

УДК 656.615.003 (477)

С.М. Мінакова

**ФАКТОРИ ТА ПРИНЦИПИ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ  
ВНУТРІШНЬОГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН  
У ПОРТОВОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАЇНИ**

*Спроби, які були зроблені на перших етапах трансформації транспортного комплексу України в цілому, де морським портам належить визначна перерозподільча роль, не мали характеру комплексності. Транспортні підприємства не були розглянуті як єдиний системний об'єкт державного управління, був використаний традиційний галузевий підхід по кожному окремого виду транспорту.*

*Сьогодні у своїй більшості збережені підходи планової економіки, державна складова перевищує розумно необхідний рівень, стан впроваджених реформ є незадовільним, основна більшість яких або тільки починається, або перебуває в зародковому стані, не закінчено формування законодавчо-правової бази, яка була б адекватна ринковим умовам, відсутні необхідні організаційно-економічні механізми, зони відповідальності та інструменти фінансування, які б враховували специфіку різних видів транспорту, та насамперед портів комплексів України.*

*Очевидна необхідність впровадження ефективних механізмів фінансово-економічного, організаційно-економічного, інноваційного розвитку, максимально адаптованого до особливостей транспортної галузі та відповідне вимогам сучасної світової економічної системи.*

**Ключові слова:** підвищення конкурентоспроможності, внутрішньогосподарські відносини, ринок транспортних послуг, ринкова економіка.

*Попытки, которые были сделаны на первых этапах трансформации транспортного комплекса Украины в целом, где морским портам принадлежит выдающаяся перераспреде-*

© Мінакова С.М., 2013

*лительная роль, не имели характера комплексности. Транспортные предприятия не были рассмотрены как единый системный объект государственного управления, был использован традиционный отраслевой подход по каждому отдельному виду транспорта.*

*Сегодня в своем большинстве сохранены подходы плановой экономики, государственная составляющая превышает разумно необходимый уровень, состояние внедренных реформ является неудовлетворительным, основная масса которых только начинается, или находится в зачаточном состоянии, не закончено формирование законодательно-правовой базы, которая была бы адекватна рыночным условиям, отсутствуют необходимые организационно-экономические механизмы, зоны ответственности и инструменты финансирования, которые бы учитывали специфику различных видов транспорта, и прежде всего портных комплексов Украины.*

*Очевидна необходимость внедрения эффективных механизмов финансово-экономического, организационно-экономического, инновационного развития, максимально адаптированного к особенностям транспортной отрасли и соответствующего требованиям современной мировой экономической системы.*

**Ключевые слова:** повышение конкурентоспособности, внутрихозяйственные отношения, рынок транспортных услуг, рыночная экономика.

*Attempts that were made at the early stages of transformation of the transport complex of Ukraine as a whole, where the sea ports belongs to the redistributive role, did not have the nature of complexity. Transport companies have not been considered as a single the system object of government, was used traditional sectoral approach for each individual type of transport.*

*One of the main issues, which plays a key role in the implementation of port their direct functions and shaping it as a competitive centre of redistribution is the balance between potential port capacities and demand. The first of the factors that determined by the*

*presence of the necessary infrastructure, prone to technological and moral wear and tear (for example, failure of port depths, shortage of warehouse areas, deterioration of the main port of productive assets, etc) or restriction of its location in urban space (pressure from the urban economy, which limits and defines the main activities of the port itself, leads to the fact that some transport and passenger flows disappear completely or port adopts or maintains a very limited number. This circumstance, in turn, leads to a reduction of the operating port infrastructure.*

*The second factor is connected with the rules defined by the international Maritime trade in investing in modern berths, the presence of logistics centres in the port, modern coordinating the port of the administrative apparatus, communication and information infrastructure, and other factors not directly related to the port of economic activity, but that cannot be ignored in the first place, the possibility of providing quality tourist*

*Today the majority saved approaches planned economy, government component exceeds a reasonable level, and the state introduced reforms is unsatisfactory, the bulk of which only begins, or is in its infancy, is not completed and the formation of the legislative base, which would be adequate to market conditions, lack the necessary organizational and economic mechanisms, responsibilities and funding instruments that would take into account specific features of various types of transport, and first of all the port complexes of Ukraine.*

*An obvious need for the introduction of effective mechanisms of financial and economic, organizational-economic, innovative development, the most adapted to the specificities of the transport industry and the relevant requirements of the modern world economic system.*

**Keywords:** *increase of competitiveness, internal relations, the market of transport services, the market economy.*

**Постановка проблеми.** Підвищення конкурентоспроможності та ефективності роботи морських портів можливе лише за умови комплексного вирішення проблем збалансованого розвитку транспортної інфраструктури, системи мультимодального транспортного господарства, як основних елементів розвитку внутрішнього потенціалу держави, модернізації управління морськими портами, як інтегрованими складовими транспортних систем різного технологічного напрямку, запровадження єдиних стандартів якості управління і забезпечення необхідного рівня інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

Вирішення цих питань можливе лише за умов формування стабільної законодавчої бази, в якій вирішені питання взаємодії основних учасників один з одним і з державними структурами, скориговані фінансово-економічні проблеми, митні процедури, питання прав і обов'язків сторін.

Центральним питанням і одним з найважливіших при формуванні внутрішньогосподарських відносин є питання визначення структури і розмірів матеріальних витрат.

В даний час проблемою для багатьох господарств є доведення до підрозділів обґрунтованих лімітів витрат, ця робота вимагає напружених і обґрунтованих норм, постійного контролю за їх дотриманням та продуманої системи матеріального стимулювання та обов'язкових заходів відповідальності, а також кропіткої роботи по складанню планів і програм розвитку. Проблема посилюється ще й тим, що на багатьох підприємствах практично припинено складання нормативно-прогнозних прогресивних технологічних карт, що позбавляє їх можливості формувати та використовувати обґрунтовані нормативи.

Система внутрішньогосподарського госпрозрахунку, яка існувала впродовж тривалого періоду, стала неприйнятною в ринкових умовах. Сьогодні підприємство повинно самостійно визначати цілі діяльності і організувати систему внутрішньогосподарських економічних відносин, яка буде забезпечувати досягнення визначених та поставлених цілей, узгоджувати інте-

реси кожного працівника підрозділу і підприємства в цілому. Тобто виникла необхідність організації внутрішньогосподарських економічних відносин, які адекватні сучасним умовам господарювання.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** Проблема внутрішньогосподарських відносин активно обговорюється в сучасній і зарубіжній науковій літературі.

Використання процедури бюджетування, як складової внутрішньогосподарського економічного механізму, розглядалися у роботах [1, 2], система внутрішньогосподарського господарського розрахунку досліджена в роботі [3], підвищення конкурентоспроможності розглядалося у роботах [4, 7].

**Завдання дослідження.** Можливість покращення транспортного сполучення країни із світовим економічним товариством, можливість доступу на зовнішні, бажані, перспективні для українських товарів ринки з'являється в тому разі, коли в країні поряд із наявністю розгалуженої мережі шляхів сполучення, безумовно у відповідному стані, існують і високо розвинуті центри розподілення вантажних та пасажирських потоків, у першу чергу звісно, морські порти країни.

Тобто необхідність покращення роботи портів, проведення модернізації портових об'єктів, вдосконалення існуючих методів роботи, у тому числі заміна системи паперового документообігу електронними засобами, створення єдиного інформаційного простору портового співтовариства, знищення можливості існування корупційних схем у морських портах країни, забезпечення рівного доступу користувачів до постійних устроїв порту та багато інших питань очевидні та незаперечні. Але здійснення цих планів унеможлиблюється відсутністю певних ресурсів, в першу чергу фінансових.

Капіталоємність та довготривалий термін окупності основних портових активів, необхідність придбання сучасної техніки та програмного забезпечення до неї, здійснення програм розвитку портових територій, як то побудова причалів сучасного рівня якості та безпеки, намів нових територій, розширення по-

ртових зон за рахунок прилеглих територій – лише деякі з причин, які вимагають пошуку вкрай необхідних для цього фінансових ресурсів, повні обсяги яких не можливо забезпечити лише використанням внутрішнього економічного резерву. Тому і постає задача пошуку підходів, які будуть сприяти залученню зовнішніх інвестицій у портовий сектор.

**Основний матеріал дослідження.** В сьогоdnішніх умовах порти, як державні підприємства, будують свою роботу у безпосередній взаємодії із підприємствами різних форм власності та різних організаційно-правових форм, що веде до необхідності будувати внутрішньогосподарський механізм економічних відносин з урахуванням інтересів держави, з одного боку, та власників, з іншого. Ситуація ще більше ускладнилася після введення в дію нового законодавства про морські порти України.

Даний закон та супутні законодавчі акти розглядають морський порт лише як територію, на якій розташовані підприємства та організації різних форм власності – державної, комунальної, муніципальної, приватної. З'являється можливість формування акціонерних товариств з певним переліком відповідних можливостей, в першу чергу, права здійснювати емісію цінних паперів та запропонування їх на біржах, у тому числі міжнародних, що надасть можливість залучати вкрай необхідні обсяги інвестиційних ресурсів в обмін на право стати власником.

Тобто кожна організаційно-правова форма господарювання відрізняється своєю особистою системою економічних відносин, яка визначає не лише характер зовнішніх взаємозв'язків, а також і мотивацію праці робітників, роботу усіх підрозділів, характер їх фінансово-економічної, інноваційної, соціальної тощо діяльності.

Попре різноманіття існуючих внутрішньогосподарських механізмів, важливим є той факт, що вони повинні будувати та враховувати систему горизонтальних зв'язків, які складаються між підрозділами, вертикальних – зв'язок Адміністрації морських портів України та підприємств різних форм власності,

функціонуючих в межах певного морського портового комплексу.

Слід враховувати і той факт, що на ефективність роботи цих підприємств, в значній мірі впливають окрім внутрішніх, також і зовнішні фактори, які можуть бути настільки впливовими, що мають здатність визначати або коригувати увесь внутрішньогосподарський механізм підприємства.

Аналіз досвіду роботи підприємств транспорту в розвинених країнах призводить до висновку, що їх стабільно високі результати визначаються забезпеченням взаємодії технологічних, організаційних і соціальних елементів виробництва, що досягається завдяки реалізації нової концепції розвитку економіки. Основу цієї концепції складає орієнтація управління на людину, на відміну від застосовуваних тривалий період часу методів, при яких головними об'єктами управління були комплекси машин і технологічні процеси.

Внутрішньогосподарські економічні відносини та їх організаційно-правові форми складають внутрішні чинники формування соціально-економічної ефективності підприємств, визначальний вплив на яку має форма власності на засоби виробництва та яка виступає фундаментом будь-якого економічного механізму.

Використання процедури бюджетування як складової внутрішньогосподарського економічного механізму можна розділити на дві частини. Перша – це розробка стандартів (норм, нормативів) витрат технологічних матеріалів і ресурсів, складання підвищених норм виробничих витрат за їх статтями у відповідності з технологіями здійснення робіт.

Друга складова бюджетування – це власне розробка самих бюджетів на основі первинної нормативної бази як першої складової бюджетування. До основних видів бюджетів слід віднести: виробничі бюджети, часткові бюджети, загальний бюджет господарства. Крім цих основних видів бюджетів можуть складатися інші, допоміжні, такі як бюджет збутових витрат, бюджет адміністративних витрат, бюджет фінансових результатів й т.ін.

Завдання допоміжних бюджетів полягає у деталізації окремих складових основних бюджетів, їх аналіз та підготовка інформації до складання основних бюджетів, а також забезпечення зв'язку з бухгалтерським обліком за його Національними стандартами (положеннями).

Таким чином, внутрішньогосподарський механізм портового комплексу, з одного боку, має забезпечувати зовнішні зв'язки останнього і створювати відповідні умови отримання доходу. З іншого боку, цей механізм повинен бути спрямований на розвиток виробничих відносин усередині портового комплексу. У першому випадку його принципи цілком визначаються особливостями господарського механізму суспільства (домінуючою формою власності на засоби виробництва, існуючими системами ціноутворення, оподаткування, планування тощо), а в другому випадку – особливостями виробничих та позавиробничих відносин у самому портовому комплексі.

Інтеграція технологічних, організаційних і соціальних процесів досягається шляхом створення внутрішнього господарської соціальної інфраструктури, основу якої складає набір чинників, що формуються в результаті задоволення комплексу соціальних вимог. По своїй економічній природі структура підприємства являє собою складову частину виробничих сил суспільства, що виконує функції забезпечення умов ефективного розвитку даної виробничої системи.

Існування внутрішньогосподарського механізму портових підприємств та організацій унеможливується врахуванням лише їх внутрішнього устрою. Портове товариство як система, система відкрита та динамічна потребує визначення всіх факторів впливу та їх врахування для створення життєздатної конкурентоспроможної портової структури. А організація управління на основі децентралізованого оперативного управління є першим кроком на шляху вдосконалення організаційно-економічних відносин у морських портах. Надалі вдосконалення цих економічних відносин має здійснюватися у напрямі децентралізації підприємницької відповідальності. За цією концепцією центр

відповідальності перетворюється у внутрішньогосподарську підприємницьку структуру, яка діє у межах однієї фінансової системи підприємства і працює на прибуток. Відповідно основним показником діяльності таких підрозділів є прибуток, а всі центри відповідальності стають центрами прибутку.

У умовах ринкової економіки, на відміну від централізованого управління, де основними мотиваційними чинниками розвитку підприємства були план і централізовані капіталовкладення або довгострокові державні кредити, які в більшості випадків не поверталися, сучасні мотиви розвитку обумовлені внутрішніми і зовнішніми факторами діяльності підприємств.

На всіх підприємствах, поза залежності від форм власності, показником фінансового результату господарської діяльності є прибуток. Порядок використання прибутку визначається власником підприємства або уповноваженим їм органом відповідно до статуту підприємства.

Державний вплив на вибір напрямів та обсягів використання прибутку (доходу) здійснюється через податки, податкові пільги, а також економічні санкції відповідно до законодавства України.

Підприємство реалізує свою продукцію у вигляді комплексу послуг за цінами і тарифами, які встановлюються самостійно або на договірній основі, а у випадках, передбачених законодавчими актами України, за державними цінами і тарифами. В розрахунках із зарубіжними партнерами застосовуються контрактні ціни, що формуються відповідно до умов і цін світового ринку.

На продукцію підприємств, що займають монопольне становище на ринку товарів та послуг, визначають масштаб цін в економіці і соціальну захищеність населення, допускається державне регулювання згодне з Законом України "Про ціни і ціноутворення". При цьому державні ціни побудовані з урахуванням середньогалузевої собівартості продукції і забезпечення мінімального рівня рентабельності продукції, на яку вони поширюються.

Такий підхід вкрай негативний і веде до виродження всієї системи господарювання на транспорті, оскільки виключає можливість побудови вільного висококонкурентного ринку транспортних послуг, технічне, інформаційне, технологічне і моральне старіння інфраструктурного базису виробництва, втрати основних вантажопотоків і виведення українських потужностей щодо переміщення вантажів і пасажирів зі світового ринку транспортних послуг.

**Висновки.** На ефективність роботи морських портових комплексів в значній мірі впливають окрім внутрішніх, також і зовнішні фактори, які можуть бути настільки впливовими, що мають здатність визначати або коригувати увесь внутрішньогосподарський механізм. Ці фактори сформовані за різними рівнями, при цьому доведено, що портове товариство як система відкрита та динамічна потребує визначення всіх факторів впливу та їх врахування для створення життєздатної конкурентоспроможної портової структури.

Багато морських портів позбавляється можливості якісного надання послуг і гостро потребує нових підходів до управління або повної реорганізації портових зон. Важливо, щоб при цьому враховувалися дві обставини. Насамперед, необхідність орієнтації на споживача, по-друге, необхідність розуміння того, що успіх, динамізм розвитку і продуктивність безпосередньо залежать від наявності інформаційного менеджменту, якості їх знань, керуючих технологій, а не тільки від наявності традиційних факторів виробництва.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Буркинський Б.В. *Організаційно-економічні аспекти формування морегосподарського комплексу України* / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. – 94 с.

2. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торговельних портів України / Б.В. Буркинський, М.І. Котлубай, О.М. Котлубай // *Економіка України*. – 2006. – № 11. – С. 12-18.
3. Ильченко С. В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине / С.В. Ильченко // *Економіка і регіон*. – 2012. – № 2 (33). – С. 74-78.
4. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2004. – 454 с.
5. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография / М.И. Котлубай. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.
6. Мінаков В.М. Сучасні тенденції розвитку морського транспорту / В.М. Мінаков // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць*. – Одеса, 2010. – Вип. 31. – С. 251-258.
7. Чекаловець В.І. Розвиток морських торговельних портів України у конкурентному середовищі / В.І. Чекаловець, С.В. Крижановський // *Економіка України*. – 2006. – № 1. – С. 32-39.

Стаття надійшла до редакції 02.12.2013

#### Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія і кібернетика» Одеського національного морського університету **Г.С. Махуренко**

доктор економічних наук, старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **С.В. Ільченко**