

**Key words:** *agricultural enterprises, efficiency, profitability, economic-mathematical model, correlation-regression model, gross output, labor productivity, plant and equipment.*

**УДК 339.976.2**

**Дорофєєва Х. М., аспірант**

Донецький національний університет економіки  
і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського,  
м. Кривий Ріг, Україна, e-mail: kristina\_d92@mail.ru

## **ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

**Dorofeeva K. M., postgraduate student**

Donetsk National University of Economics  
and Trade named after Mykhayilo Tugan- Baranovsky  
Kryvyi Rih, Ukraine, e-mail: kristina\_d92@mail.ru

## **INSTITUTIONAL DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION**

**Мета.** Головною метою цієї статті є визначення особливостей інституціонального забезпечення розвитку транспортної галузі, у тому числі за окремими видами транспорту.

**Методика.** Дослідження ґрунтується на діалектичному методі пізнання і системному підході. Наукові результати одержано з використанням спеціального методу дослідження – історичного та абстрактно-логічного аналізу (для визначення розвитку інституціонального регулювання транспортної галузі).

**Результати.** Визначено зв'язок між розвитком транспортної галузі та загальним економічним розвитком. Проведено ідентифікацію етапів інституціонального регулювання транспортної галузі. З'ясовано проблеми регулювання транспортної галузі.

**Наукова новизна.** Удосконалено ідентифікацію основних етапів інституціонального регулювання транспортної галузі: 1 етап (1900–1980 рр.) – підготовчий (розвиток транспортної галузі для всіх видів транспорту – автомобільного, залізничного, повітряного, морського і внутрішнього водного – і на міжнародному, національному, регіональному та місцевому рівнях у більшості країн світу забезпечувався державним сектором); 2 етап (1980–1990 рр.) – етап економічного дерегулювання (реформування національних транспортних систем з метою їх глобальної інтеграції); 3 етап (з 1990 р. до нашого часу) – сучасний (посилення взаємодії різних видів транспорту в умовах формування єдиного транспортного простору, що дало змогу визначити спадкоємність політики й напрями подальшого розвитку).

**Практична значимість.** Теоретико-методичні положення, висновки та рекомендації, сформульовані в статті, можуть використовуватися при удосконаленні транспортної політики України.

**Ключові слова:** транспортна галузь, інституціональне регулювання, транспортна мережа, транспортна система, міжнародна організація, економічне дерегулювання.

**Постановка проблеми.** Глобалізація здійснює значний вплив на розвиток світового порядку, розширивши рамки національних економік завдяки появі нових напрямів економічної політики й інформаційно-комунікаційних технологій. З метою підвищення конкурентоспроможності країн на світовій арені виникла необхідність формування нові напрями економічної політики із застосуванням інституціональних заходів її регулювання. Як зазначає О. В. Савлук, «рівень інтегрованості кожної з галузей виробництва залежить від ефективності побудови законодавчої системи держави. Інституційна сфера регулює усі напрямки діяльності: вона є основою формування економічної політики та впливає на взаємозв'язки суб'єктів господарювання» [1, с. 258].

Світовий досвід підкреслює, що для створення ефективної ринкової економіки потрібен певний набір інститутів. Ринкові механізми не можуть працювати ефективно в невідповідному сучасним тенденціям розвитку інституційному середовищі. Кількісний і якісний аналіз реформ свідчить про те, що ті країни з ринковою та перехідною економіками, які створили умови для економічної або політичної стабільності, забезпечили розвиток відповідних демократичних інститутів і найповніше врахували національні, історичні, географічні особливості, досягли значних результатів.

В. І. Волошин акцентує на тому, що необхідні «інституціональні структури не виникають автоматично, екстраполяція досвіду успішно функціонуючих західних економік не гарантує раціонального відбору найбільш ефективних інститутів» [2]. Подібні перетворення можуть мати як комплексний позитивний вплив на загальний рівень економічної безпеки, так і стабілізуюче впливати на індикатори окремих її складових. Інституціональне регулювання є однією з ключових проблем в інфраструктурних галузях, зокрема в транспортній, тому тема цього дослідження є актуальною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливостям інституціонального регулювання транспортної галузі присвячені численні дослідження Міжнародного транспортного форуму, а також праці таких учених, як О. В. Савлук, В. І. Волошин, Р. К. Тхопал, А. С. Маловичко, А. Р. Армстронг та ін. Але варто зазначити, що дослідження цих авторів фокусуються на окремих аспектах регулювання або його особливостей для конкретного виду транспорту. Тому існує необхідність комплексного аналізу інституціонального забезпечення розвитку транспортної галузі в цілому, що сприятиме визначенню особливостей і скоригуванню національні стратегії розвитку.

**Постановка завдання.** Головною метою є визначення особливостей інституціонального забезпечення розвитку транспортної галузі, у тому числі за окремими видами транспорту.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Важливо визнати, що регулювання є багатопрофільною діяльністю, яка охоплює положення політології й соціального управління, бізнесу й економіки. Регулятивні процеси включають три етапи: прийняття відповідного законодавства, створення відповідних інститутів і правил їх функціонування, а також реалізацію їхніх функцій через здійснення впливу на об'єкти регулювання або контроль діяльності, до яких входять компетенції зазначених інститутів [1].

Ефективна робота транспортної галузі має вирішальне значення для економічного розвитку. Як зазначає Р. К. Тхопал, з одного боку, «збільшення темпів росту економіки та покращення рівня соціального розвитку вимагають безперервного фізичного доступу до ресурсів та ринків», а з іншого, – «якість життя населення залежить від якості розміщення транспортних мереж, що забезпечують його переміщення» [2].

Невідповідність транспортної інфраструктури потребам економіки або суспільства та неефективність роботи транспортних мереж є одним з головних «вузьких

місць» у соціально-економічному розвитку й інтеграції держави до єдиного світового простору. Розвиток або особливості регулювання транспортної галузі мають свою історію. Аналіз нормативно-правових актів, документів міжнародних транспортних організацій, досліджень вітчизняних і зарубіжних авторів [1–10] дав змогу визначити 3 історичні етапи формування та розвитку інституціонального регулювання розвитку транспортної галузі, які відображені в табл. 1.

До 1980-х рр. розвиток транспортної галузі для всіх видів транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного, морського і внутрішнього водного) та на всіх рівнях (міжнародному, національному, регіональному, місцевому) у більшості країн світу забезпечувався державним сектором. Залізничні мережі, як правило, були власністю державних монополій, а національні компанії-перевізники повітряного та морського транспорту зазвичай мали державну форму власності. Хоча в автомобільному секторі приватний капітал був переважаючим, уряд держави відігравав значну роль у регулюванні функціонування таких транспортних мереж: визначав плату за використання транспортної інфраструктури, а також кількість або ціну послуг, що надавалися приватними компаніями [4].

**Таблиця 1** – Основні етапи розвитку інституціонального регулювання транспортної галузі

Період	Назва етапу	Основні характеристики етапу
I етап (1900–1980 рр.)	Підготовчий етап	регулювання розвитку транспортних мереж забезпечується національними органами влади; поява перших міжнародних транспортних організацій; велика частка транспортних монополій на ринку міжнародних перевезень, що обмежувало доступ іншим підприємствам; основний напрям регулювання – стандартизація правил здійснення перевезень
II етап (1980–1990 рр.)	Етап економічного дерегулювання	перенесення вирішення питань щодо підвищення ефективності роботи транспортних мереж на міжнародний рівень; виникнення найбільш впливових транспортних організацій (ІКАО, ІАТА, ОТІФ, ІМО та ін.); основний напрям регулювання – реформування національних транспортних систем з метою їх глобальної інтеграції
III етап (1990 р. – до нашого часу)	Сучасний етап	вирішення проблем транспортної галузі на глобальному рівні; активізація інтеграції національних транспортних мереж, формування глобального транспортного простору; підвищення ролі міжнародних транспортних організацій у формуванні єдиних транспортних мереж кожного з видів транспорту; головний напрям регулювання – посилення взаємодії різних видів транспорту в умовах формування єдиного транспортного простору

Джерело: розроблено автором на основі 4–10

Контроль за використанням елементів транспортних мереж і регулювання надання транспортних послуг державними підприємствами обмежували доступ на ринок інших суб'єктів господарювання. Вважалося, що лише уряд за рахунок збільшення важелів впливу на ринок може ефективно регулювати функціонування. Однак швидке збільшення попиту на транспортні послуги в умовах динамічного економічного зростання й інтеграційних процесів вимагали від транспортних мереж більшої гнучкості. Окрім того треба визнати, що державні монополії у транспортному секторі не сприяють забезпеченню доступності та інтегрованості транспортних мереж [5].

Неефективність державного регулювання транспортних мереж зумовлена кількома причинами: невідповідністю цінової політики вимогам конкурентного ринку (урядами зазвичай встановлювалися нестійкі тарифи або умови роботи операторів транспортних мереж, що підвищувало ціни на перевезення); ірраціональними стимулами управління (доступ до ринку транспортних послуг обмежувався, ціни контролювалися так, щоб скоротити норму прибутку на капітал, що призвело до ізоляції транспортних мереж, а в цих умовах оператори не бажали об'єднувати ресурси, надавати об'єкти в оренду та ін.); відсутністю динамізму розвитку (обмеження доступу на ринок є перешкодою для впровадження інноваційних об'єктів і ресурсів, що відповідають потребам розвитку транспортних мереж в умовах глобалізації) [4].

Упродовж першого історичного етапу формування інституціонального забезпечення розвитку міжнародних транспортних мереж зусилля міжнародних транспортних організацій були спрямовані на встановлення загальних правил перевезень для кожного виду транспорту, а самі перевезення в цей час здійснювалися на основі двосторонніх угод між державами. Серед головних нормативно-правових актів цього періоду варто виокремити такі:

- Конвенцію щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (1929 р.), яка визначала порядок уніфікації документації, необхідної для роботи на міжнародних авіамережах;

- Конвенцію щодо угоди міжнародного дорожнього перевезення вантажів (1956 р.), що визначала уніфікований перелік документів, необхідних для здійснення міжнародних перевезень вантажів, і відповідальність перевізників;

- Конвенцію ООН щодо морських перевезень вантажів (1978 р.), що акцентувала увагу на відповідальності перевізників, побудованої на принципі вини, а також встановлювала правила перевезення тварин.

Таким чином, розвиток транспортних мереж був заснований на прямому втручанні державних органів влади: інфраструктурні об'єкти мали державну форму власності, а надання транспортних послуг регулювалося відповідними комісіями чи через безпосередній контроль держави за рівнем цін, характеристикою послуг, максимальною нормою прибутку. Нормативно-правові акти мали на меті захист монопольних постачальників транспортних послуг або підприємств. Перехід до другого етапу інституціонального регулювання був зумовлений слабкістю державного підходу до регулювання функціонування транспортних мереж, що змусило країни спрямовувати зусилля на розроблення економічних реформ, покликаних створити конкурентну ринкову основу для розвитку транспортної галузі в цілому.

Потенційна втрата державного протегування, прибутку, а також зайнятості у зв'язку з неможливістю реагувати на споживчий попит стали впливовими стимулами для постачальників транспортних послуг в умовах конкурентного ринку, що сприяло підвищенню якості наданих послуг. Більш раціональним було б застосування внутрішнього перехресного субсидіювання, що має на меті скорочення вартості перевезень і поширення їх доступності. Конкурентний ринок забезпечив би вертикальну інтеграцію транспортних мереж, що має на меті підвищення обсягів або швидкості

перевезень. Кінець 1970-х – початок 1980-х років став періодом економічного дерегулювання транспортної галузі [6]. Саме в цей період були розроблені та прийняті такі важливі регламентуючі розвиток міжнародних транспортних мереж і сприяючі їх інтеграції конвенції, як:

- Бернська конвенція щодо міжнародних залізничних перевезень (1980 р.), на якій була підписана Угода щодо залізничних перевезень (Угода КОТІФ), що впроваджувала правила перевезення пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні [8];

- Міжнародна конвенція про узгодження передумов проведення контролю вантажів на кордонах (1982 р.), метою якої є скорочення вимог щодо дотримання формальностей, а також видів і тривалості контролю, зокрема шляхом національної і міжнародної координації процедур контролю й методів їх застосування [8];

- Конвенція ООН з морського права (1982 р.), що містить положення стосовно цивільної юрисдикції іноземних судів, імунітету державних суден, національності судів та ін.;

- Конвенція з міжнародних змішаних перевезень вантажів (1980 р.), що регламентує правила спрощення митних процедур під час здійснення міжнародних перевезень вантажів у змішаному сполученні [9].

П. М. Хеселтіл визначив головні проблеми, з якими зіштовхнулося реформування транспортних мереж, а саме: фізичну зношеність об'єктів транспортної інфраструктури (намагання урядів задовольнити потреби економіки та населення за допомогою контролю цін призвело до погіршення загального фізичного стану більшості транспортних мереж і транспортних засобів); якість транспортних послуг не відповідала потребам – монополні й інші підприємства, що раніше перебували під протекцією держави, не в змозі були відповісти на нові потреби в міжнародному обслуговуванні або в підвищенні якості; ціни на міжнародні перевезення були занадто високими. У деяких країнах вони в кілька разів перевищували реальну ціну, а за рахунок приватизації та дерегулювання вони могли б значно скоротитися [7, с. 245].

Таким чином, в умовах посилення взаємозалежності країн та активізації інтеграційних процесів усіх сфер життєдіяльності виключно національне регулювання роботи міжнародних транспортних мереж виявилось неефективним. Глобальність проблем транспортної галузі й нестача ресурсів для їх вирішення на національному рівні збільшили вплив міжнародних організацій на розвиток транспортних мереж. Вони стають суб'єктами міжнародних відносин, активно беруть участь у регулюванні міжнародних транспортних мереж через сприяння розвитку співпраці між країнами, у розробці правового забезпечення функціонування транспорту на міжнародному рівні, у розгляді адміністративних, технічних і фінансових питань у секторах транспортної галузі.

**Висновки.** Отже, намагаючись підвищити ефективність роботи транспортних мереж, уряди багатьох країн ввели економічні реформи, що збільшили частку приватного сектору в забезпеченні транспортної інфраструктури і послуг. Підвищилася роль міжнародних організацій у регулюванні функціонування транспортних мереж, що пояснюється наявністю таких проблем, як існування природних монополій, обмеження конкуренції на ринку, необхідність модернізації інфраструктурних об'єктів, з якими державні уряди не змогли впоратися. Забезпечення сталого розвитку транспортних систем, розробка стандартів з безпеки й підвищення екологічності транспорту стали пріоритетними завданнями регулювання галузі як на національному, так і на міжнародному рівнях.

**Список літератури / References:**

1. Интермодальные перевозки и цепочки снабжения – двигатели мировой экономики. Выводы мастерской № 1 в рамках форума «Transport in a global economy», 2009 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.internationaltransportforum.org/2009/workshops/pdf/ws1-conclusionsru.pdf>.

Intermodalnyie perevozki i tsepochki snabzheniya – dvigateli mirovoy ekonomiki. Vyivodyi masterskoy № 1 v ramach foruma «Transport in a global economy», 2009 g. [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.internationaltransportforum.org/2009/workshops/pdf/ws1-conclusionsru.pdf>.

2. Савлук О. В. Світовий досвід підвищення інвестиційної привабливості регіону на основі інституціонального регулювання / О. В. Савлук // Вісник Хмельницького національного університету. – 2012. – Вип. 2. Т. 1. – С. 256–262.

Savluk, O. V. (2012) Svitoviy dosvid pidvischennya investitsiynoyi privablivosti regionu na osnovi institutsionalnogo reguluvannya / O. V. Savluk // Visnik Hmel'nitsogo natsionalnogo universitetu. – 2012. – Vip. 2. T. 1. – S. 256–262.

3. Волошин В. І. Формування інституціонального середовища забезпечення економічної безпеки регіону [Електронний ресурс] / В. І. Волошин, А. М. Гуменюк ; Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу: <http://niss.lviv.ua/analytics/74.htm>.

Voloshin, V. I. Formuvannya institutsionalnogo seredovischa zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeki regionu [Elektronnyi resurs] / V. I. Voloshin, A. M. Gumenyuk ; Natsionalnyi institut strategichnih doslidzhen. – Rezhim dostupu: <http://niss.lviv.ua/analytics/74.htm>.

4. The economic regulation of transport infrastructure facilities and services. Report of economic and social commission for Asia and the Pacific. International transport forum, available at: <http://osjd.jdvm.cz/dokumenty/Unescap/econregfulltext.pdf>.

5. Thoopal, R. K. (2000), «Railway pricing and charges». ESCAP regional seminar on transport pricing and charges for promoting sustainable development, New Delhi (December 2000), available at: <http://www.pdfdrive.net/travel-behavior-transport-policy-and-sustainable-transport-in-227030.html>.

6. Armstrong, Wright A. (1987) Bus services: reducing costs, raising standards. World Bank Technical Paper 68, Washington D.C., World Bank, p. 156–178.

7. Тихиня В. Г. Международное частное право : учебник / В. Г. Тихиня. – Минск : Книжный Дом, 2010. – 320 с.

Tihinya, V. G. (2010) Mezhdunarodnoe chastnoe pravo : uchebnik / V. G. Tihinya. – Minsk : Knizhnyi Dom, 2010. – 320 s.

8. Міжнародна конвенція про узгодження передумов проведення контролю вантажів на кордонах держав (Женева, 21 жовтня 1982 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakonrus.ru/asmep/convoupkg.htm>.

Mizhnarodna konventsia pro uzgodzhennya umov provedennya kontrolyu vantazhiv na kordonah derzhav (Zheneva, 21 zhovtnya 1982 r.) [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupu: <http://zakonrus.ru/asmep/convoupkg.htm>.

9. Конвенція з міжнародних змішаних перевезень вантажів (1980 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_189).

Konventsia z mizhnarodnih zmishanih perevezen vantazhiv (1980 r.) [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupu: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_189).

**Цель.** Главной целью статьи является определение особенностей институционального обеспечения развития транспортной отрасли, в том числе по отдельным видам транспорта.

**Методика.** Исследование основывается на диалектическом методе познания и системном подходе. Основные научные результаты получены с использованием специального метода исследования – исторического и абстрактно-логического анализа (для определения основных форм развития институционального регулирования транспортной отрасли).

**Результаты.** Определена связь между развитием транспортной отрасли и общим экономическим развитием. Проведена идентификация основных этапов институционального регулирования транспортной отрасли. Определены проблемы регулирования транспортной отрасли.

**Научная новизна.** Усовершенствована идентификация этапов институционального регулирования транспортной отрасли: 1 этап (1900–1980 гг.) – подготовительный (развитие транспортной отрасли для видов транспорта – автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного – на международном, национальном, региональном или местном уровнях в большинстве стран мира обеспечивался государственным сектором); 2 этап (1980–1990 гг.) – этап экономического дерегулирования (реформирование национальных транспортных систем с целью их глобальной интеграции); 3 этап (1990 г. – до настоящего времени) – современный (усиление взаимодействия различных видов транспорта в условиях формирования единого транспортного пространства, что позволило определить преемственность политики и направления дальнейшего развития).

**Практическая значимость.** Теоретико-методические положения, выводы и рекомендации, сформулированные в статье, могут быть использованы при совершенствовании транспортной политики Украины.

**Ключевые слова:** транспортная отрасль, транспортная сеть, транспортная система, институциональное регулирование, международная организация, экономическое дерегулирование.

**Objective.** The main purpose of this article is to determine the characteristics of the floor to ensure the institutional development of the transport sector, including for certain types of transport.

**Methods.** The study is based on the dialectical method of knowledge and systematic approach.

Basic scientific results were obtained using the special method of research [7] historical and abstract logical analysis (to determine the basic institutional regulation of the transport sector).

**Results.** It was determined relationship between the development of the transport industry and general economic development. The identification of the main stages of institutional regulation of the transport industry was made. The management problems of the transport industry were determined.

**Scientific novelty.** Identification of the main stages of the transport sector institutional regulation was improved: phase 1 (1900–1980) – preparatory phase (development of the transport sector for all modes of transport (road, rail, air, sea and inland waterway) and at all levels (international, national, regional and local) in most countries was provided by the public sector); phase 2 (1980–1990) – stage of economic deregulation (reform of national transport systems to their global integration); phase 3 (1990 – present) – the modern (strengthening of interaction between different modes of transport in the condi-

tions of formation of a single transport space), allowing to determine the continuity of the policies and directions of further development.

**Practical value.** Theoretical and methodological provisions, conclusions and recommendations of the paper can be used for improvement of the transport policy of Ukraine.

**Keywords:** transport sector, institutional regulation, transport network, transport system, international organization, economic deregulation.

УДК [(330.101.541:330.3): (005.412-029`33`31`502`316. 334:311.141-024.12)]:  
004.415.533-047.44 (045)

Проданова Л. В., д-р екон. наук, доц

Донецький національний університет економіки  
і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського,  
м. Кривий Ріг, Україна, e-mail: prodanlv@mail.ru

**ІНТЕГРАЛЬНА ОЦІНКА МАКРОДИНАМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ:  
СИНТЕТИЧНИЙ ІНДЕКС ЕКОНОМІЧНОГО, СОЦІАЛЬНОГО,  
ІНСТИТУЦІЙНОГО ТА ЕКОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ**

**Prodanova L., Dr. Sc. (Econ.), Prof.**

Donetsk National University of Economics and  
Trade named after Mykhail Tugan-Baranovsky,  
Kryvyi Rih, Ukraine, e-mail: prodanlv@mail.ru

**INTEGRAL EVALUATION OF MACRODYNAMIC PROCESSES: SYNTHETIC  
INDEX OF ECONOMIC, SOCIAL, INSTITUTIONAL, AND ECOLOGICAL  
DEVELOPMENT**

**Мета.** Розробити метод визначення синтетичного індикатора стану національної економіки і процесів макроекономічної динаміки.

**Методика.** Методологічним підґрунтям інтегральної оцінки макродинамічних процесів є теорія людського капіталу та концепція сталого розвитку. Проведено критичний аналіз методів обчислення інтегральних вимірювачів макродинамічних процесів. Здійснено порівняльний аналіз особливостей методології інтегральних індексів розвитку людського потенціалу, економічної свободи, конкурентоспроможності, екологічного сліду людства. Запропоновано використовувати їх як субіндекси для розрахунку узагальнюючого синтетичного індексу економічного, соціального, інституційного й екологічного розвитку.

**Результати.** Розроблено метод визначення синтетичного індикатора, який ґрунтується на комплексній оцінці параметрів національної економіки і процесів макроекономічної динаміки та передбачає: виважений відбір певної групи індикаторів, що віддзеркалюють сутність і перебіг динамічних процесів, їхні якісні й кількісні характеристики; інтегрованість і максимально узагальнюючий характер показників прогресу; відповідність об'єктивним потребам їх ефективного використання.