

засобів, які використовують екологічні енергоустановки й екологічні види палива;

– забезпечити на рівні передових країн відсоток енергетичної та екологічної ефективності;

– знижувати відсоток енергомістких установ і транспортних перевезень на рівні світових стандартів;

– сприяти зниженню викидів CO₂ до міжнародних стандартів;

– сприяти зниженню рівня шуму до міжнародних норм.

Для впровадження цих заходів на рівні державної Транспортної стратегії визначені механізми фінансування у вигляді власних коштів самих підприємств галузі транспорту, коштів державного й місцевого бюджетів. Враховуючи той факт, що за останні роки найбільш гострою є проблема недостатності державного фінансування у всіх напрямках господарської діяльності країни, формування стратегій розвитку морського портового комплексу, побудови внутрішньогосподарських механізмів їх економічних взаємин, потрібно обов'язково враховувати ці сучасні тенденції та, поміж іншим, включати розробку й упровадження механізмів економічного забезпечення розвитку екологізації портової діяльності, стимулювання підприємств усіх форм власності, які працюють на території порту та експлуатують її акваторію, щодо участі в розвитку й підтримці екологічних засобів, приймальних установ, новітнього обладнання тощо.

Висновки. Враховуючи суворі вимоги, які встановлюються міжнародними та національними організаціями до якості здійснення транспортним комплексом своєї діяльності, визначено основні загрози погіршення портового середовища через невиконання основних і додаткових видів портової діяльності. Встановлено, що вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі. Фактори впливу згрупова-

ні у три блоки: проблеми, пов'язані безпосередньо із портовою діяльністю; проблеми, пов'язані із суднами, що заходять у порт; викиди інтермодального транспорту, який є ланкою у транспортному ланцюзі постачань на внутрішні території країни.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Іртицева І.О. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України / І.О. Іртицева, Т.В. Стройко // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв : НУК, 2014. – № 1(451). – С. 12–16.
2. Про затвердження Рекомендацій «Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу»: станом на 18.02.2006 р. [Наказ МТтаЗУ № 153] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://lawua.info/ldata2/ukr2105/index.htm>.
3. Про координацію діяльності Мінтрансзв'язку у сфері адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: станом на 28.08.2008 р. [Наказ № 1066] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/>.
4. Про морські порти України: за станом на 17.05.2012 р. [Закон України № 4709] / Верховна Рада України. Офіційне видання. – К. : Відомості ВР, 2013. – № 7. – С. 407. – Ст. 65.
5. Про транспорт: станом на 10.11.1994 р. [Закон України № 232/94-ВР] / Верховна Рада України. Офіційне видання. – К. : Відомості ВР, 1994. – № 51. – Ст. 446.
6. Про охорону навколишнього природного середовища: станом на 25.06.1991 р. [Закон України № 1264-XII] / Верховна Рада України. Офіційне видання. – К. : Відомості ВР, 1991. – № 41. – Ст. 546.
7. Стратегія розвитку транспортної галузі України, підготовка до Євро 2012, інвестиційний потенціал / Міністерство транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/>.
8. Транспортна Стратегія України на період до 2020 року: станом на 20.10.10 р. [Розпорядження Кабінету Міністрів № 2174-р] / Кабінет Міністрів України. Офіційне видання. – К. : Урядовий кур'єр, 2010. – № 240.
9. Cook P., Uchida Y. Privatization and economic growth in developing Countries, *Journal of Development Studies*, 2003. – № 39(6). – С. 121–154.

УДК 656.615.003

Мінакова С.М.

кандидат економічних наук,

*доцент кафедри «Системний аналіз і логістика»
Одеського національного морського університету*

УМОВИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН У ПОРТОВОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано та систематизовано основні вирішальні фактори, які сприяють побудові ефективних господарських відносин у морському портовому комплексі України. Відокремлено та обґрунтовано провідні функції як окремого портового підприємства, так і усього національного портового комплексу з урахування компетенції різних відповідальних установ. Ґрунтуючись на отриманих результатах дослідження, у статті зроблені відповідні висновки.

Ключові слова: портовий комплекс, господарські відносини, транспортна система.

Мінакова С.М. УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ В ПОРТОВОМ КОМПЛЕКСЕ УКРАИНЫ

В статье проанализированы и систематизированы основные решающие факторы, которые способствуют построению эффективных хозяйственных отношений в морском портовом комплексе Украины. Выделены и обоснованы ведущие функции как отдельного портового предприятия, так и всего национального портового комплекса с учетом компетенции различных ответственных учреждений. Основываясь на полученных результатах исследования, в статье сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: портовый комплекс, хозяйственные отношения, транспортная система.

Minakova S.M. CONDITIONS OF FORMATION OF EFFECTIVE ECONOMIC RELATIONS IN THE PORT COMPLEX OF UKRAINE

In the article are analyzed and systematized the main decisive factors that contribute to building an effective economic relations in the sea port of Ukraine. Selected and justified leading functions as a separate port facilities, and the national Harbor complex, taking into account the competence of the various responsible agencies. Based on the results of the study, the article made the appropriate conclusions.

Keywords: port complex, economic relations, transport system.

Постановка проблеми. Оскільки морські порти забезпечують безпосередній зв'язок міжнародних ринків із транспортною системою національного та регіонального рівнів, то якість їх функціонування визначає, наскільки можливою та успішною буде участь національного господарства у глобальній торговельній системі. З цього випливає той факт, що усі порти вкрай зацікавлені у зростанні вантажообігу своїх підприємств, залученню нових та утриманню існуючих вантажопотоків, високій продуктивності та ефективності роботи. У всьому світі порти являють собою центр економічної активності не тільки для портових користувачів та самого порту як місця надання необхідних послуг, а й для тих, хто опосередковано є постачальником різних послуг (освітніх, рекламних, житлових, громадського харчування, проектних тощо).

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

Постановка завдання. У значній мірі ступінь самостійності морського порту, можливість приймати рішення тактичного та стратегічного значення визначаються формою управління та організаційно-правовою формою структурної побудови самого порту. Ці складові є визначальними й при виборі та формуванні кожним портом свого внутрішньоекономічного механізму. Тому метою цієї статті є проведення аналізу цих питань і визначення основних підходів до формування ефективних господарських відносин у портовому комплексі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний порт постає складним комплексом гідротехнічних споруд, як транспортний вузол, в рамках якого взаємодіють підприємства різних видів транспорту і який оснащений всілякими видами техніки та обладнання для виконання всього комплексу робіт, що характеризує даний комплекс підприємств як транспортну інфраструктуру ринку.

Найбільші порти світу виконують кілька функцій в міжнародній ринковій інфраструктурі і здійснюють перевалювання декількох видів вантажів. Беручи до уваги, що транснаціональні корпорації (ТНК) контролюють близько 75% світової торгівлі, а внутрішньо-фірмові постачання в ній складають більше 30%, то слід констатувати, що в зони тяжіння найбільших портів включений весь світ, а морський транспорт, що забезпечує перевезення, насамперед, вантажів ТНК, значною мірою перетворюється на внутрішньозаводський транспорт цих промислових гігантів.

Ця обставина є підставою вважати, що ефективність найбільших портів світу визначається не тільки за їх технічними параметрами, але і тим впливом, який вони чинять своєю діяльністю на процес

ціноутворення фірм-виробників, які є основними споживачами послуг морського транспорту та морських портів. В даний час транспортні витрати досягають 50% від величини загальних витрат підприємств, що включаються до ціни товарів. Дана обставина обумовлює загальну зацікавленість основних вантажовідправників і вантажоодержувачів у зниженні транспортної складової їх витрат. Ось чому пред'являються такі високі вимоги до портів і тієї транспортної та інших видів ринкової інфраструктури, які забезпечують підвищення ефективності діяльності основних споживачів їх послуг за рахунок зниження транспортно-експлуатаційних та інших витрат [1].

Проаналізувавши основні світові тенденції щодо механізму ефективного функціонування ринку надання портових послуг, визначені основні фактори загальносвітового розвитку та встановлені ступені їх впливу на формування внутрішньоекономічного механізму портових підприємств.

1) *Технологічні зміни* – глибока та повсюдна контейнеризація вантажних перевезень та використання нових технологій, у першу чергу інформаційно-комунікаційних.

За останні десятиріччя портова індустрія піддалася стрімкому зростанню значення технологічних інновацій, контейнеризація – одна з таких. Цей процес потребує від морських портів наявності відповідної інфраструктури, умов експлуатації, відповідних технологій тощо, що безпосередньо впливає на портове середовище та формує попит на зростання міжнародної торгівлі. З іншого боку, впровадження новітніх технологій, як то електронний обмін даними, постійно підвищує ефективність роботи портів. «Контейнерна революція» у якості зовнішнього фактору впливу на діяльність портів, трансформувала роль традиційно державних портів-монополістів на пошук форм, які б забезпечували біснування та ефективну роботу в цих умовах. Крім змін в інституціональній площині, це мало вплив на побудову внутрішнього механізму господарювання, а саме на процес ціноутворення, який відбувається вже не суворими вимогами державних контролюючих структур, а враховуючи також інтереси приватної сторони та кон'юнктуру ринку. Більш того, позитивні екстерналії, які генерує портове співтовариство, вже не обмежуються локальною портовою зоною, а диспергуються на великі прилеглі території.

2) *Глобалізація* – зростання морської торгівлі та міжнародного судноплавства.

Морська світова торгівля, незважаючи на кризові спади, поступово відновлюється та потрохи зростає. Якщо проаналізувати темпи цього зростання у минулому, вони продемонструють за останні 30 років стабільне нарощування у 4% на рік. Прогнози UNCTAD свідчать про те, що для майбутніх років цей показник буде майже більшим, що безпосереднім чином впливатиме і на обсяги міжнародного судноплавства.

Зі свого боку глобалізація та створення великих транснаціональних корпорацій змінили внутрішню структуру портів та стимулювали владу портів до впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних тех-

нологій, щоб мати змогу слідкувати та корегувати ТНК процесів переміщення своїх вантажів у просторовому баченні. Структурний синергійний ефект трьох факторів – продуктивність ТНК, використання комунікаційних технологій та контейнеризація транспортних перевезень дозволила порту Сінгапур стати світовим лідером портової індустрії, а працюючим з ним ТНК – контейнерними операторами світового рівня.

3) *Перманентна інтеграція різних видів транспорту та їх послуг* – зростання морської торгівлі та міжнародного судноплавства.

Створення інтермодального транспорту та побудова маршрутів за використанням такого виду транспортування вантажів сприяє підвищенню конкуренції між портами за залучення більшої кількості суден і збільшення вантажопотоків у портах. Більш того, розвиток системи постачання вантажів на «від двері-до двері» змінює саму функцію морського порту з центру переміщення вантажів та пасажирів з одного виду транспорту на інший, на ланку великого транспортного ланцюга постачання. Тому дуже важливо сприяння інтеграції морських портів у логістичний ланцюг із експедиторами та транспортними компаніями. Крім того, ці компанії активно спонсують портову владу сприяти наданню вищого рівня послуг за нижчу ціну.

4) *Зростання участі приватного сектору* – участь приватного сектору в управлінні порту та у фінансуванні його діяльності за останні десятиріччя суттєво зросла. Приватизаційні процедури у портах вкрай рідко включають приватизацію портових земель та основної інфраструктури. Практика приватної участі не є уніфікованою. Проте передання операційної діяльності по перевантаженню у морському порту приватному сектору найчастіше всього відбувається через:

- укладання контрактних домовленостей: контракти послуг, франшизи, угоди оренди активів, концесійні угоди – це у своїй більшості; та

- набагато рідше, через продаж своїх активів.

Приватне інвестування у портове обладнання та покращення портових послуг достатньо суттєве за останні роки. За даними Світового банку, лише за 1990-ті роки приватним сектором у ряд портових проєктів було проінвестовано майже 12 млрд дол. США. Попри безпосереднє фінансування проєктів, приватний сектор перекладає на себе комерційні ризики по операційній діяльності порту, у той час як за державними управлінськими службами залишаються функції контролювання та регулювання.

Хоча участь державного та приватного секторів в інвестуванні портів дуже відрізняється у кожному окремому випадку, все ж таки при проведенні приватизаційних процедур (частіше за все часткових) потрібно здійснювати суворе корегування цих процесів, щоб сприяти покращенню конкурентного середовища та забезпечувати справедливе розподілення портових послуг. Тому, незважаючи на різноманіття підходів до цих процесів, найчастіше у світовій практиці за державною владою та її представниками в портовому менеджменті залишається відповідальність за регулювання портової діяльності та забезпечення основної портової інфраструктури, у той час як за приватним сектором закріплюється операційна діяльність, управління цими процесами та забезпечення рухомого майна.

Деякі зарубіжні вчені [2] відокремлюють сім функцій, які повинні бути розмежовані державною портовою владою при побудові внутрішніх механізмів господарювання своїх підприємств:

- стратегічне планування;
- фінансова діяльність;
- процес ціноутворення;
- інвестиційна діяльність;
- законодавчі ініціативи;
- комерціалізація портової діяльності;
- безпека (економічна, екологічна, праці, життєдіяльності тощо) та надійність.

Але інші автори [3; 4] наводять приклади, коли існування та зайняття провідних позицій порту Лос-Анджелес відбувалося виключно за участю державної влади. У своїх тезах на конференції вони підтвердили, що сила та напівавтономна підприємність бюрократів цього порту та його лідерів дала змогу імплементувати ефективні довгострокові плани, що дало змогу порту Лос-Анджелес реалізувати деякі великі проєкти. Тобто муніципальною владою була створена напівавтономна державна організація, яка розробила програму стимулів для суспільних підприємств та підприємців регіону вкладати кошти та підтримувати довгострокові проєкти інноваційного розвитку порту. Тобто ці владні структури займаються проблемами інноваційного розвитку та фінансовою політикою. Зі свого боку історично ці повноваження та їх напівавтономність захищені муніципальними правилами та Конституцією Каліфорнії. Такий підхід надав змогу реалізувати амбіційні плани та програми розвитку порту.

5) *Зростання значення здійснення стратегічного менеджменту* – внаслідок складності портового управління та розвитку, вкрай важливим для портової влади є:

- a) мати можливість визначити ступінь ефективності існуючих активів; та

- b) здатність придбання з часом нових активів.

Несправності, які створюють затримки в операційній діяльності, нестача потужностей впливають самим негативним чином на портово діяльність та його ефективність. До цього призводить також небажання портового менеджменту та державних владних органів у деяких портах займатися стратегічним плануванням та управлінням, у тому числі у сфері інвестування.

Базова інфраструктура порту потребує довгого періоду окупності. Більш того, достатньо складно ефективно використовувати цю інфраструктуру, щоб забезпечити цю окупність. Але стратегічний менеджмент в цьому сенсі грає дуже важливу роль, якою зовсім не слід нехтувати. Але існують різні точки зору на ступінь впливу цих факторів на рівень конкурентоздатності порту:

- чи змінюються показники роботи порту, його продуктивність у прямій залежності від інституціональних змін, використання методів стратегічного менеджменту, вибору варіантів побудови внутрішньогосподарських відносин?

- який вплив цих механізмів на формування операційного середовища порту та побудови схем роботи портових операторів?

- яка ступінь впливу цих факторів, чи вони виконують провідну, другорядну або допоміжну роль?

6) *Дерегуляція та інституціональне реформування портового сектору* – інституціональні реформи у портовій сфері та у багатьох інших секторах економіки відбуваються у багатьох країнах світу. Метою таких змін є підвищення ефективності роботи портів та підвищення якості портових послуг шляхом вдосконалення роботи портового менеджменту. Основні напрями цього реформування:

- децентралізація портової системи та надання фінансової та операційної автономії окремим портам, зводячи політичний вплив та тиск на процес прийняття рішень керівництвом відповідного морського порту до мінімуму;

- відокремлення управлінських та контролюючих функцій;

- комерціалізація управлінських функцій, яка підтримується та здійснюється шляхом впровадження комерційної системи обліку та звітності, оцінювання та капіталізації портових активів;

- покращення доступу до довгострокового капіталу, як то комерційні позики, забезпечені активами позики, проектне фінансування тощо;

- перетворення портового управлінського апарату у акціонерні товариства з умови утримання майнових прав лише державою.

При цьому усі ці функції розподілені за компетенціями різних установ: національного, локального державного рівнів, рівня компетенції портової влади, як представника державних інтересів, портових операторів терміналів та інших постачальників портових послуг. У таблиці 2 наведені найбільш поширені розподілення портові функції між цими установами. Також важливо відмітити, що ступінь повноважень кожної з цих установ різняться у залежності від:

- історичного або інституціонального аспекту країни, в якій цей порт розташований;

- інституціональної структури самого порту.

Цілковито очевидно, що побудова внутрішнього економічного механізму господарювання та вимірювання портової ефективності напрямку залежить від цих аспектів, організаційного, функціонального, операційного, інституціонального, на що вказують результати досліджень різних науковців та фахівців транспорту [5; 6; 7; 8; 9]. Але, на нашу думку, існують деякі особливості, які слід відокремити.

По-перше, і вітчизняні, і зарубіжні вчені у якості предмету своїх досліджень зазвичай обирають порти, які у більшості своїй є успішними організаціями. Такий незначний діапазон вибірки, причина якого у відсутності або недостатності статистичної бази, ускладнює отримання адекватних результатів та формування істинної картини залежностей сформованих внутрішніх механізмів господарювання та їх ефективності від вказаних критеріїв. Залишаються без відповіді питання: чи обґрунтовується та виправдовується різниця між ефективністю роботи більш та менш ефективних портів саме інституціональною структурою та формою власності; чи стає портова діяльність більш ефективною у разі інституціональної трансформації порту та збільшення приватної участі?

По-друге, зрозуміло, що різноманіття портових структур не сприяє побудові єдиної уніфікованої інституційної структури порту та єдиної схеми її ефективного функціонування. Навпаки, наявність такої кількості варіантів дезінтегрує та створює розпорошення у разі бажання використати їх в якості вхідного параметру при побудові моделі визначення ефективності роботи порту. Крім того, інституціональні особливості порту, такі як децентралізація корпоративної структури та автономія портової влади, не завжди синонімічні стратегічному інституційному розвитку та управлінню активами через різні механізми на рівні операторів портових контейнерних терміналів. Тому дуже складно чітко визначити джерела погіршення або поліпшення ситуації щодо ефективності роботи портового підприємства. Чи це трапилося завдяки тому факту, що портовий менеджмент став

більш продуктивним через свою автономію на основі побудови децентралізованої організаційної структури? Чи причина цього у відокремленні функцій по оперуванню портовими терміналами від державних установ та покладання їх на більш спеціалізовані підприємства та організації?

По-третє, аналізуючи вплив форми власності у порту та його організаційної структури на портову внутрішню господарську діяльність та загальну ефективність, ними не розглядаються регіональні ринки та структура виробництва, наприклад, наявність та інтенсивність ринкової конкуренції, існування вантажної бази, розташування виробництв, кількість мешканців у певному регіоні. Хоча ці екзогенні фактори достатньо важливі для створення середовища, яке може виступати стимулом та підтримувати або, навпаки, стримувати портові співтовариства до підвищення продуктивності своєї праці. І хоча у своїх дослідженнях автори часто приділяють увагу питанням міжпортової конкуренції як фактора, який формує ринкову структуру у регіоні, тим не менш зворотний процес, коли процеси всередині порту, трансформація його інституціональної побудови та вплив, прямий та зворотний, на усі зовнішні процеси, ними практично не розглянутий.

Та, нарешті, більше дослідників сфокусовані на визначенні найбільш прийнятнього внутрішньогосподарчого механізму та ефективного його функціонування виходячи із продуктивності портової інфраструктури, ніж розглядаючи значення у цьому механізмі інституційного фактору.

Попре усі перелічені фактори та у додаток до них, слід увагу приділити і тим, які формують зовнішнє середовище – макроекономічні фактори – функціонування портів у глобальному контексті. Тобто мова йде про стан загальноосвітової господарської системи, обсяги торгівлі, стан товарних ринків, ринків праці, демографічну ситуацію у країні та певному регіоні тощо.

Висновки з проведеного дослідження. Діяльність та роль портів у розвитку міжнародного поділу праці та світової торгівлі важко переоцінити. Від ефективності їх функціонування залежать темпи та форми розвитку міжнародного, національного та регіонального поділу праці, ефекти міжнародної спеціалізації і кооперування виробництва, ефективність відтворювальних процесів як окремих фірм, так і цілих держав та їх об'єднань, що у своєму підсумку не може не відобразитися на формуванні передумов та факторів, які впливають на вибір та ефективність внутрішнього господарського механізму морського порту. У статті визначені, систематизовані та обґрунтовані основні з цих факторів, а саме: технологічні зміни, глобалізація, перманентна інтеграція різних видів транспорту та їх послуг, зростання участі приватного сектору, зростання значення здійснення стратегічного менеджменту, дерегуляція та інституціональне реформування портового сектору. Авторами доведено, що побудова внутрішнього економічного механізму господарювання та вимірювання портової ефективності напряму залежить від цих аспектів, а також обґрунтовані деякі особливості, які чинять вплив та призводять до необхідності корегування отриманих результатів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Прокопьев В. Е. Морской порт как предприятия морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях [Электронный ресурс] / В. Е. Прокопьев // Тран-

- спортивное дело России. – 2008. – № 02. – Режим доступа : <http://www.morvesti.ru/>.
2. Olson D. J. Public Port Accountability: A Framework for Evaluation / D. J. Olson // *Urban Ports and Harbor Management: Responding to Change Along U.S. Waterfronts*. – 1988. – 259 p.
 3. Erie P., Kim H. Southern California Infrastructure: Growth and Governance Challenges / P. Erie, H. Kim // *The Theory and Practice of Urban Governance at Century's Turn: tez. of conf.* – Los Angeles, 2002. – P. 11-14.
 4. Erie S. P. Globalizing L. A. : Trade, Infrastructure, and Regional Development / S. P. Erie. – Stanford, CA : Stanford University Press. – 2004. – 311 p.
 5. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торговельних портів України / Б. В. Буркинський, М. І. Котлубай, О. М. Котлубай // *Економіка України*. – 2006. – № 11. – С. 12-18.
 6. Нікулін С. Г. Портове господарство України в ринковій економіці / С. Г. Нікулін, В. І. Чекаловець, С. В. Крижановський // Міжнародний проект: Транспортний комплекс України. – К. : Укр. видавн. консорціум, 2006. – С. 97-100.
 7. Котлубай М. І. Становлення морського транспорту в ринковій середі : монографія / М. І. Котлубай. – Одеса : ИПРЭИ НАН України, 2005. – 224 с.
 8. Чекаловець В. І. Управление портовым хозяйством Украины в рыночных условиях / В. И. Чекаловець // *Судоходство*. – 2007. – № 3. – С. 37-39.
 9. Шпак Н. Порты: возможно ли государственно-частное партнерство / Н. Шпак // *Порты Украины*. – 2007. – № 4. – С. 26-27.

УДК 330.341.1(477)

Мищук О.В.

кандидат економічних наук,

*доцент кафедри економіки підприємства, фінансів та фінансово-економічної безпеки
Уманського державного педагогічного університету імені Павла Тичини*

СТИМУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ СУБ'ЄКТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ У КОНТЕКСТІ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ

У статті обґрунтовано потребу та цілі стимулювання інноваційної активності суб'єктів національної економіки. Розглянуто форми стимулювання інноваційної активності, методи та інструменти державного стимулювання інноваційної активності суб'єктів господарювання. Проаналізовано зарубіжний досвід податкового стимулювання інноваційної активності, запропоновано практичні рекомендації щодо стимулювання інноваційної діяльності в Україні.

Ключові слова: інновації, інноваційна активність, стимулювання інноваційної активності, податкове стимулювання, інноваційне середовище.

Мищук О.В. СТИМУЛИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ СУБЪЕКТОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В КОНТЕКСТЕ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

В статье обоснована необходимость и цели стимулирования инновационной активности субъектов национальной экономики. Рассмотрены формы стимулирования инновационной активности, методы и инструменты государственного стимулирования инновационной активности субъектов хозяйствования. Проанализирован зарубежный опыт налогового стимулирования инновационной активности, предложены практические рекомендации по стимулированию инновационной деятельности в Украине.

Ключевые слова: инновации, инновационная активность, стимулирование инновационной активности, налоговое стимулирование, инновационная среда.

Mischuk O.V. PROMOTING INNOVATION ACTIVITY OF BUSINESS NATIONAL ECONOMY IN THE WORLD EXPERIENCE

The article substantiates the need and objectives of national economy's innovative activity stimulation. The forms, methods and instruments of state stimulation of economic entities' innovative activity were examined. The foreign experience of tax stimulation for economic entities' innovative activities was analyzed and the practical recommendations to stimulate innovative activity in Ukraine were proposed.

Keywords: innovation, innovation activity, innovation activity stimulation, tax stimulation, innovative environment.

Постановка проблеми. Потреба стійкого економічного зростання, підвищення ролі інновацій в його забезпеченні є пріоритетним завданням інноваційної політики держави. Адже досвід розвинених країн свідчить, що їх економічне зростання базується, перш за все, на використанні наукових знань і технологій, при цьому сфера досліджень і розробок отримує значну за масштабами і різноманітну за формами державну підтримку, включаючи безпосередню участь державних структур в організації і фінансуванні наукових досліджень [1].

Щодо вітчизняного ринку інновацій, то нововведення, впроваджені українськими підприємствами, орієнтовані на незначне вдосконалення вже наявної продукції та технологій її виробництва. Відставання підприємств України за інноваційною діяльністю від компаній провідних країн світу не дозволяє їм забезпечити високу конкурентоспроможність, а значить і стійке економічне зростання [4]. Основними проблемами при

цьому є непередбачуваність економічних результатів від наукових досліджень та складність отримання прибутків навіть від комерційно ефективних проектів при існуючих системах захисту авторських прав, а також недосконалість системи стимулювання інноваційної активності суб'єктів національної економіки [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання стимулювання інноваційної діяльності та інноваційної активності суб'єктів національної економіки розглядаються у працях М. Парфенової, Ю. Зайцева, В. Карюка, З. Шмігельської. Теоретичні та практичні аспекти вивчення проблеми податкового стимулювання інноваційної активності знайшли своє відображення у працях В. Коваленко, М. Мельника, Т. Блискавки та ін.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стимулювання інноваційної активності суб'єктів національної економіки є складним завданням, оскільки потребує