

DATA ABOUT THE AUTHORS

Krasnorutsky Oleksiy, Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Production, Business and Management Organization, Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture
e-mail: oleksiy.krasnorutsky@gmail.com

Gryn Evgeniy, Candidate of Science in Public Administration, applicant, Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Vlasenko Tatiana, Candidate of Science in Economics, Senior Lecturer in the Department of Production, Business and Management, Kha Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture
e-mail: tatyanavlasenko2011@gmail.com

УДК 338.47

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2018-38-63-70>

МІЖНАРОДНИЙ ОГЛЯД ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Кудрицька Н.В.

Актуальність досліджень інституціонального забезпечення водного транспорту України підтверджується програмними документами Уряду: проектом Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.; Угодою про асоціацію між Україною та ЄС; Стратегією сталого розвитку «Україна 2020».

Метою статті є визначення основних положень удосконалення методології інституціонального забезпечення водного транспорту на основі міжнародного досвіду у контексті глобалізаційних та інтеграційних процесів.

У результаті досліджень сформульовані наступні положення:

- формалізація аспектів дослідження портів (простір; час; соціально-економічний; функціональний; інституційний; організаційний рівень);
- визначення портів як кластерів правил, норм та моделей поведінки на протизвагу дослідженню їх у якості об'єктів інфраструктури та вузлів торговельних мереж;
- доцільність досліджень інституціоналізації відносин між «акторами», які взаємодіють на водному транспорті;
- представлення порту як технологічного і економічного вузла контактів та контрактів;
- необхідність «вимірювання» впливу зацікавлених сторін на функціонування та продуктивність порту;
- розгляд конкуренції портів з позиції побудови цільових ланцюгових систем (ланцюгів постачань);
- урахування інституційних змін у портовій індустрії через появу транснаціональних корпорацій, мультинаціональних глобальних операторів терміналів;
- дослідження портів у якості частини екологічної системи;
- формулювання функцій портових адміністрацій: функція лендлорда, регулятора, оператора та керівника, який відповідає за весь портовий кластер;
- розгляд портів як ринкових фірм з урахуванням міжфункціональної інтеграції їхніх бізнес-процесів у сукупності ланцюга цінностей.

Ключові слова: водний транспорт, інституціональне забезпечення, порти, глобалізація та інтеграція

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЗОР ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

Кудрицкая Н.В.

Актуальность исследований институционального обеспечения водного транспорта Украины подтверждается программными документами правительства: проектом Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 г.; Соглашением об ассоциации между Украиной и ЕС; Стратегией устойчивого развития «Украина 2020».

Целью статьи является определение основных положений совершенствования методологии институционального обеспечения водного транспорта на основе международного опыта в контексте глобализационных и интеграционных процессов.

В результате исследований сформулированы следующие положения:

- формализация аспектов исследования портов (пространство, время; социально-экономический; функциональный; институциональный; организационный уровень);
- определение портов как кластеров правил, норм и моделей поведения в противовес исследованию их в качестве объектов инфраструктуры и узлов торговых сетей;
- целесообразность исследований институционализации отношений между «актерами», которые взаимодействуют на водном транспорте;
- представление порта как технологического и экономического узла контактов и контрактов;
- необходимость «измерения» влияния заинтересованных сторон на функционирование и производительность порта;

- рассмотрение конкуренции портов с позиции построения целевых цепных систем (цепей поставок);
- учет институциональных изменений в портовой индустрии из-за появления транснациональных корпораций, мультинациональных глобальных операторов терминалов;
- исследование портов в качестве части экологической системы;
- формулировка функций портовых администраций: функция лендлорда, регулятора, оператора и руководителя, который отвечает за весь портовый кластер;
- рассмотрение портов как рыночных фирм с учетом межфункциональной интеграции их бизнес-процессов в совокупности цепи ценностей.

Ключевые слова: водный транспорт, институциональное обеспечение, порты, глобализация и интеграция

INTERNATIONAL REVIEW OF WATER TRANSPORT INSTITUTIONAL PROVISION

Kudrytska N.V.

The urgency of the research on the institutional provision of water transport in Ukraine is confirmed by the program documents of the Government: the draft National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030; Association Agreement between Ukraine and the EU; Ukraine 2020 Sustainable Development Strategy.

The purpose of the article is to determine the main provisions for improving the methodology of institutional provision of water transport on the basis of international experience in the context of globalization and integration processes.

As a result of the research the following provisions are formulated:

- formalization of aspects of port studies (space, time, socio-economic, functional, institutional, organizational level);
- definition of ports as clusters of rules, norms and behavior patterns as opposed to researching them as infrastructure objects and nodes of retail networks;
- expediency of researches of institutionalization of relations between «actors» that interact with water transport;
- representation of the port as a technological and economic point of contacts and contracts;
- the need to «measure» the influence of stakeholders on the functioning and performance of the port;
- consideration of competition of ports from the point of view of construction of target chain systems (supply chains);
- taking into account institutional changes in the port industry through the emergence of multinational corporations, multinational global terminal operators;
- research of ports as part of the ecological system;
- formulation of port administration functions: landlord function, regulator, operator and manager responsible for the entire port cluster;
- consideration of ports as market firms, taking into account the inter-functional integration of their business processes in a chain of values.

Key words: water transport, institutional provision, ports, globalization and integration

JEL Classification: L 910

Сучасний рівень розвитку і глобалізації світової економіки, активізація зовнішньоекономічних торговельних відносин обумовлюють визначальну роль та місце водного транспорту України, створення реальних можливостей його інтеграції до європейської та світової транспортних систем. Це вимагає подальших наукових досліджень щодо розробки та удосконалення методології інституціонального забезпечення водного транспорту.

Під методологією інституціонального забезпечення водного транспорту розуміється система аспектів, правил та підходів до дослідження розвитку водного транспорту з позиції інституціоналізму в умовах глобалізації та інтеграції до світового водного простору.

Україна, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС взяла на себе зобов'язання, які стосуються розвитку інституціонального забезпечення усіх сфер економіки відповідно європейських вимог. Велику увагу у цьому аспекті приділено водному транспорту.

Актуальність наукових досліджень удосконалення методології інституціонального забезпечення водного транспорту України підтверджується наступними нормативно-правовими документами: проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.; Угода про асоціацію між Україною та ЄС; Стратегія сталого розвитку «Україна 2020».

Метою статті є визначення основних положень удосконалення методології інституціонального забезпечення водного транспорту на основі міжнародного досвіду у контексті глобалізаційних та інтеграційних процесів.

22 лютого 2018 р. у Міністерстві інфраструктури України відбувся семінар з питань інтегрованої морської політики та розвитку блакитної економіки, на якому були представлені напрацювання Фонду розвитку блакитної економіки у Чорному морі, направлені на визначення основних проблем морського транспорту у даному регіоні на національному та регіональному рівні. Європейськими фахівцями був проведений SWOT аналіз, який виявив сильні та слабкі сторони, можливості на загрози функціонування морського транспорту України на Чорному морі. Головним лейтмотивом семінару була інтегрована морська політика, яка направлена на підвищення спроможності Європи протистояти викликам глобалізації і конкурентоспроможності, змінам клімату, деградації морського середовища, морської та енергетичної безпеки та стійкості.

На наш погляд, доцільним є вивчення передового досвіду інституціонального забезпечення функціонування водного транспорту країн ЄС та усього світу і перенесення його найкращих напрацювань у сферу функціонування вітчизняного морського та внутрішнього водного транспорту.

Лауреат Нобелівської премії 1993 р., американський економіст Д. Норт визначає, що «інституційна структура включає всі формальні правила, неформальні обмеження та їх належні характеристики, а також визначає і забезпечує організаціям можливості максимізувати свої цілі» [1].

Дослідження, проведені албанським вченим К. Ібрахімі на основі ретельного огляду та аналізу наукових праць стосовно розробки теоретичної бази концептуалізації морських портів як інституційних та оперативних кластерів, дозволили виокремити шість взаємопов'язаних контекстуальних аспектів, які дозволяють всебічно вивчати морські порти: простір; час; соціально-економічний; функціональний; інституційний; організаційний рівень [2].

У парадигмах морського порту кінця ХХ - початку ХХІ ст. зарубіжні автори більше уваги приділяли дослідженню портів у якості органів управління. Вчений з Великобританії Р. Робінсон [3] поставив фундаментальне питання: Яка роль портів в новому логістично-реструктурованому середовищі?

Р. Робінсон розглядає порти у якості:

- місць, що обробляють кораблі та вантаж;
- операційних систем;
- економічних одиниць, що підсилюють економічні принципи та ефективність;
- адміністративних підрозділів, які переглядають організацію портів та політику.

В умовах нової парадигми глобалізованого, корпоративізованого, приватизованого, винятково конкурентоспроможного, а також логістично реструктурованого середовища, порти виступають як функціональні елементи в логістичних системах. Система транспортних перевезень та ефективність експлуатації потребує також урахування ринкових відносин, а не тільки досліджень з позиції внутрішніх потреб замовників послуг.

Розглядаючи концепції та елементи, на яких базується нова парадигма концептуалізації портів, Р. Робінсон [3] обговорює питання, пов'язані з портовими компаніями та постачальниками послуг, що займаються вантажними та пасажирськими перевезеннями. Порти існують на основі попиту на торгівлю, оскільки транспорт є похідною попиту та втручається лише тому, що порти здатні надавати послуги і користуватися конкурентними перевагами. Вони створюють та підтримують конкурентні переваги, диференціюючи свої позиції, пов'язані з витратами, продуктами або послугами та ринками, що було викладено у науковій роботі М. Портера [4]. Порти повинні діяти як ринкові фірми, що вимагає уточнення шляхів або логістичних «понять». Міжфункціональна інтеграція їхніх бізнес-процесів у сукупності ланцюга цінностей має вирішальне значення для ланцюгів постачання, які значно відрізняються в акцентах. Порти конкурують не просто за операційною ефективністю або місцем розташування, а також тим, що вони вбудовані в цільові ланцюгові системи або ланцюги постачань, ланцюги конкурують, а не окремі порти. На рис.1. представлена схема цільових ланцюгових систем постачань у портах, яка запропонована у роботі американських вчених Т. Ноттебума та Ж.-П. Родрига [5].

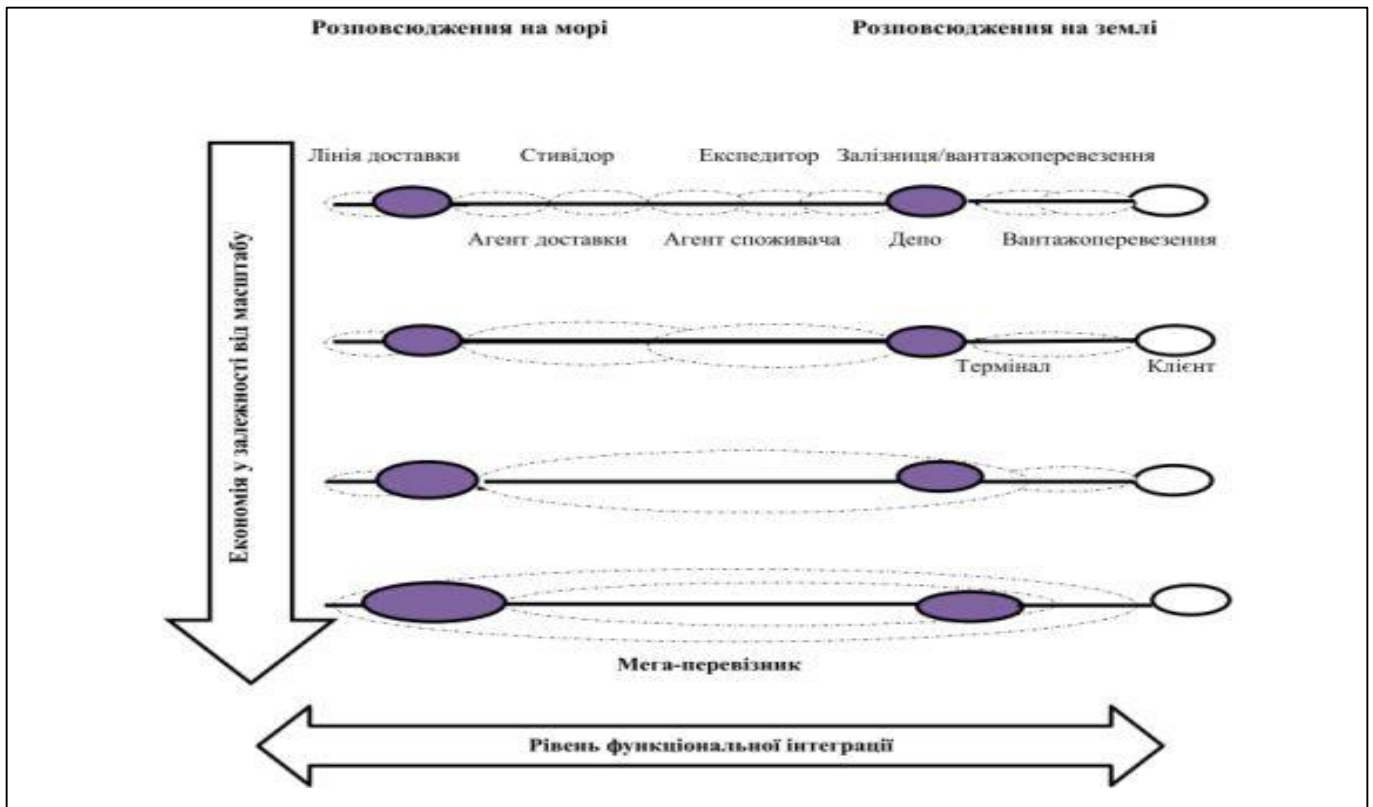


Рисунок 1. Цільові ланцюгові системи постачань у портах

Джерело: Notteboom, T., Rodrigue, J-P., 2004, *Inland freight distribution and sub-harborization of port terminals. The 1st International Conference on Logistics Strategy for Ports, Dalian, China.*

Наукові дослідники морських портів Д. Олів'є і Б. Слейк [6] розглядають порт у зв'язку із інституційними змінами портової індустрії через появу транснаціональної корпорації. По-перше, вони намагаються інтерпретувати зміни у наступних контекстних вимірах:

- просторовий аналіз портів;
- ланцюг порт-перевізник-вантажовідправник через поведінкові дослідження;
- зміна підходів до управління портом від порту як простору до порту як місця.

По-друге вони намагаються зробити теоретичні висновки досліджень портів у трьох основних напрямках:

- інституційне тлумачення процесу просторової та часової інтернаціоналізації;
- роль Східної Азії у розвитку портів у глобальному масштабі: очікувані потреби в капіталі у цьому регіоні втричі більш за Північну Америку та вдвічі більш за Західну Європу;
- організаційні зміни та логістика.

Д.Олів'є і Б. Слейк створили розширення інтердисциплінарного діалогу шляхом повторного зв'язку транспорту з економічною географією, не лише через логістику, а також через корпоративні мережі нових транснаціональних портових фірм.

Цікавим, на наш погляд, є висновок англійського економіста Р. Госса, зроблений після аналізу порту Сінгапуру та приватного порту Гонконгу (які є подібними за географічними умовами та аналогічними культурними традиціями): «Різні адміністративні системи порту можуть бути однаково ефективними, оскільки основним фактором є доцільність системи державної влади та переконань людей. Тому серйозною помилкою є трансплантація портових організацій як механічних, а не соціальних органів. Немає поняття «кращий порт», який вважається ідеальним і застосовується до будь-яких місць» [6].

Інакше кажучи, на думку американського економіста П. Холла [7], на противагу дослідженню морських портів у якості об'єктів інфраструктури та вузлів торговельних мереж, вони можуть розглядатися як інститути, тобто кластери правил, норм та моделей поведінки.

Існуючі інституційні підходи до морських портів зосереджуються занадто на формальній структурі та недостатньо належним чином інституціоналізовані відносини між «акторами», які взаємодіють на морському транспорті. У якості «акторів» у даному випадку виступають органи митниці, власники терміналів, інвестори, державні адміністрації морських портів, перевізники, вантажопостачальники, стивідорні, страхові, круїнгові та інші компанії. Ці взаємовідносини та інформація, яку вони пропонують, а також їх привілеї, мають особливе значення, оскільки вони призводять «акторів» до дій.

У статті К. Ібрахімі [2] морський порт представлений як технологічний і економічний вузол для контактів і контрактів (рис. 2), у якому кожен зацікавлений учасник керується власними інтересами та пріоритетами.

Як відмічають науковці Т. Ноттебум та В. Вінкелманс [8] одним із ключових елементів управління відносинами із зацікавленими сторонами у портах є «вимірювання» впливу зацікавлених сторін на функціонування та продуктивність порту та взаємодію між ними, а також ефективне управління зв'язками між цими впливовими відносинами. Всі портові правила, контракти та неформальні відносини організовують дійові особи на морському транспорті.

Огляд світового морського транспорту за 2016 р. згідно звіту Конференції ООН з розвитку та торгівлі (UNCTAD) [9] показав, що на першому місці серед країн світу за обсягом загального дедвейту морських перевезень знаходиться Греція (16,36% світового флоту), на другому - Японія (12,78%), на третьому – Китай (8,87%). Далі йде Німеччина (6,65%), Сінгапур (5,32%), Гонконг (4,88%), Корея (4,4%), Сполучені Штати Америки (3,36%). Питома вага іноземного флоту у всіх цих країнах, крім Гонконгу, Сінгапуру на Китаю перевищує 80%.

Одним із важливих факторів, який впливає на розвиток морського транспорту в усьому світі є *прапор реєстрації суден*. Загальний тоннаж суден, зареєстрованих під іноземним прапором у 2016 р. складав 70,2% світового флоту. Станом на 01.01.2016 найбільший за кількістю суден флот за прапором реєстрації був у Панами, Ліберії та Маршаллових Островів. На їх долю припадає 41% світового вантажу. Такий стан речей має місце тому, що судновласники, реєструючи судно під прапорами даних країн наймають моряків з «третьих» країн, заробітна плата яких значно нижче ніж у розвинених країнах. Розвинені країни, які є основними суб'єктами світової торгівлі, здебільшого контролюють ринок міжнародних морських перевезень. При чому цей флот обслуговує не тільки зовнішньоторговельні потоки зазначених країн, а й переважно торгівлю третіх країн. США як найбільша торговельна держава світу володіє лише 3,36% світового флоту.

Проблеми інституціонального забезпечення функціонування морського транспорту тісно пов'язані з рівнем конкурентоспроможності країни на міжнародному ринку перевезень та ступенем її інтеграції до мережі світового судноплавства. За даними UNCTAD [9] протягом останніх 12 років кількість перевізників лінійного судноплавства у розрахунку на одну країну скоротилася на 34%: з 21,2 у 2004 р. до 14,6 у 2016 р., що може свідчити про тенденцію до падіння рівня конкуренції на ринку морських перевезень у деяких країнах світу.

З метою оцінки ступеню інтеграції країни до мережі лінійного судноплавства UNCTAD розробив *індекс обслуговування лінійним судноплавством*, який складається з п'яти компонентів: а) кількість суден; б) провізна здатність суден; в) максимальний розмір суден; г) кількість судноплавних ліній; д) кількість компаній. У 2016 р. за цим показником найкраще становище мали Марокко, Єгипет, Китай, Корея, Панама, Колумбія, Шрі-Ланка, Індія та Сінгапур.

Для збільшення індексу обслуговування лінійним судноплавством є наступні шляхи:

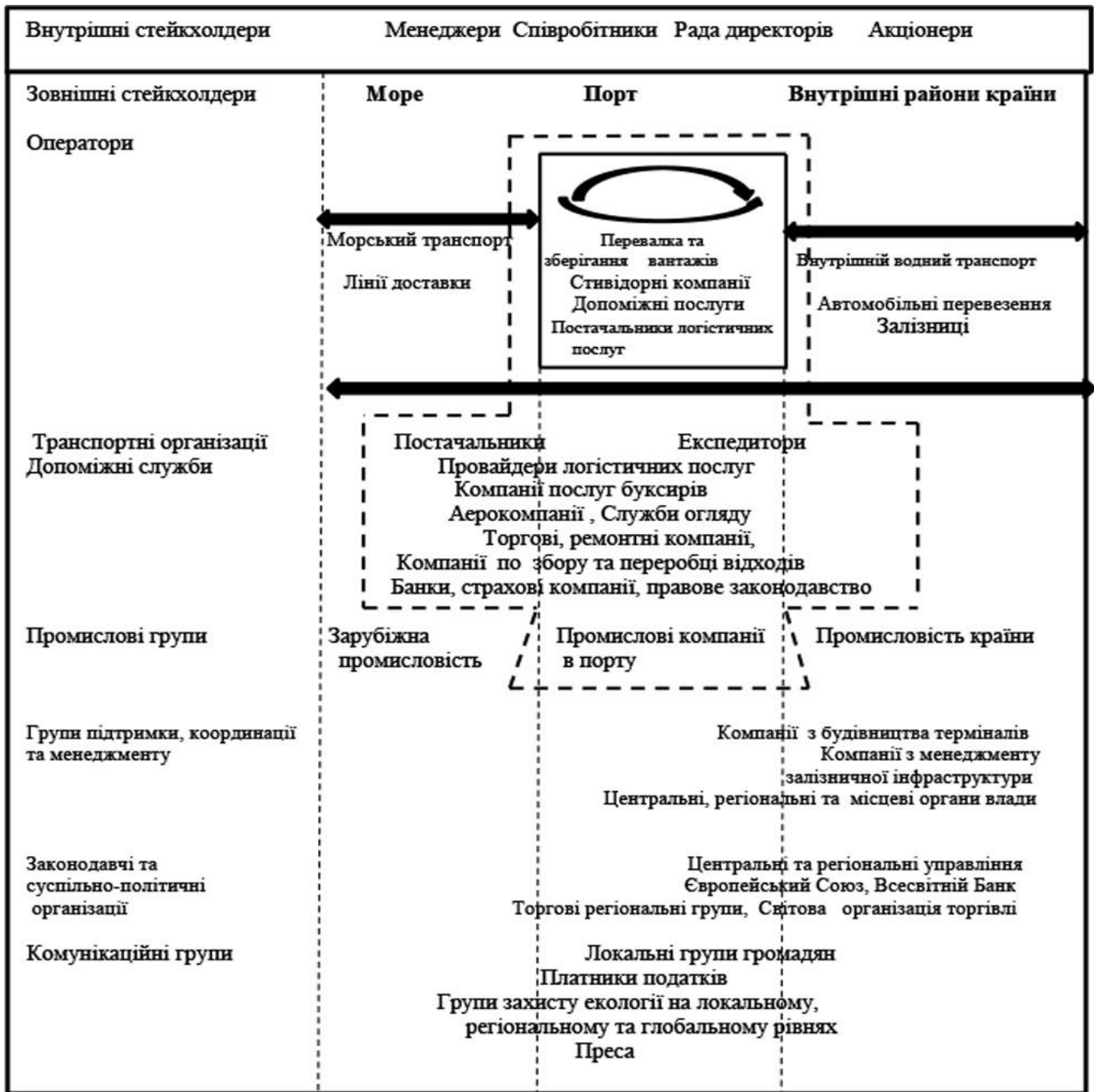


Рисунок 2. Порт як вузол контактів та контрактів

Джерело: Krenar Ibrahim. A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307007>

- зростання вантажної бази портів за рахунок розширення внутрішніх регіонів, які обслуговує порт;
- забезпечення конкурентних ринків;
- забезпечення необхідних глибин у акваторіях портів та берегових контейнерних перевантажувачів.

Управляючий директор Міжнародної асоціації портів та гаваней П. Верховен [10] підкреслює, що концепція морського порту істотно змінилася за останні роки і десятиліття. Змінилася оцінка операційної складової, того, що ми маємо на увазі, коли говоримо про інновації в сфері переробки вантажів, у плані інформаційного обміну, логістики. Відбулися значні зміни в сфері господарської діяльності порту, пов'язані, наприклад, з економією енергоресурсів, скороченням витрат.

На сучасному етапі функціонування портів відмічається швидкий розвиток мультинаціональних глобальних операторів терміналів, які здійснюють свою діяльність в портах по всьому світу, спостерігаються зміни у відносинах між портом і містом. Причому мова йде одночасно про будівництво терміналів у фізичному віддаленні від міської інфраструктури, і в той же час про зближення порту і міста в процесі створення кластера. Відбувається процес регіоналізації, коли група портів здійснює спільну діяльність в рамках створеної мережі в певному географічному периметрі.

Нарешті, прийшло усвідомлення того, що порти є частиною екосистем. Керівник порту обізнаний про екологічну складову діяльності порту, приймає її до уваги. Крім того, сьогодні необхідно брати до уваги людей, що живуть і працюють поблизу портової території. Таким чином, комерційний вимір діяльності порту став в останні роки далеко не єдиним.

Розширилися функції, які виконують портові адміністрації. Дев'яносто відсотків портів світу розвивають економіку портів з участю приватного бізнесу та створення конкурентного середовища. Інфраструктура та земля, на якій знаходиться порт, залишаються за державою. Адміністрація порту управляє цією власністю та дозволяє у державних портах приватизацію портових послуг. Така модель розвитку отримала назву «landlord» або «портовласник»[11].

Портові адміністрації традиційно здійснюють три функції: функцію лендлорда, функцію регулятора (координатора) і оператора. Однак існує і четвертий вимір діяльності портового менеджера - це функція керівника, що впливає на життя місцевої громади. Таким чином, він активний як в економічній, так і в суспільній сфері. Іншими словами, портова адміністрація відповідає за весь кластер, який являє собою будь-який порт.

В Європі очевидні регіональні відмінності в інституціональному забезпеченні портів. Якщо в Південній Європі портові адміністрації управляються, як правило, центральними державними структурами, то в Північній Європі управління і володіння портами здійснюється частіше муніципалітетами. Проте портові адміністрації, особливо які контролюють великі порти, комерціалізовані й існують у формі компаній з обмеженою відповідальністю (біля 51%).

Ще важливіше те, що діяльність портових адміністрацій пов'язана з виконанням місії. Це означає, що відшкодування витрат і одержання прибутку є важливою, але не єдиною метою. Іншими словами, вони повинні дотримуватися балансу між вирішенням суто комерційних завдань і задоволенням суспільних інтересів, що відповідає названій вище функції координатора.

На закінчення слід зазначити, що на даний час головна задача для кожної країни полягає не в тому, щоб підтримувати всю галузь морського транспорту, а в тому, щоб виявляти окремі життєздатні його сектори (наприклад, розвиток круїзного туризму) і сприяти їх розвитку. В окремих секторах можуть з'явитися нові можливості в зв'язку з появою нових мега контейнеровозів, які повинні проходити технічне обслуговування в сухих доках кожні сім з половиною років.

З метою виявлення можливостей країн у сфері розвитку портів і морських перевезень директивним органам необхідно провести ретельну оцінку умов конкуренції в кожному з секторів морського транспорту, які вони мають намір розвивати. Слід враховувати значення відповідного сектора для економіки країни, включаючи можливі синергетичні зв'язки та побічні наслідки інших секторів як в рамках морської галузі, так і за її межами. Також треба мати на увазі, що порти і морські перевезення мають ключове значення для розвитку зовнішньої торгівлі країни. Крім можливостей для отримання доходів і розширення зайнятості в секторі морського транспорту, як правило, ще більш важливе значення має забезпечення національних імпортерів і експортерів доступу до швидкого, надійного та економічного обслуговування в портах незалежно від того, хто є постачальником таких послуг.

Висновки. В умовах посилення процесів інтеграції та глобалізації економічних систем у світовий простір нагальною проблемою є удосконалення методології інституціонального забезпечення усіх секторів економіки України, а особливо водного транспорту у контексті розвитку конкурентоспроможності, захисту навколишнього середовища, соціальної політики.

Основними положеннями удосконалення методології інституціонального забезпечення водного транспорту України з урахуванням міжнародного досвіду є:

- формалізація аспектів дослідження портів (простір; час; соціально-економічний; функціональний; інституційний; організаційний рівень);
- визначення портів як кластерів правил, норм та моделей поведінки на протипагу дослідженню їх у якості об'єктів інфраструктури та вузлів торговельних мереж;
- доцільність досліджень інституціоналізації відносин між «акторами», які взаємодіють на водному транспорті;
- представлення порту як технологічного і економічного вузла контактів та контрактів;
- необхідність «вимірювання» впливу зацікавлених сторін на функціонування та продуктивність порту;
- розгляд конкуренції портів з позиції побудови цільових ланцюгових систем (ланцюгів постачань);
- урахування інституційних змін у портовій індустрії через появу транснаціональних корпорацій, мультинаціональних глобальних операторів терміналів;
- дослідження портів у якості частини екологічної системи;
- формулювання функцій портових адміністрацій: функція лендлорда, регулятора, оператора та керівника, який відповідає за весь портовий кластер;
- розгляд портів як ринкових фірм з урахуванням міжфункціональної інтеграції їхніх бізнес-процесів у сукупності ланцюга цінностей.

У зв'язку з вищенаведеним вважаємо за доцільне вивчати міжнародний досвід досліджень інституціонального забезпечення водного транспорту та впроваджувати найкращі досягнення у розвиток транспортної водної інфраструктури України. Перспективами подальших розвідок інституціонального забезпечення водного транспорту є дослідження інститутів власності та їх впливу на ефективність його функціонування.

Список використаних джерел

1. North, D. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Political economy of institutions and decisions*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 159. URL: www.socialcapitalgateway.org/.../north-d-c-1990-institutions.
2. Ibrahim, K. A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307007>.
3. Robinson, R. (2002). Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm. *Maritime Policy and Management* 29(3), 241-255. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088830210132623>.
4. Porter, M. (1980). *Competitive Strategy: Techniques for Analysing Industries and Competitors*. The Free Press, New York, pp. 422.
5. Notteboom, T., Rodrigue, J-P. (2004). *Inland freight distribution and sub-harborization of port terminals. The 1-st International Conference on Logistics Strategy for Ports, Dalian, China*; Olivier, D. & Slack, B. (2005) *Rethinking the port. Environment and Planning A*, 38(8), 1409-1427.
6. Goss, R. (1979). *A Comparative Study of Seaport Management and Administration*. Government Economic Service, Department of Industry, Trade and Prices & Consumer Protection, U.K., pp. 396.
7. Hall, P. (2002). *The institution of infrastructure and the development of port-regions*. PhD thesis, University of California, Berkeley, U.S., pp. 555.
8. Notteboom, T. & Winkelmann, W. (2002). *Stakeholder relations management in ports: Dealing with the interplay of forces among stakeholders in changing competitive environment*. IAME Conference, Panama.
9. Обзор морского транспорта за 2016 год. URL: unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf.
10. Верховен П. Как управляют портами в Европе. URL: <https://ports.com.ua/articles/kak-upravlyayut-portami-v-evrope>.
11. Мишко А. М. Зарубіжний досвід реалізації ефективних механізмів розвитку морських портів. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/17_2014/31.pdf.

References

1. North, D. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Political economy of institutions and decisions*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 159. URL: www.socialcapitalgateway.org/.../north-d-c-1990-institutions. [in English].
2. Ibrahim, K. A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307007>. [in English].
3. Robinson, R. (2002). Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm. *Maritime Policy and Management* 29(3), 241-255. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088830210132623>. [in English].
4. Porter, M. (1980). *Competitive Strategy: Techniques for Analysing Industries and Competitors*. The Free Press, New York, pp. 422. [in English].
5. Notteboom, T., Rodrigue, J-P. (2004). *Inland freight distribution and sub-harborization of port terminals. The 1-st International Conference on Logistics Strategy for Ports, Dalian, China*; Olivier, D. & Slack, B. (2005) *Rethinking the port. Environment and Planning A*, 38(8), 1409-1427. [in English].
6. Goss, R. (1979). *A Comparative Study of Seaport Management and Administration*. Government Economic Service, Department of Industry, Trade and Prices & Consumer Protection, U.K., pp. 396. [in English].
7. Hall, P. (2002). *The institution of infrastructure and the development of port-regions*. PhD thesis, University of California, Berkeley, U.S., pp. 555. [in English].
8. Notteboom, T. & Winkelmann, W. (2002). *Stakeholder relations management in ports: Dealing with the interplay of forces among stakeholders in changing competitive environment*. IAME Conference, Panama. [in English].
9. *Obzor morskogo transporta za 2016 god. [Overview of maritime transport for 2016]*. URL: unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf [in Russian].
10. *Verhoven, P. Kak upravlyayut portami v Evrope [How to handle ports [in Europe]*. URL: <https://ports.com.ua/articles/kak-upravlyayut-portami-v-evrope> [in Russian].
11. *Mishko, A. M. (2014). Zarublzhniy dosvid reallizatsii effektivnih mehanizmv rozvytku morskikh portiv [Foreign experience in the implementation of effective mechanisms for the development of seaports]*. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/17_2014/31.pdf [in Ukrainian].

ДАНИ ПРО АВТОРА

Кудрицька Наталія Василівна, кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури,
 Інститут економіки та прогнозування НАН України,
 вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна,
 e-mail: natalyust@ukr.net

ДАНИЕ ОБ АВТОРЕ

Кудрицкая Наталья Васильевна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры,
 Институт экономики и прогнозирования НАН Украины,

ул. Панаса Мирного, 26, г. Киев, 01011, Украина,
e-mail: natalyust@ukr.net

DATA ABOUT THE AUTHOR

Kudrytska Natalia, PhD, Senior Researcher, Senior Fellow for Development of Industrial Infrastructure, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine, st. Panasa Myrnoho, 26, Kyiv, 01011, Ukraine, e-mail: natalyust@ukr.net

УДК 658:631.11(477.85)

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2018-38-70-77>

УДОСКОНАЛЕННЯ СТРУКТУРИ РИНКУ ПРАЦІ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ ШЛЯХОМ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СІЛЬСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО ТУРИЗМУ

Мармуль Л.О.
Романюк І.А.

Предметом дослідження є структура ринку праці сільських територій шляхом розвитку підприємств сільського зеленого туризму.

Метою роботи є виявлення проблем і тенденцій зайнятості населення сільських територій та обґрунтування організації альтернативних видів зайнятості на селі шляхом розвитку підприємств сільського зеленого туризму.

Методологічною основою статті стали загальнонаукові методи пізнання, узагальнення, метод порівняльного аналізу, статистичний та інші методи дослідження.

Результати роботи. Ринок праці на селі характеризується згортанням пропозиції робочих місць через холдингізацію аграрного виробництва, його модернізацію. Спостерігається підвищення продуктивності праці, вивільнення великих мас сільського населення, зменшення рівнів його доходів та життєдіяльності. Це спонукає до пошуку та обґрунтування альтернативних видів зайнятості на селі. Одним із них у статті визначено сільський зелений туризм та його підприємства. Тим більше, що організація малих туристичних підприємств та агроосель на селі не потребує значних інвестицій та спеціальної фахової підготовки працівників. Вони ґрунтуються на використанні матеріальних ресурсів фермерських, особистих селянських та домогосподарств, а також традиціях гостинності та сільського укладу життя українців.

Галузь застосування результатів. Результати дослідження можуть бути використані органами державної виконавчої влади при вдосконаленні структури ринку праці сільських територій.

Висновки. З метою розвитку економіки сільських територій та розширення ринку праці для сільських жителів нами запропоновано розвиток підприємств сільського зеленого туризму. Організація нових видів економічної діяльності на сільських територіях покликана підвищити рівень доходів сільського населення. При активному розвитку унікальних та конкурентоспроможних напрямів сільського зеленого туризму, для здійснення яких сільські території використовуються як перевага, а не трактуються як недолік, можливим є вихід на достатньо високий рівень прибутковості. Це дасть поштовх до подальшого розвитку сільської місцевості та виникнення суміжних чи обслуговуючих суб'єктів підприємництва.

Ключові слова: сільські території, підприємства, сільський зелений туризм, ринок праці, зайнятість, альтернативні види, населення, удосконалення.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРУКТУРЫ РЫНКА ТРУДА СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ ПУТЕМ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СЕЛЬСКОГО ЗЕЛЕННОГО ТУРИЗМА

Мармуль Л.А.
Романюк И.А.

Предметом исследования является структура рынка труда сельских территорий путем развития предприятий сельского зеленого туризма.

Целью работы является выявление проблем и тенденций занятости населения сельских территорий и обоснование организации альтернативных видов занятости на селе путем развития предприятий сельского зеленого туризма.

Методологической основой статьи стали общенаучные методы познания, обобщения, метод сравнительного анализа, статистический и другие методы исследования.

Результаты работы. Рынок труда на селе характеризуется свертыванием предложения рабочих мест через холдингизации аграрного производства, его модернизацию. Наблюдается повышение производительности труда, высвобождение огромных масс сельского населения, уменьшение уровней его доходов и жизнедеятельности. Это побуждает к поиску и обоснованию альтернативных видов занятости на селе. Одним из них в статье определено сільський зелений туризм и его предприятия. Тем более, что организация малых туристических предприятий и агроосадеб на селе не требует значительных инвестиций и специальной профессиональной подготовки работников. Они