкрито теоретико-методичні засади кадрового забезпечення інноваційного розвитку регіону, а саме розглянуто зміст, склад і проблеми розвитку інноваційної інфраструктури регіону, виявлена сутність кадрового забезпечення інноваційної діяльності в регіоні, досліджені джерела та умови формування кадрового потенціалу регіону. Проведене дослідження дозволило розглянути та оцінити сучасний стан науково-технічної та інноваційної діяльності в Одеському регіоні та виявити основні проблеми кадрового забезпечення його інноваційного розвитку. Доведено, що формування системи кадрового забезпечення інноваційного розвитку економіки регіону потребує розробки кадрової політики і системи інфраструктурного забезпечення кадрового потенціалу регіону. Сформовано і обґрунтовано методичний підхід до побудови системи моніторингу ринку праці регіону та управління кадровим забезпеченням інноваційного розвитку регіону, надані пропозиції з удосконалення організаційних форм підготовки регіональних інноваційних кадрів шляхом їх трансформації в гнучкі інтегровані освітні системи (ГІОС). Визначені можливі типи ГІОС та їх завдання, а також форми інтеграції цих структур.

МАЧУГА НАДІЯ ЗІНОВІЇВНА «ТЕОРІЯ І МЕТОДОЛОГІЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ НАДАННЯ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ» (д.е.н.)

*Науковий консультант – д.е.н., професор Гринчуцький Валерій Іванович
Тернопільський національний економічний університет, завідувач кафедри
економіки підприємств і корпорацій. Робота виконана в Тернопільському
національному економічному університеті*

У дисертації визначено сутність якості медичних послуг як економічного поняття; розглянуто функціональні засади дієвості системи якісних медичних послуг; встановлено значення якості медичних послуг на макро- і

мікроекономічних рівнях; досліджено засади управління якістю медичних послуг. Досліджено ключові проблеми економіки якості медичних послуг із врахуванням вирішальної ролі останньої як економічної категорії; проведено класифікацію витрат на забезпечення якості медичних послуг; проаналізовано можливість визначення критичної точки якості медичних послуг шляхом оптимізації їх якості та вартості; розглянуто лікарські помилки як джерело зниження якості медичних послуг; доведено необхідність інвестування в покращення якості, що дозволить покрити витрати на забезпечення якості послуг, підвищити рівень обслуговування та, як наслідок, збільшити сатисфакцію пацієнтів. Здійснено аналіз адміністративно-правових засад функціонування страхової медицини; доведено ефективність функціонування системи медичного страхування в історичному аспекті; досліджено системи охорони здоров'я провідних країн світу; розглянуто діючі світові моделі соціальної політики із виокремленням негативних аспектів; розроблено модель досягнення якості медичних послуг; доведено, що ключовими елементами моделі якісних медичних послуг є лікарні.

ШАТАЛОВА ЛЮДМИЛА СЕМЕНІВНА «ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ САМОДОСТАТНОСТІ РЕГІОНІВ» (к.е.н.)

Науковий керівник – д.е.н., професор Уманець Тетяна Василівна, ІПРЕЕД НАН України, старший науковий співробітник відділу розвитку підприємництва. Робота виконана в Одеському національному економічному університеті Міністерства освіти і науки України

У дисертаційній роботі розроблено теоретико-методичні засади і практичні рекомендації щодо формування механізму забезпечення економічної самодостатності регіонів з урахуванням потенційних можливостей та особливостей його розвитку. Обґрунтовано концептуальний підхід щодо формування механізму забезпечення економічної самодостатності регіону в умовах посилення впливу інформаційної складової економіки на господарські процеси. Ядро запропонованого механізму забезпечення економічної самодостатності регіону складають удосконалені на основі системно-праксеологічного підходу та реалізовані на практиці методичні засади оцінювання рівня економічної самодостатності регіону за допомогою інтегральних індексів, а також методичний підхід щодо побудови структурної моделі мотивації до економічної самодостатності регіону. Оцінено організаційно-економічні умови забезпечення економічної самодостатності регіону. Удосконалено методичний інструментарій забезпечення економічної самодостатності регіону на основі визначення сценаріїв активізації економічної діяльності регіону, який ґрунтується на ефективному розподілі продуктивних сил регіону за пріоритетними видами економічної діяльності.

**СПЕЦІАЛЬНІСТЬ 08.00.06 – ЕКОНОМІКА
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО
СЕРЕДОВИЩА**

**АВЕРІХІНА ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА «НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ
ЗАСАДИ ІНСТРУМЕНТАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТОВАРОВИРОБНИКІВ» (к.е.н.)**

Науковий керівник – д.е.н., професор Харічков Сергій Костянтинович, Одеський національний політехнічний університет, завідувач кафедри менеджменту. Робота виконана в Одеському національному політехнічному університеті Міністерства освіти і науки України

Досліджено сутність і зміст конкурентоспроможності як економічної категорії в теорії конкуренції, розкрито функціональне визначення екологічного чинника в системі формування конкурентоспроможності товаровиробників, систематизовано і наведено аналіз сучасних тенденцій впливу екологічного чинника на формування конкурентоспроможності економічних систем і об'єктів макро-, мезо- і мікроекономічного рівня. Систематизовано і наведено аналіз сучасного методичного підґрунтя визначення конкурентоспроможності товаровиробників, обґрунтовано і розкрито концептуальні основи врахування екологічного чинника конкурентоспроможності, сформульовано сутність і розкрито змістовну характеристику екологічної конкурентоспроможності товаровиробників. Обґрунтовано принципи формування і структурно-компонентну модель системи інструментального забезпечення екологічної конкурентоспроможності товаровиробників, наведено деталізовану структурно-функціональну характеристику інструментальної бази як складової цієї системи.

КАЛБАНЦОВА-РАЙЛЯН АЛЛА ІГОРІВНА «ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РІЧКОВОГО БАСЕЙНУ ДНІСТРА» (к.е.н.)

Науковий керівник – д.е.н., професор Степанов В'ячеслав Миколайович, ІПРЕЕД НАН України, головний науковий співробітник. Робота виконана в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Розглянуто науковий апарат економіко-екологічних досліджень річкового басейну: категорії економіко-екологічної системи річкового басейну як об'єкт досліджень у сфері безпеки, включаючи її структуру та функції, обґрунтовані наукові інструменти оцінки уразливості річкового басейну в транскордонному контексті. Запропоновано категоріальні основи формування економіко-екологічної безпеки річкового басейну, представлені методологічні основи оцінки рівня економіко-екологічної безпеки в системі управління ризиками річкового басейну, а так само запропоновані економіко-екологічні напрямки вдосконалення науково-методичних підходів до оцінки збитків при затопленні території та об'єктів Дністровського басейну.

КНЯЗЄВА ТЕТЯНА В'ЯЧЕСЛАВІВНА «ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИХ ПЕРЕДУМОВ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ» (д.е.н.)

Науковий консультант – д.е.н., професор Батченко Людмила Вікторівна, Київський національний університет культури і мистецтв Міністерства культури України, професор кафедри економіки та менеджменту. Робота виконана у Донецькому державному університеті управління Міністерства освіти і науки України (м. Маріуполь)

В дисертаційній роботі розроблено теоретико-методологічні засади формування інституціональних передумов реалізації міжнародної екологічної політики та сформовано науково-методичний інструментарій її реалізації. Поглиблено знання про природокористування та еколого-економічні відносини природокористування як об'єкту економічного дослідження. Досліджено наукові погляди неокласичної школи економічної теорії щодо вирішення екологічних проблем суспільства. Надано

методологічне обґрунтування критерію ефективності міжнародних еколого-економічних відносин природокористування. Визначено сутність інституції та особливості інституціоналізації міжнародної екологічної політики. Сформульовано концептуальні засади міжнародного економічного механізму природокористування. Досліджено зарубіжний досвід використання економічного інструментарію та особливостей управління природокористуванням. Оцінено вітчизняну практику вирішення еколого-економічних проблем системи управління природокористуванням. Обґрунтовано порядок визначення ефективності економічного механізму вирішення міжнародних проблем природокористування за допомогою економіко-математичного моделювання. Представлено концептуальні аспекти реалізації міжнародної екологічної політики та вирішення міжнародних проблем природокористування. Запропоновано економіко-математичне обґрунтування оптимальної моделі міжнародної еколого-економічної політики. Сформульовано напрями поетапного реформування національної системи управління природокористуванням. Обґрунтовано підхід до управління ефективністю роботи підприємства за рахунок введення екологічних заходів за принципами екологічного менеджменту підприємства.

РУБЕЛЬ ОЛЕГ ЄВГЕНОВИЧ «НЕОІНСТИТУЦІОНАЛІЗМ В РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН У СИСТЕМІ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ» (Д.Е.Н.)

Науковий консультант – д.е.н., професор Степанов В'ячеслав Миколайович, ІПРЕЕД НАН України, головний науковий співробітник. Робота виконана в ІПРЕЕД НАН України.

В дисертаційній роботі представлено теоретико-методичне узагальнення теоретичних, методологічних засад і практичних рекомендацій по формування системи неінституційних механізмів економіки природокористування в умовах трансформації економіко-екологічних систем.

В роботі обґрунтовано використання концепції економіко-екологічної трансакції як елементарної одиниці економіко-екологічних відносин, в системі формування модерної економіки природокористування.

В роботі розроблено та теоретично обґрунтовано методологічний комплекс впровадження морфологічної оцінки трансакційних відносин, як базової категорії економіко-екологічного інституційного аналізу. В роботі запропоновано концептуальні підходи до розгляду ринку адміністративних рішень, як елементу інституціональної економіко-екологічної теорії, на основі трансформації його категоріальних елементів, розгляду феномена явища економіко-екологічної корупції та псевдоінститутів тіньової економіки.

Уточнено напрямки формування інституційних стратегій економічного розвитку, як інструмента антикризової економічної політики природокористування, на основі економіко-екологічного іміджу суб'єктів природокористування.

ОГЛЯД МОНОГРАФІЇ ЩО ВИДАНІ У 2016 РОЦІ ШПРЕЕД НАН УКРАЇНИ

Купінець Л.Є., Жавнерчик О.В.; Екологічна безпека аграрного землекористування: теорія і механізми забезпечення. - /НАН України, Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень/. – Одеса. ШПРЕЕД НАНУ, 2016. – 316 с. – 300 прим. - ISBN 978-966-02-7984-1.

У монографії розглянуті теоретичні та методичні аспекти забезпечення екологічної безпеки аграрного землекористування. Авторами розроблені базові понятійно-категоріальні основи забезпечення екологічної безпеки аграрного землекористування, виявлені її структурні складові, тенденції та доміанти розвитку, протиріччя та альтернативи, обґрунтовані методичні підходи до аналізу й діагностики, ідентифіковані механізми та інструменти забезпечення. Монографія призначена для спеціалістів, котрі займаються проблемами економіки природокористування, аграрної економіки, викладачів, аспірантів та студентів економічних і аграрних вищих навчальних закладів.

Андрєєва Н.М., Мартинюк О.М.; Впровадження механізму інноваційного розвитку України в контексті екологізації економіки. - /НАН України, Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень/. – Херсон. Грінь Д.С., 2016. – 136 с. – 300прим. - ISBN 978-966-930-136- 9.

У контексті проблем сталого розвитку та екологізації економіки в монографії: сформульований теоретико-методологічний базис формування адаптивного механізму стимулювання та впровадження екологічних інновацій; представлені наукові підходи до системології екологічних інновацій та екологічно орієнтованих інвестицій; наведена комплексна оцінка інноваційного та природно-ресурсного потенціалів розвитку; розроблені рекомендації зі створення системи впровадження адаптивного механізму екологізації інноваційного розвитку вітчизняної економіки на державному та регіональному рівнях управління. Робота адресована широкому колу читачів – як фахівцям, так і працівникам органів державного та регіонального управління. Автори хотіли б бачити цю роботу корисною для професорсько-викладацького складу та студентів економічних та екологічних спеціальностей, аспірантів і здобувачів учених ступенів.

Степанов В.Н., Степанова Е.В.; Морской код (теоретико-методологические и прикладные аспекты исследования. - /НАН Украины, Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований/. – Одесса. ИПРЭЭИ НАН Украины, 2016. – 110 с.– 300 прим. – ISBN 978-966-02-8071- 7.

У роботі вперше робиться спроба сформулювати понятійно-категоріальне представлення «морського коду» держави, що характеризує певну генетику (історію розвитку) його морської діяльності та морського господарства. Сенс морського коду розкривається в історико-філософській подвійності його - генезису і онтогенезу, що відображають фази стабільного гомеостазу («буття») і трансформацій («становлення»). «Морський код» розглядається: як квінтесенція сукупності «морського сліду», «морської пам'яті», «морського укладу» та інших складових, що відображають історичний досвід і сучасні тенденції морських відносин; як інваріант в історичному різноманітті форм і особливостей формування морського укладу. В українському контексті «морський код» розглядається як історичний виклик («бути чи не бути»), а також як опорна база майбутнього становлення України як морської держави.

Степанова Е. В. Украинское Причерноморье: на пути к экономическому возрождению / под ред. акад. Б. В. Буркинського. -

/НАН Украины, Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований/. – Одесса. ИПРЭЭИ НАН Украины, 2016. – 350 с. – 300 прим. – ISBN 978-966-02-7894-3

В останні роки Українське Причорномор'я, що грає особливу роль в економіці України, стає зоною зіткнення інтересів причорноморських країн і позарегіональних інтересів. У монографії розглядаються проблеми формування нової політико-економічної архітектури. Обговорюється широке коло питань сучасного розвитку Українського Причорномор'я у взаємозв'язку з сучасними процесами глобалізації та регіоналізації. Особлива увага приділяється питанням захисту національних інтересів України в басейні Чорного моря і суміжних районах. Акцентується увага на необхідності врахування тенденцій підвищення ролі Українського Причорномор'я в нових геополітико-економічних умовах євроінтеграції та відродження України.

Буркинський Б.В. та ін.; Інвестиційно-інноваційний розвиток регіонів Українського Причорномор'я. - /НАН України; Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж./. – Одеса. ШРЕЕД НАНУ, 2016. – 497 с. (20,7 др.а.). – 300 прим. - ISBN 978-966-02-7986-5

У монографії розглядається питання активізації соціально-економічного розвитку регіонів (на прикладі Українського Причорномор'я) за допомогою інвестиційних та інноваційних важелів. Інвестиційний та інноваційний процеси визначені в якості головних рушійних сил забезпечення добробуту в регіоні. Запропоновані в монографії важелі та механізми підвищення ефективності інвестиційної діяльності ґрунтуються на ефективному використанні наявних можливостей і переваг, притаманних територіям Українського Причорномор'я. Визначені теоретико-методологічні та методичні підходи до оцінки ефективності використання наявного потенціалу територій в інвестиційному процесі і до визначення впливу інвестиційно-інноваційних зрушень на соціально-економічний розвиток регіону, сформульовані рекомендації і заходи щодо активізації інвестиційної діяльності в стратегічно важливих видах економічної діяльності, а також обґрунтовані перспективи імплементації європейських підходів до формування рамкових умов державної регіональної інвестиційної та інноваційної політики, заходи щодо підвищення рівня капіталізації та зниження диспропорційності розвитку регіонів та основи використання краудсорсингових та краудфандінгових інструментів. Розглядаються питання науково-методичного забезпечення та заходів стимулювання соціально-економічного розвитку територіальних громад. Видання рекомендується для керівників державних і місцевих органів влади й управління, представників громадських організацій, наукових співробітників академічної, вузівської та галузевої науки, керівників та спеціалістів підприємств.

Буркинський Б.В. та ін.; Соціально-економічний розвиток Українського Причорномор'я: виклики і можливості. - / НАН України; Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж./. – Одеса. ШРЕЕД НАНУ, 2016. – 802 с. – 300 прим. - ISBN 978-966-02-7985-8

У монографії розглядаються питання соціально-економічного розвитку регіонів Українського Причорномор'я з позицій ефективного використання конкурентних переваг і можливостей даної території, враховані її економічні, геополітичні, транзитні та інші особливості, запропоновані заходи формування політики підвищення добробуту в регіоні на основі інституціональних, секторних заходів підтримки і механізмів, які спрямовані на інвестиційно-інноваційний розвиток регіонального промислового, транспортного, сільськогосподарського, рекреаційного комплексів, на підвищення рівня капіталізації та ефективності використання транскордонного потенціалу економіки Українського Причорномор'я. Дана монографія рекомендується для керівників державних і місцевих органів влади й управління, представників громадських організацій, наукових співробітників академічної, вузівської та галузевої науки, керівників та спеціалістів підприємств.

Хумаров О.А., Мартієнко А.І., Хумарова Н.І.; Формування внутрішнього вуглецевого ринку в Україні. - /НАН України; Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж./ - Одеса. ШПРЕД НАНУ, 2016. – 244 с. – 300 прим. ISBN 978-966-02-7893-6

У монографії досліджено теоретико-методологічні та прикладні аспекти застосування ринкових відносин в економіці природокористування для формування внутрішнього цивілізованого вуглецевого ринку. Обґрунтовано доцільність впровадження ринкових механізмів для економічної мотивації суб'єктів господарювання до стабільного та постійного скорочення викидів парникових газів. Авторами пропонується використання економіко-екологічних підходів до нормування викидів за принципом «пузира». Розглянуто та визначено сутність поняття «внутрішній вуглецевий ринок», з точки зору товарно-грошових відносин, як сфери вільного товарно-грошового обігу вуглецевих одиниць та їх скорочень всередині держави. Запропоновані в роботі методики оцінки ефективності зниження викидів парникових газів в атмосферу, що враховують альтернативні витрати на розробку власних природоохоронних заходів, проєктів спільного впровадження або купівлю одиниць скорочення на вуглецевому ринку (аукціонах, торгах на товарних біржах) з урахуванням трансформаційних і трансакційних витрат та граничних показників будуть корисними для підвищення ефективності управління викидами парникових газів на суб'єктному рівні. Розраховано на фахівців, які займаються теоретичною та практичною діяльністю у сфері національної економіки, державного та регіонального екологічного менеджменту, аспірантів, студентів, осіб, які зацікавлені у впровадженні інструментів попередження кліматичних змін.

Економіка. Ilchenko S.V. National transport complex in the economics of Ukraine: potential and contemporary trends of improvement / S.V.Ilchenko. — National economic reform: experience of Poland and prospects for Ukraine, Poland, 2016. — 472 P. (my pp. 286 - 316) ISBN 978-9934-8585-4-3

В монографії представлено результати теоретико-прикладних досліджень, присвячених проблемам побудови економічно та соціально ефективних господарських систем. Розглянуто успішний досвід Польщі та перспективи України у цьому напрямку. Представлено методологічний базис підвищення конкурентоспроможності секторів економіки вказаних країн та проаналізовано закордонний досвід, першочергові міри забезпечення завданого рівня конкурентоспроможності. Окрема увага приділена умовам економічної безпеки, впливу корупції та тіньової економіки на соціально-економічні відносини.

The monograph presents the results of theoretical and applied research on the problems of improvement of economic systems effectiveness. It had been considered the successful experience of Poland and Ukraine, the prospects in this direction. Presents the methodological basis for improving the competitiveness of sectors of the economy of these countries and analysed international experience, provides a comparative analysis of the rationale of priority measures to ensure the specified level of competitiveness. Special attention is paid to the conditions of economic security, the impact of corruption and the shadow economy on the socio-economic relations.

ЕКОНОМІЧНІ ІННОВАЦІЇ

Збірник наукових праць

Випуск № 62

Інститут проблем ринку
та економіко-екологічних досліджень НАН України
Французький бульвар, 29, м.Одеса-44, 65044, Україна
тел.: (048)722-29-05, 722-66-74, 725-40-25
e-mail: iprei@odessa.ukrtel.net
www.impeer.od.ua
www.ei.impeer.od.ua

Підписано до друку 09.09.2016
Формат 70x100/16. Папір Офс. Ум. арк. 26,87.
Наклад 300 примірників. Замовлення 9580.

Друкарня ФОП Гуляєва В.М.
65037, Одеса, Чорноморка, вул. Затишна, 16,
тел. (048) 789-12-85, (050) 497-89-01
drukaryk.com