

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

DOI: 10.5281/zenodo.1252780
КУДРИЦЬКА Н.В.

Методологічні засади дослідження інституціонального розвитку водного транспорту України

Стаття присвячена методологічним засадам дослідження інституціонального розвитку водного транспорту України в контексті глобалізаційних та інтеграційних процесів до світової та європейської транспортних систем. З урахуванням основних ознак методології інституціоналізму окреслені можливі напрями досліджень розвитку портів. Представлена структура державних та спеціалізованих установ і організацій управління морським та річковим транспортом України. Розроблена схема міжнародних організацій у галузі морського та річкового транспорту. Сформульовані етапи та можливі варіанти проведення інституціонального реформування морських портів України.

Ключові слова: методологічні засади, інституціональне забезпечення, водний транспорт, етапи реформування портів.

КУДРИЦКАЯ Н.В.

Методологические основы исследования институционального развития водного транспорта Украины

Статья посвящена методологическим основам исследования институционального развития водного транспорта Украины в контексте глобализационных и интеграционных процессов в мировую и европейскую транспортные системы. С учетом основных признаков методологии институционализма очерчены возможные направления исследований развития портов. Представлена структура государственных и специализированных учреждений и организаций управления морским и речным транспортом Украины. Разработана схема международных организаций в области морского и речного транспорта. Сформулированы этапы и возможные варианты проведения институционального реформирования морских портов Украины.

Ключевые слова: методологические основы, институциональное обеспечение, водный транспорт, этапы реформирования портов.

KUDRYTSKA N.V.

Methodological bases of research of institutional development of water transport of Ukraine

The article is devoted to the methodological principles of the study of institutional development of water transport of Ukraine in the context of globalization and integration processes in the world and European transport systems. Taking into account the main features of the methodology of

institutionalism, possible directions of port development research are outlined. The structure of state and specialized institutions and organizations of management of sea and river transport of Ukraine is presented. The scheme of international organizations in the field of sea and river transport is developed. The stages and possible variants of the institutional reform of the sea ports of Ukraine are formulated.

Key words: *methodological principles, institutional support, water transport, stages of port reforming.*

Постановка проблеми. Сучасним тенденціям світової економіки притаманна динамічність та циклічність, що визначається багатфакторним системним процесом глобалізації, розвиток та посилення масштабів якої здійснюється під впливом різноманітних чинників. Світ став не лише взаємозалежним, але і взаємовразливим. Доказом цього є результати кризових явищ у світовій економіці. Хоча взаємозалежність стає досить явно вираженою, рівень впливу тих або інших процесів на кожну країну відрізняється. Це, насамперед, пов'язано з рівнем інституціонального забезпечення кожної країни та світу загалом. Таким чином, світове господарство являє собою сукупність національних господарств різного рівня інституціонального забезпечення.

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

Актуальність досліджень інституціонального розвитку водного транспорту України підтверджена у важливих нормативно-правових актах, зокрема, в Угоді про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», проекті Національної транспортної стратегії на період до 2030 р.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Науковими дослідженнями інституціонального розвитку водного транспорту займається багато вітчизняних та зарубіжних вчених [1–5].

У навчальному посібнику [1], розробленому фахівцями Державтотранс НДІ проекту, надана характеристика діяльності міжнародних організацій у сфері морського та річкового транспорту; викладено суть міжнародних конвенцій та угод функціонування даного сектору транспорту.

Стаття Шульженко Ф. П., Гайдуліна О. О., Кундрика Р. С. [2] присвячена проблемам удо-

сконалення системи управління та контролю за діяльністю морського та річкового транспорту України.

У статтях зарубіжних авторів [3, 4] багато уваги приділено аспектам теоретичної бази концептуалізації морських портів як інституційних та оперативних кластерів, визначенню ролі портів у зв'язку із інституційними змінами портової індустрії в сучасних економічних умовах.

Стаття Ільченко С.В. [5] окреслює проблеми організаційно-економічних основ інституціонального реформування морських портів.

Метою статті є удосконалення засад інституціонального розвитку водного транспорту України на основі методології інституціоналізму та урахування міжнародного досвіду.

Виклад основного матеріалу. У процесі багатовікової еволюції цивілізації відбувається формування і розвиток нових інститутів, які відображають органічну єдність економічного, правового, соціального і політичного напрямку в житті суспільства. Представники інституціоналізму звертають особливу увагу на необхідність вивчення цієї єдності, що становить важливий аспект методології досліджень. Для методології інституціоналізму властиві наступні ознаки [6]:

1) надання більшого значення розумінню, ніж прогнозуванню;

2) урахування невизначеності і підкреслення в зв'язку з цим кордонів можливого передбачення фактичного майбутнього на відміну від передбачення в контексті моделі;

3) сприйняття економічної теорії як поєднання індукції та дедукції;

4) підхід до розгляду економіки як органічного системного цілого, яке еволюціонує в часі і просторі;

5) значення інструменталізму і прагматизму в якості основи для вирішення проблем;

6) підкреслення неминучості нормативних елементів в економічній теорії, особливо в аспекті застосування теорії до питань політики і економічного значення держави, як селективних, часом неявних, нормативних передумов;

7) проголошення відкритого вираження ціннісних суджень, обговорення і критика їх у відкритих дискусіях;

8) моделювання паттернів (англ. pattern – зразок, шаблон; форма, модель, діаграма, схема–образ, що діє як уявлення, або чуттєве поняття, завдяки якому виявляються закономірності, які існують в природі і суспільстві), а не обмеженого причинно–наслідкового пояснення;

9) підтримка методологічного колективізму в чистому вигляді, або в поєднанні із збагаченим і неідеологізованим методологічним індивідуалізмом.

Морські порти з самого початку торгового мореплавання зіграли і продовжують виконувати важливу місію в історії людства. Потреба у збільшенні дальності маршрутів, з одного боку, спонукала учасників морського перевізного процесу удосконалювати засоби мореплавання і постійно диверсифікувати набір портових послуг, підвищувати рівень їх якості, з іншого – інфраструктурне добре оснащені морські порти й якісні портові послуги дозволяли освоювати все більше далеких маршрутів і прокладати торгові шляхи, розширювати морські комунікації. Таким чином, спостерігався процес ланцюгової реакції, коли причина і наслідок періодично мінялися місцями, обумовлюючи історичний прогрес і розширення ареалу торгового мореплавання.

Інститути розвитку водного транспорту України можуть бути представлені як: система організацій та установ (державних та спеціалізованих установ України, на які покладені функції контролю та управління; міжнародних організацій у галузі морського та річкового транспорту; навчальних закладів та учбових центрів, які проводять підготовку кадрів); нормативно–правова база, норми і нормативи, форми власності, ліцензійні умови, економічні та технічні обмеження тощо.

На рис. 1 надана структура системи державних та спеціалізованих установ і організацій управління та контролю за діяльністю морського та річкового транспорту України.

Зі стрімким поширенням процесів глобалізації в світовому господарстві роль транспорту, особливо морського, залишається незмінно високою. У системі глобалізаційних процесів, які відбуваються у світовому господарстві, транспорт займає особливе місце – він є технічним чинником, що зміцнює зв'язки між найвіддаленішими куточками планети. Транспортні перевезення та процеси глобалізації є взаємозалежними явищами у світовому господарстві. Транспорт функціонує на різних рівнях глобалізації, забезпечуючи доступ окремих компаній до світового рівня, який характеризується посиленням економічної взаємозалежності країн



Рисунок 1. Система установ і організацій управління і контролю за діяльністю морського та річкового транспорту України

Джерело: складено автором за: «Система управління морським транспортом України» // Шульженко Ф.П., Гайдунін О.О., Кундрік Р.С. Транспортне право (2005). URL: <http://readbookz.com/book/222/8687.html>

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

і регіонів, переплетенням їх господарських комплексів та економічних систем. У той же час окремі країни, компанії впливають на чинники глобалізації, створюючи нові транспортні технології, підвищуючи рівень транспортних послуг тощо.

На рис. 2 надана структура міжнародних організацій морського та річкового транспорту, які регламентують три сфери діяльності:

- розвиток торговельного судноплавства;
- безпеку судноплавства;

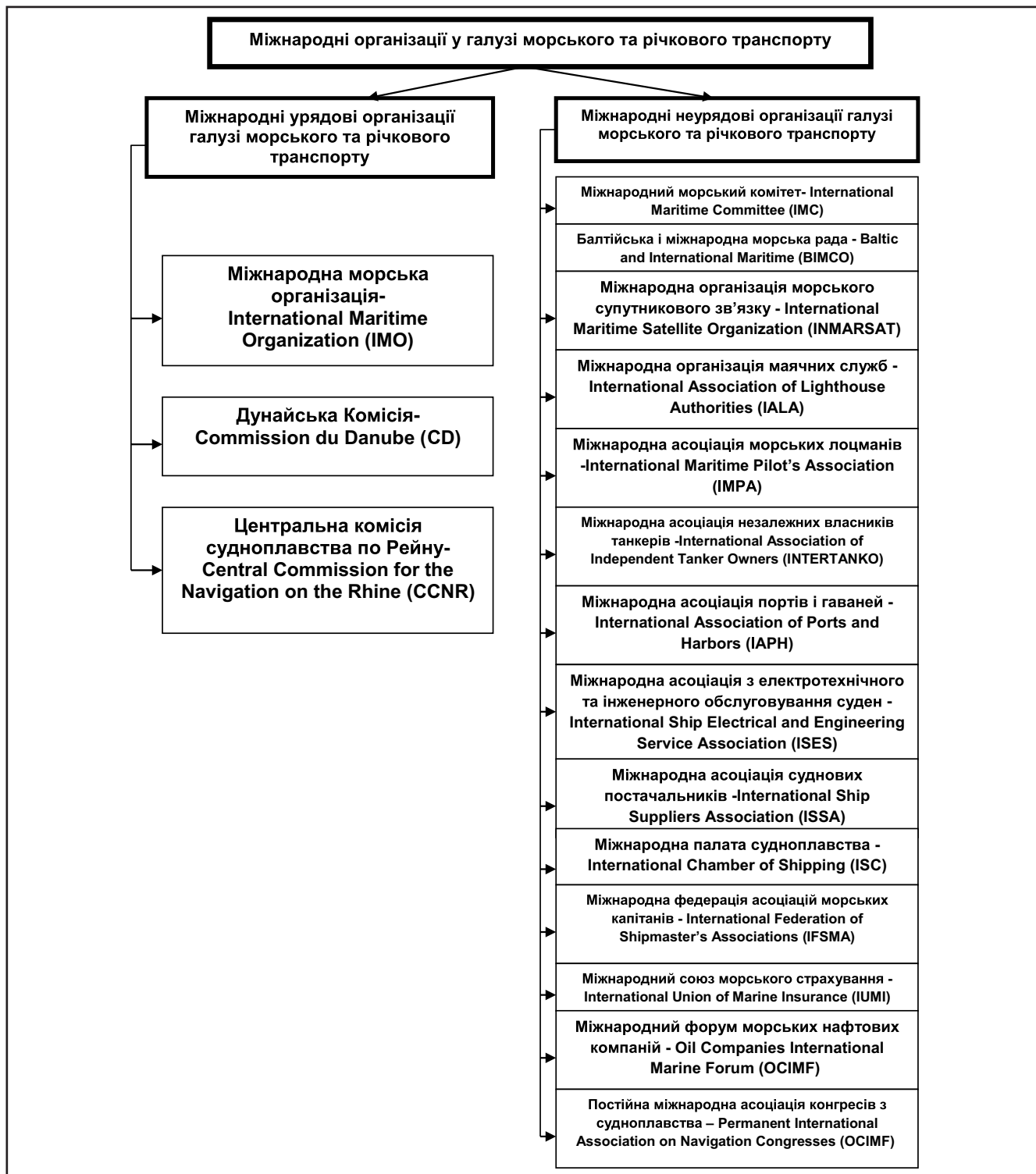


Рисунок 2. Міжнародні організації у галузі морського та річкового транспорту

Джерело: складено автором за: «Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорт» в 4 т. Том 4. Морський і річковий транспорт: Навчальний посібник / за ред. А.М.Редзюка, І.В.Морозової. – К. ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2009. – 216 с.

– майнову відповідальність перевізника.

Підготовку кадрів для морського та річкового транспорту України проводять Київська державна академія водного транспорту ім. Конашевича, Одеський національний морський університет, Ізмаїльський інститут водного транспорту, Херсонська державна морська академія. В Одесі функціонує учбовий центр фахівців морського транспорту, який здійснює підготовку плавскладу згідно вимогам Міжнародної конвенції про підготовку, дипломування моряків і несення вахти.

Дуже важливою проблемою удосконалення управління морськими портами є формування методичного забезпечення інституціонального їх реформування. Основою економічної реформи портів мають бути поступові перетворення діючих інститутів: державного управління, фінансової системи, прав власності, соціальної інфраструктури. Посилення грошово-кредитної і фінансової політики має здійснюватися тільки на умовах проведення реальних перетворень в інституціональній сфері, орієнтованих на скорочення державного втручання в економіку портів. Приватні підприємства гнучко та ефективно реагують на скорочення грошової маси, підвищення відсоткових ставок, лібералізацію господарської діяльності.

Системні інституціональні перетворення – єдина можливість майбутнього економічного зростання. Це особливо важливо, якщо мати на увазі, що системні зміни мають, як правило, незворотний характер. У зв'язку з цим потрібно негайно починати проведення активної політики системних перетворень, які мають за мету створення теоретичних основ ринкової конкуренції морських портів. Це унікальна і складна задача, яка порушує інтереси як великого капіталу, так і більшості трудових колективів морських портів.

Сформулюємо чотири етапи проведення інституціональних реформ портів [6]:

Перший етап пов'язаний з розробкою концепції реформування портів, яка включає визначення мети, розробку змісту, засобів реформи, контроль та регулювання державних функцій, оцінку фінансових результатів реформи, розподілення відповідальності у проведенні реформи.

Формування концептуальної основи проведення інституціональної реформи в морських портах визначається причинами проведення портівих реформ, політикою реформування, місією морських портів («сприяти розвитку морської транспорт-

ної інфраструктури України та підвищенню конкурентоспроможності українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи та створення умов і механізмів для залучення інвестицій» [7]), основними моделями управління портом, засобами та інструментами реформування, проектуванням регуляторної системи порту, фінансовим результатом портового реформування.

На даний час усі порти України мають державну форму власності, проте якщо розглядати не порт загалом, а окремі його складові, то можна сказати, що процес реформування портів триває. Є багато варіантів реформування портів, включаючи: модернізацію портового менеджменту; лібералізацію і дерегуляцію портівих послуг; комерціалізацію; корпоратизацію та приватизацію.

Перші два варіанти припускають, що морські торговельні порти засновані на державній формі власності і входять до сфери управління Міністерства інфраструктури України, яке є органом управління майном портів.

Третій варіант передбачає, що морські торговельні порти, засновані на змішаній формі власності, входять до складу Міністерства інфраструктури України, яке є органом управління державним майном.

І останні два варіанти реформування передбачають, що морські торговельні порти засновані на приватній формі власності і не входять до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

Другий етап інституціональних реформ портів пов'язаний з новим визначенням повноважень державної влади (функції, послуги і моделі керівництва порту), визначає ряд типових структур управління, які використовуються портами по всьому світу. Цей етап визначає організаційно-правові положення, які порти беруть на себе і визначає для кожної альтернативної структури управління схеми, в яких встановлюються завдання для різних структурних підрозділів. Результатом вибору є визначення організаційної моделі і набору майна та послуг, які є специфічною ціллю реформування. По завершенні даної задачі дослідження, повинно бути досягнуто краще розуміння різних видів портового управління і форм власності, їх відповідні сильні та слабкі сторони. Визначається, які варіанти можуть з більшою вірогідністю використовуватися у конкретних портових умовах.

Третій етап пов'язаний з підготовкою законодавчих положень, він включає аналіз правових

і договірних засобів, обґрунтування дій по вдосконаленню специфічних механізмів портової реформи й правової схеми, базуючись на державних, економічних, фінансових, політичних, соціальних задачах та цілях.

Четвертий етап передбачає підготовку проведення інституціональної реформи, яка включає розробку фінансових моделей, оцінку витрат (капітальних, операційних, на технічне обслуговування), встановлення тарифних планів, оцінку ринкового попиту і доходів, визначення урядової підтримки (гарантії, інвестиційне сприяння тощо), обґрунтування операційних контрактів і фінансових договорів, підготовка документів на тендер.

Задачами синтезу дослідження є етапи портової реформи, варіанти реформування організаційно-правової форми діяльності портів і методи обґрунтування ефективності інституціональних реформ морських портів. Ці задачі дозволяють отримувати практичні поради щодо використання механізмів портового реформування та їх застосування в належній послідовності для максимізації шансів на успіх.

Досвід європейських країн свідчить про те, що найбільш ефективно розвиваються морські порти, територія та акваторія яких, а також гідротехнічні споруди і важка техніка знаходяться у власності місцевих органів влади (муніципальної, комунальної). Наприклад, до них відносяться порти Німеччини (Гамбург, Бремен, Бремерхафен, Вільгельмсхафен), Нідерландів (Роттердам), Бельгії (Антверпен, Остенде, Гент), Італії (Генуя), Великобританії (Бристоль, Портсмут), в яких реалізований варіант так званої часткової або вибіркової приватизації, який полягає у передачі частини функцій порту в приватні руки.

Висновки

Підбиваючи підсумки розгляду інституціонального забезпечення водного транспорту, можна зробити висновок, що світова та європейська бізнес-практика в розвинених країнах свідчить, що розширення сфери партнерських відносин забезпечується створенням розгалуженої мережі спеціальних інститутів – агентств, акціонерних компаній, державних корпорацій та асоціацій з широкими повноваженнями в розробці політики і стандартів.

При проведенні реформ у сфері інституціонального забезпечення морського та річкового тран-

спорту в Україні необхідно вивчити міжнародний досвід. Проте необхідно виважено підходити до процесу реформування, враховувати інтереси національних судновласників, перевізників, працівників галузі, розробляти заходи, які будуть прияти підвищенню конкурентоспроможності українських портів на міжнародному ринку послуг.

Список використаних джерел

1. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту.– Том 4. Морський і річковий транспорт: Навчальний посібник / за ред. А.М. Редзюка, І.В. Морозової.– К. ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2009.–216 с.
2. Система управління морським транспортом України// Шульженко Ф. П., Гайдюлін О. О., Кундрик Р. С. Транспортне право (2005).– URL: <http://readbookz.com/book/222/8687.html>.
3. Ibrahim K. A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters. URL:<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307>.
4. Robinson, R., 2002, Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm. Maritime Policy and Management 29(3), 241–255.
5. Ільченко С.В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&Z21ID=&Image_file_name=DOC/2007/07isvrmp.zip&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1.
6. Методологія інституціональної економіки.– URL: http://studbooks.net/27276/ekonomika/metodologiya_institutsionalnoy_ekonomiki.
7. Державне підприємство Адміністрація морських портів України .– URL: <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo/misiya-pidpriemstva>.

References

1. Mizhnarodni orhanizatsii, konventsii ta bahatostoronni uhody v haluzi transportu.– Tom 4. Morskyi i richkovyi transport: Navchalnyi posibnyk / za red. A.M. Redziuka, I.V. Morozovoi.– K. DP «DerzhavtotransNDIproekt», 2009.–216 s.
2. Systema upravlinnia morskym transportom Ukrainy// Shulzhenko F. P., Haidulin O. O., Kundryk R. S. Transportne pravo (2005).– URL: <http://readbookz.com/book/222/8687.html>.
3. Ibrahim K. A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational

clusters. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307>.

4. Robinson, R., 2002, Ports as elements in value-driven chain systems: The new paradigm. *Maritime Policy and Management* 29(3), 241–255.

5. Ilchenko S.V. Orhanizatsiino-ekonomichni osnovy instytutsionalnoho reformuvannia morskykh portiv. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&Z21ID=&Image_file_name=DOC/2007/07isvrmp.zip&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1.

6. Metodologiya institutsionalnoj ehkonomiki.– URL: http://studbooks.net/27276/ekonomika/metodologiya_institutsionalnoj_ekonomiki.

7. Derzhavne pidpriemstvo Administratsiia morskykh portiv Ukrainy .– URL: <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo/misiya-pidpriemstva>.

Дані про автора

Кудрицька Наталія Василівна,

к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування НАН України

01011, м. Київ, вул. П.Мирного, 26,

e-mail: natalyust@ukr.net

Данные об авторе

Кудрицкая Наталья Васильевна,

к.э.н., с.н.с., Институт экономики и прогнозирования НАН Украины

01011, г. Киев, ул. П. Мирного, 26

e-mail: natalyust@ukr.net

Data about the author

Natalia Kudrytska,

Ph.D., Senior Scientist, Institute for Economics and Forecasting National Academy of Sciences of Ukraine

01011, Kiev, str. P.Mirnogo, 26

e-mail: natalyust@ukr.net

УДК: 657.346.6

DOI: 10.5281/zenodo.1252790

КУЗУБ М.В.,
БЕЛОУС Н.Д.

Особливості аналізу виробництва молока

При економічному аналізі економічного виробництва та собівартості молока в господарствах і підприємствах необхідно правильно визначити систему взаємопов'язаних показників, які повинні найбільш об'єктивно відобразити її рівень. Молочна галузь належить до провідних у харчовій промисловості та формує достатньо привабливий за обсягом ринок. Це пов'язано з тим, що продукція молочної галузі займає важливе місце у споживанні.

У статті розглянуто організаційно-методичні аспекти аналізу наявності та руху виробництва та собівартості молока.

Ключові слова: облік продукції тваринництва, біологічні активи, оцінка сільськогосподарської продукції, динаміка виробництва молока, собівартість молока.

КУЗУБ М.В.,
БЕЛОУС Н.Д.

Особенности анализа производства молока

При экономическом анализе экономического производства и себестоимости молока в хозяйствах и предприятиях необходимо правильно определить систему взаимосвязанных показателей, которые должны наиболее объективно отражать ее уровень. Молочная отрасль относится к ведущим в пищевой промышленности и формирует достаточно привлекательный по объему рынок. Это связано с тем, что продукция молочной отрасли занимает важное место в потреблении.

В статье рассмотрены организационно-методические аспекты анализа наличия и движения производства и себестоимости молока

Ключевые слова: учет продукции животноводства, биологических активов, оценка сельскохозяйственной продукции, динамика производства молока, себестоимость молока.

KUZUB M.V.,
BIELOUS N.D.

Features of milk production analysis

Urgency of the research. In the economic analysis of production economy and the cost of milk in economies