

2. Шепеленко О. В. Інноваційні засади технологічних змін в економіці України // О. В. Шепеленко. – Сталий розвиток економіки. – 2012. – № 6. – С. 3 – 6.
3. Шипуліна Ю. С. Сучасні підходи до інтенсифікації інноваційного розвитку промислових підприємств: теоретичний огляд // Ю. С. Шипуліна. – Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2012. – № 3. – С. 128 – 140.
4. Полковниченко С. О. Оцінка інноваційного розвитку економіки України // С. О. Полковниченко, О. В., Левківський, В. В. Левківський. – Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2012. – № 2 (14). С. – 78 – 87.
5. Наука та інновації / Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

УДК: 656.071.4: 330.34

Минаков В.М.

ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ГОСПОДАРСЬКОГО МЕХАНІЗМУ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Сучасні морські портові комплекси являють собою високоактивні комерційні, промислові та транспортні центри, які грають ключову роль в національному господарстві. Увесь міжнародний досвід свідчить про те, що стійкий їх розвиток не може бути досягнутий в результаті поодиначих дій. Тобто потрібен комплексний, виважений, науково-обґрунтований підхід. Проведення перетворень в портовій сфері України супроводжується суттєвими змінами економічного, соціального та правового характеру. Поряд з цим, у сучасних умовах недостатності національної вантажної бази, недозавантаження портових потужностей, катастрофічної втрати транзитних вантажопотоків необхідні кардинальні інструменти побудови внутрішньогосподарських механізмів функціонування та розвитку портових комплексів України.

Огляд (аналіз) останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування та розвитку портової сфери в мінливих умовах розглянуті в роботах вітчизняних вчених, таких як Буркинський Б. В., Вінніков В. В., Воробьов Ю. Л., Дергачов В. О., Кібік О. М., Котлубай М. І., Котлубай О. М., Лапкіна І. О., Махуренко Г. С., Морозова І. В., Нікулін С. Г., Ільченко С. В., Пашенко Ю. Є., Постан М. Я., Примачов М. Т., Ревенко В. Л., Сич Є. М., Степанов О. М., Хумарова Н. І., Цветов Ю. М., Чекаловец В. І., Шинкаренко В. Г., Якушенко В. Г.

Формулювання завдання дослідження. Результатом здійснення такої трансформації є виникнення гострої потреби у пошуку нових сучасних форм господарювання з урахуванням тих можливостей, які дають змогу отримати оптимальний ефект від формування та впровадження нових підходів, чому і присвячено це дослідження.

Виклад основного матеріалу. Складність і багатогранність економічних відносин в сьогоденні умовах пов'язані з різноманітністю форм власності та багатокладністю економіки. У доринковий період існувала лише одна організаційно-правова форма господарювання - державні морські торговельні порти. По суті, їх функціонування, планування і розвиток здійснювалися в рамках єдиного директивного плану соціального і економічного розвитку національного господарства. Економічний механізм їх формувалася на основі жорстко встановлених параметрів. А внутрішньогосподарські економічні відносини розглядалися за схемою: підприємство в цілому — первинні підрозділи. В

якості первинних підрозділів виступали комплекси, бригади, ланки основного виробництва, допоміжних та додаткових підрозділів, обслуговуючих виробництв.

Внутрішньогосподарські економічні відносини регулювали відносини між підрозділами, підрозділами і підприємством, не забезпечуючи ним необхідну свободу та самостійність. Досвід багатьох транспортних підприємств показує, що і в цих жорстко регламентованих умовах вміле використання внутрішньогосподарських економічних відносин при освоєнні внутрішніх економічних механізмів, колективного підряду і орендних стосунків забезпечувало високу економічну ефективність діяльності підприємств портової сфери.

Зараз, в умовах багатоукладної економіки та різноманіття форм власності внутрішньогосподарські економічні відносини повинні враховувати інтереси власників і сприяти формуванню ефективної системи господарювання. В даний час кожна організаційно-правова форма господарювання відрізняється своєю системою економічних відносин, яка впливає на мотивацію праці окремих працівників, первинних підрозділів та рівень ефективності їх фінансово-господарської діяльності.

Основними питаннями, що потребують вирішення в процесі трансформації організаційно-економічної системи підприємства, є:

- визначення моделі управління власністю підприємства і його структурних підрозділів;
- утворення системи обліку витрат і результатів роботи;
- управління внутрішньовиробничим ціноутворенням і поділом результатів господарювання.

В ході розпочатого нового етапу перетворень портових комплексів в Україні особливо важливим стає пошук додаткових резервів підвищення ефективності господарського механізму, прийняття кардинальних заходів по створенню умов для виходу країни з кризової ситуації. Відшукування же найбільш прийнятних для України методів оздоровлення економіки в першу чергу приводить до необхідності звернутися до світового досвіду рішення цих проблем.

Серед цілого ряду різноманітних факторів економічного зростання в умовах збереження стратегічного потенціалу, надання можливості рівноправної участі українських юридичних і фізичних осіб у формуванні ринку транспортних послуг і забезпечення вантажопотоків, найбільш значним ми вважаємо умілу реалізацію підприємницького потенціалу громадян країни, ефективне використання в економічному механізмі самостійної господарської ініціативи людини, визнання підприємництва незамінною силою господарської динаміки, конкурентоздатності і суспільного процвітання.

Для активізації зусиль у цьому напрямку і більш повного розуміння всього комплексу наявних проблем, насамперед, необхідно зупинитися на теоретичному аспекті цієї проблеми.

Вже таке розуміння суті проблеми дозволяє пояснити важливу особливість розвитку сучасної світової економіки якісними критеріями є:

- перевага приватної власності на засоби виробництва;
- юридична й економічна незалежність у прийнятті рішень;
- спрощена система керування;
- професійна взаємозамінність працівників;
- особиста участь власника в керуванні підприємством;
- ініціативний, пошуковий характер діяльності.

Таким чином, конкуренція на принципах вільного доступу до ринків - це основна умова, за якою працюють ринкові механізми, що генерують цінові сигнали, породжують стимули, формують ринковий достаток, розмаїтість асортименту і високу якість товарів і послуг.

В нових умовах на портовий менеджмент покладається дуже важлива задача – забезпечити портовому комплексу ефективний розвиток в умовах, коли всі питання розвитку портове господарство повинно розв'язувати самостійно. Успішне розв'язання цієї задачі залежить, в першу чергу, від правильно сформованої стратегії розвитку, а вибір системи координат передбачає встановлення такої сукупності індикаторів, яка дозволяє об'єктивно оцінити стан порту в сучасних умовах.

Аналіз чинників, які впливають на конкурентоздатність, дозволяє рекомендувати в якості пріоритетних слідує з них: якість портових послуг, вартість портових послуг, портовий менеджмент, інформаційна система, психологічний клімат в порту, взаємовідносини з суміжними організаціями, компетентність персоналу.

Економіко-організаційний механізм формування внутрішньої стратегії портових комплексів включає вибір генерального напрямку розвитку порту, організаційних форм його розвитку, системи правовідносин до майна комплексу, фінансових джерел розвитку та удосконалення системи маркетингу (маркетингова стратегія) порту.

Висновки. На основі отриманих результатів були зроблені висновки про те, що кожний морський порт, незважаючи на єдність технології обробки вантажних потоків, за своєю спеціалізацією, особливостями розміщення, відносини з вантажовласниками утворює індивідуальні умови функціональної діяльності та використання виробничого потенціалу. Формування локальних стивідорних ринків ґрунтується на внутрішньогалузевій конкуренції у системі обслуговування вантажних потоків. Наявність різномасштабних підприємств вимагає особливих інституційних механізмів управління, що забезпечують раціональність використання виробничого потенціалу із припустимим застосуванням державного регулювання і підтримки тимчасово неконкурентоспроможних підприємств. При цьому багатоаспектність впливу зовнішніх і внутрісистемних факторів на діяльність морського порту має враховуватися механізмом управління адаптаційними процесами, які контролюються інституційними перетвореннями.

Анотація

Визначено, що сферу господарських відносин повинні складати господарсько-виробничі, організаційно-господарські та внутрігосподарські відносини, тому докладно досліджено та встановлено, які саме складові та механізми побудови та здійснення цих відносин мають бути реалізовані, щоб досягти цілком прийняттого рівня ефективності та життєздатності працюючих в межах морського порту транспортних підприємств.

Ключові слова: внутрішньогосподарські економічні відносини, трансформація, багатокладна економіка, різноманітні фактори, процеси.

Аннотация

Определено, что сферу хозяйственных отношений должны составлять хозяйственно-производственные, организационно-хозяйственные и внутрихозяйственные отношения, поэтому подробно исследованы и установлены, какие именно составляющие и механизмы построения и осуществления этих отношений должны быть реализованы, чтобы добиться вполне приемлемого уровня эффективности и жизнеспособности работающих в пределах морского порта транспортных предприятий.

Ключевые слова: внутрихозяйственные экономические отношения, трансформация, многоукладная экономика, разнообразные факторы, процессы.

Summary

Determined that the sphere of economic relations should be economically productive, organizational-economic and intra-organizational relations, therefore investigated in detail and installed, which components and mechanisms of design and implementation of these relations must be implemented to achieve a quite acceptable level of efficiency and viability of working within the seaport and transport enterprises.

Keywords: on-farm economic relations, transformation, multiform economy, a variety of factors, processes.

Список використаних джерел:

1. Ильченко С. В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине / С. В. Ильченко // Економіка і регіон. — 2012. — №. 2 (33). — С. 74 — 78.
2. Котлубай О. М. Україна в світовій морській торгівлі / О. М. Котлубай // Економічні інновації: зб. наук. пр. — Одеса, 2009. — Вип. 39. — С. 7 — 19.
3. Кривцова (Белоус) Е. В. Методологические основы диагностики условий развития порта / Е. В. Кривцова (Белоус) // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. — Одеса, 2003. — Вип. 16. — С. 132 — 146.
4. Мезіна Л. В. Ефективність функціональної й інвестиційної діяльності торговельних портів / Л. В. Мезіна // Економічні інновації: зб. наук. пр. — Одеса, 2000. — Вип. 8 — С. 140-149.
5. Минаков В. М. Проблемы современного этапа эволюции портового хозяйства (Problems of the modern stage of the port community evolution) / В. М. Минаков // Экономические инновации: сб. науч. тр. — Одесса, 2011. — Вып. 46. — С. 198 — 205.
6. World Economic Outlook, April 2012. Growth Resuming, Dangers Remain / International Monetary Fund, 2012. — Washington, DC : IMF. — 250 p.

УДК: 342.51

Чехович Г.Т.

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНУ

Актуальність проблеми. В умовах реформування сучасного українського суспільства особливе значення набувають питання, пов'язані зі зміцненням всієї системи національної безпеки, і в першу чергу, безпеки економічної, орієнтованої на забезпечення стабільного економічного розвитку суспільства і держави, їх захищеності від економічних загроз.

Аналіз останніх досліджень. Дослідження певних аспектів проблеми економічної безпеки знайшли відображення в працях провідних українських та російських науковців: Л.І. Абалкіна, А.І. Архипова, О.М. Бандурки, І.Я. Богданова, З.С. Варналія, А.С. Гальчинського, В.М. Гейця, О.М. Головченко, В.Є. Духова, Я.А. Жаліла, Г.А. Пастернак-Таранушенка, В.Л. Тамбовцева, Л.С. Шевченко М.М. Єрмошенка та ін..

Мета дослідження. Дослідити економіко-правові аспекти забезпечення економічної безпеки регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження. Поточна соціально-економічна ситуація в Україні свідчить про те, що причини складних загроз економічній безпеці мають яскраво виражений регіональний характер. Економічна безпека держави залежить від стану вітчизняної економіки та збалансованості інтересів центру і регіонів. Одна з основних причин незадовільних темпів і результатів реформ — неврахування ролі регіональних соціально-економічних систем у розвитку ринкової економіки.