

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

СевКавГТУ. Серия «Экономика». № 2 (10), 2003.

2. Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс. Логистика: интегрированная цепь поставок, М.: Дело, 2008
3. Долятовский В.А., Золотарев В.С., Ивахненко А.В., Гамалей Я.В.. Адаптивное управление экономическими объектами в нестабильной среде. Ростов-на-Дону: РГЭУ «РИНХ», 2005- 303 с.
4. Э.Е. Тихонов. Методы прогнозирования в условиях рынка: учебное пособие. - Невинномысск, 2006. - 221 с.
5. Ю.П. Лукашин. Анализ адаптивных методов краткосрочного прогнозирования временных рядов: Учеб. Пособие.-М.: Финансы и статистика, 2003. 416с.
6. В.В. Соболев. Финансисты/ Юж.-Рос. гос. техн. ун-т (НПИ).–Новочеркасск, 2009.–315 с.
7. А.А. Давыдов. "Убывающие числовые последовательности в социологии: факты, объяснения, прогнозы" М.: Дело, 2009г.
8. Л. А. Попов Анализ и прогнозирование временных рядов STATGRAPHICS Centurion: Учебное пособие. – М.: Изд-во Рос. экон. акад., 2006.
9. Электронный ресурс: www.statgraphics.com.

ВПЛИВ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ПОРТОВОЇ СИСТЕМИ НА ДІЯЛЬНІСТЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Барышнікова В.В., к.э.н., доцент, доцент кафедри «Менеджмент и маркетинг на морском транспорте» ОНМУ, старший научный сотрудник регионального филиала НИСИ в г. Одессе

Барышнікова В.В. Вплив розвитку світової портової системи на діяльність морських портів України.

Морські порти сьогодні - це невід'ємна частина міжнародної транспортної ланцюжка і світової торгівлі. Коли розвиток національної економіки залежав від внутрішніх ринків, порти не грали такої важливої ролі. Процес глобалізації національних економік приводить держави до необхідності здійснювати макроекономічну політику, орієнтовану на експорт, що у свою чергу забезпечує істотний ріст обсягу зовнішньої торгівлі. У зв'язку з цим зростає значення портів і їхня роль у досягненні національних економічних цілей. Порт є також центром комерційних послуг, що роблять своїм користувачам комплекс послуг при перевалці вантажів, виступає в ролі центра індивідуального обслуговування, центра технічних послуг, екологічного центра. Крім того, при наявності сприятливих умов і підтримці уряду, порт може створити всі необхідні умови для розвитку промисловості у припортової зоні. Іншими словами, сучасний порт - це транспортний вузол, центр послуг, база матеріально-технічного забезпечення торгівлі і промислового розвитку припортової зоні. В останні десятиліття міжнародна торгівля перетворилася в основний рушій економічного росту багатьох країн, що докорінно змінило характер діяльності портів. Для них відкриваються нові можливості, але як усе нове, вони сполучені з великим ризиком, тому що порти стають частиною величезної конкурентної системи.

Ключові слова: портова система, комерційна діяльність, диверсифікованість портових послуг, розподільна діяльність, коваюча приватизація, портове співтовариство.

Барышнікова В.В. Влияние развития мировой портовой системы на деятельность морских портов Украины.

Морские порты сегодня - это неотъемлемая часть международной транспортной цепочки и мировой торговли. Когда развитие национальной экономики зависело от внутренних рынков, порты не играли такой важной роли. Процесс глобализации национальных экономик приводит государства к необходимости осуществлять макроэкономическую политику, ориентированную на экспорт, который в свою очередь обеспечивает существенный рост объема внешней торговли. В связи с этим возрастает значение портов и их роль в достижении национальных экономических целей. Порт является также центром коммерческих услуг, которые делают своим пользователям комплекс услуг при перевалке грузов, выступает в роле центра индивидуального обслуживания, центра технических услуг, экологического центра. Кроме того, при наличии благоприятных условий и поддержке правительства, порт может создать все необходимые условия для развития промышленности в припортовой зоне. Другими словами, современный порт - это транспортный узел, центр услуг, база материально-технического обеспечения торговли и промышленного развития припортовой зоны. В последние десятилетия международная торговля превратилась в основной движитель экономического роста многих стран, которое коренным образом изменило характер деятельности портов. Для них открываются новые возможности, но как все новое, они соединены с большим риском, потому что порты становятся частью огромной конкурентной системы.

Ключевые слова: портовая система, коммерческая деятельность, диверсификация портовых услуг, распределительная деятельность, осуществляющая приватизация, портовое сообщество.

Baryshnikova V. Of development of world port system on activity of seaports of Ukraine.

Seaports today is an integral part of the international transport chain and world trade. When national economy development depended on home markets, ports did not play such important role. Process of globalisation of national economies leads the necessity states to carry out the macroeconomic policy focused for export which in turn provides essential growth of volume of foreign trade. In this connection value of ports and their role increases in achievement of national economic targets. The port is also the centre of commercial services which do to the users a complex of services at transfer of cargoes, acts in role the centre of individual service, the centre of technical services, the ecological centre. Besides, at presence of favorable conditions and government support, the port can create all necessary conditions for industry development in port to a zone. In other words, the modern port is a transport knot, the centre of services, base of material support of trade and industrial development port zones. Last decades international trade has turned to the basic engine economic growth of many countries which has radically changed character of activity of ports. For them new possibilities but as all new, they are connected to the big risk because ports become a part of huge competitive system are slightly opened.

Keywords: port system, commercial activity, cultivation port services, the distributive activity, sliding privatisation, port community.

Постановка проблеми. Сучасний порт уже є не тільки проміжною ланкою між різними видами транспорту, а відіграє активну роль у світовій транспортній системі. Відбувається диверсифікованість портових послуг, що у теперішній час виходять за рамки границь звичайного порту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Цю проблему в різний час розглядали багато вчених.

Ціль статті. У теперішній час комерційна функція і комерційний характер портів одержали у світі повне визнання. Сучасні порти вже розглядаються як промислові чи комерційні підприємства.

Виклад матеріалу. Сучасні порти можна підрозділити на три покоління. Консервативна стратегія адміністративного регулювання, що домінувала до середини 60-х років, стала гальмом на шляху задоволення потреб міжнародної торгівлі, що ростуть. До дійсного часу у багатьох портах світу вже давно відмовилися від такої стратегії. На зміну їй прийшла стратегія комерціалізації діяльності порту. Вона сприяла появі портів другого і третього покоління, що змогли успішно вижити за рахунок росту вантажообігу, збільшення числа заходів судів і головне за рахунок організації на своїй території промислової і комерційної діяльності.

Іншим напрямком активізації стратегії розвитку порту є його орієнтація на комплексну обробку і розподіл інформаційних потоків, зв'язаних з обслуговуванням вантажопотоків. Якщо в минулому основним критерієм розвитку порту виступала його інфраструктура, то сьогодні до нього додається ще один не менш важливий елемент - це "інфраструктура", тобто інформаційна структура порту. Саме інфраструктура сьогодні визначає конкурентоздатність порту, тому що від її в основному залежить якісна і, саме головне, встановлений

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РАЗВИТТЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

термін доставки товарів від виробника до споживача. Дуже важливі аспектом стратегії розвитку сучасного порту є його організаційна інтеграція.

Порти третього покоління стали виникати в 80-х роках завдяки інтенсивному розвитку контейнеризації і широкому поширенню мультимодальних перевезень [3]. Поява цих портів зовсім не означає, що діяльність портів першого і другого покоління дійшла кінця.

Традиційні портові послуги, пов'язані з обробкою судів, залишаються і будуть залишатися основною діяльністю порту. Різниця складається лише в те, що в портах другого і третього покоління крім традиційних, тобто стивідорних послуг, додатково виявляється широкий комплекс послуг не тільки вантажу, але й судну і пасажиром. При цьому навігаційні послуги, вантажні операції, складування вантажів і інші традиційні портові послуги виконуються на рівні сучасного менеджменту з використанням новітніх засобів тіла-комунікації. У портах третього покоління портова інфраструктура, як правило, інтегрована в телекомунікаційну мережу, що нерідко поєднує всіх учасників не тільки транспортного процесу, але і процесу виробництва і розподілу товарів.

У XXI столітті порти третього покоління будуть відігравати роль ланок, що пов'язують магістральні (міжконтинентальні) напрямку різних видів транспорту. Такі порти - дистрибутори будуть сприяти інтернаціоналізації транспортної мережі і, тим самим, глобалізації міжнародної торгівлі і світової економіки. Розташовуючи на стиках транспортних магістралей, вони будуть виступати в ролі стратегічних центрів комплексного керування товароруху і товаророзподілу у світовій торгівлі [4].

Поки менеджмент в українських портах більше орієнтований на проблеми, зв'язані зі стивідорними і складськими операціями, закордонні порти завойовують авторитет у вантажовласників шляхом розширення асортименту портових послуг щодо вантажу, судна і пасажирів. Якщо наш портовий менеджмент обходить стороною проблеми, що виникають у клієнтів поза перевантажувальним процесом, то в портах Болгарії, Росії, Румунії і Туреччині всі проблеми клієнтів портовика розглядають як свої власні, саме тому порти цих країн сьогодні більш конкурентноздатні ніж наші.

Зміни, які мають місце в розвитку світової портової системи активно впливають на плани розвитку і діяльності морських портів України. Ці зміни дозволяють сформулювати з урахуванням особливостей розвитку української економіки основні напрями розвитку наших портів.

До цих напрямів відносяться:

А) Вимоги диверсифікації портової діяльності, яка в даний час виходить за звичайно прийняті межі порту.

Диверсифікація діяльності в морських торгових портах здійснюється у сфері їх зовнішніх функцій, тобто тих функцій, які виконуються безпосередньо для клієнтури портів.

Як наголошувалося ці функції діляться на три основні групи:

- функції, які пов'язані із звичайним обслуговуванням суден в порту. Для скорочення часу знаходження суден у портах необхідно постійно здійснювати пошук таких додаткових робіт і операцій, які були б направлені на рішення задачі економії часу, стоянки суден. Портам необхідно пропонувати судновласникам нові форми матеріально-технічного і продовольчого постачання, шукати новий вигляд матеріально-технічних ресурсів для задоволення потреб суден, пропонувати різноманітні ремонтно-профілактичні та інші послуги та ін.;

- функції, які реалізуються в зоні «суша-море», тобто функції, які пов'язані з перевантаженням товарів з морського транспорту і у зворотному напрямку. Диверсифікація діяльності в цій сфері пов'язана з наданням вантажовласникам додаткових послуг, які б забезпечували прискорення перевантажувального процесу, наприклад, надання додаткової інформації про основні характеристики навантажувально-розвантажувальних робіт, що забезпечить ефективніше подальше транспортування вантажу чи використання його у споживача та ін.;

- берегові функції, які виконуються в тилової частині порту і за межами традиційної портової території. Ці функції пов'язані з виконанням таких операцій як зберігання вантажу, що не обумовлено діючою технологією і організацією перевантажувальних робіт, розподіл вантажів, його маркування, пакування, розфасовка, аналізи, передпродажна підготовка та ін. Виконання цієї групи функцій може бути пов'язано із створенням промислових підприємств в портовій зоні для виконання виробничих операцій, які додають вартість до товарів, що транспортуються. Наприклад, в Іллічівську в портовій зоні створене складське виробництво для автомашин, в Одесі - масложировий завод, на якому переробляється насіння соняшнику, а масло відправляється на експорт, та ін. Саме в цій сфері існують найбільші можливості для диверсифікаційної діяльності українських портів.

Диверсифікація продукції визначається самим поняттям продукції морських торгових портів і її особливостями.

З економічної точки зору, продукція морських портів - це завершене переміщення вантажів з сухопутних і інших видів транспорту на морський або у зворотному напрямку. Продукція морського порту, як і транспорту в цілому, не має речовинної форми, що дає підставу відносити її до послуги. В той же час вона є товаром з всіма властивими товару якостями.

Як і який-небудь інший товар, продукція порту має споживну вартість, тобто володіє здатністю задовольняти ті або інші потреби споживача. Це свідчить, що продукція порту має численні модифікації, які визначаються напрямками перевантаження товарів (з моря на сушу або навпаки), різновидами вантажу, його транспортними характеристиками, часом проходження через порт та ін. Відповідно до цих ознак продукція морських торгових портів різноманітніша навіть у порівнянні з продукцією промисловості і інших галузей народного господарства.

Б) Розвиток розподільної діяльності, складовою частиною якої стає інформаційна інфраструктура (інфраструктура).

Цей напрямок до теперішнього часу в морських торгових портах України розвитку не одержав. Але ігнорування систем розподілу товарів як складової частини стратегії розвитку портового господарства в сучасних умовах неприпустимо.

Зараз розподіл товарів розглядається як складова частина в системі їх виробництва, тому необхідно приділяти увагу не окремим складовим частинам транспортного процесу, а всій сукупності транспортного ланцюга в цілому. Виробництво, перевезення, зберігання, розподіл і інформація повинні об'єднуватися в одну мережу.

Розподільна діяльність морських портів складається з:

- діяльності по розподілу товарів, тобто сам процес транспортування;

- діяльності по розподілу інформації.

Перша складова вимагає створення в портах інфраструктури, яка забезпечує умови для безперервності процесу перевезення, зберігання товарів, не пов'язаних з технологією їх перевантаження, виконання розфасовувальних, пакувальних і ін. подібних робіт, оформлення відповідної документації.

Друга частина розподільної діяльності вимагає розвитку інфраструктури зв'язку, що створює умови для накопичення, обробки і передачі інформації.

Враховуючи геополітичне положення України, можна стверджувати, що розподільна діяльність українських портів може і повинна виходити за межі національної території. На роль лідерів в розподільній діяльності в Україні можуть претендувати морські порти, розташовані в північно-західній частині Чорного моря - Одеса, Іллічівськ, порт Южний, а також порт Маріуполь в Азовському морі. Проте позиції останнього сильно послаблюються мілководдям Азовського моря.

Надійний потік інформації є необхідною передумовою для забезпечення швидкого і ефективного просування вантажів через порт і, отже, для забезпечення конкурентоспроможності кожного конкретного порту. Порт фактично повинен бути високорозвинутим інформаційним центром. Постійний потік інформації необхідний як самому порту для управління різними видами діяльності в середині порту, так і митниці, вантажовідправникам, вантажоодержувачам, судновласникам, банкам, страховим компаніям та ін.

Зараз в портах України проводиться велика робота з комп'ютеризації інформаційних потоків, проте, потрібно формувати систему електронного обміну даних, за допомогою якої можливо було б здійснювати обмін інформацією між адміністрацією порту, внутрішніми підрозділами порту, найбільшими вантажовласниками, судновласниками, підприємствами і організаціями економічної інфраструктури та ін.

В) Створення на найближчій до порту території підприємств і організацій, що надають промислові, торгові, інформаційні,

ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

фінансові та інші види послуг вантажовласникам і власникам транспортних засобів понад тих, які входять в поняття звичайних портових послуг.

Цей стратегічний напрямок розвитку українських портів повинен передбачати:

- надання промислових послуг транспортним засобам, що відвідують порт;
- промислову переробку вантажів, що поступають в порт або, що вивозяться з порту, що пов'язано із створенням додаткової вартості товарів за рахунок зміни їх споживчих якостей;
- розвиток економічної інфраструктури портової зони, що забезпечує просування товарів через порт.

Перший елемент цього напрямку завжди був присутній в українських портах, в більшості з яких є судноремонтні підприємства, бази технічного обслуговування, великі майстерні з ремонту перевантажувальної техніки, контейнерів та ін.

Другий і третій елементи достатнього розвитку поки що не мають, не дивлячись на певні зрушення в цій області, наприклад, споруда заводу по переробці риби, що поступає з промислів, цехи по зборці автомобілів в Іллічівську, олійноперероблюючого заводу в Одеському порту і деяких інших підприємств.

Створюючи в портової зоні промислові підприємства або надаючи іншим суб'єктам підприємницької діяльності можливість створювати такі підприємства, порт одержує передумови для збільшення свого вантажообігу і сприятиме економічному розвитку розташованого поряд з ним регіону.

Формування розвиненої економічної інфраструктури в портової зоні (банки, страхові компанії, консалтингові фірми та ін.), що обслуговують вантажовласників, судновласників і інших суб'єктів, які ведуть свою підприємницьку діяльність на території порту, також є важливим чинником залучення вантажопотоків у порт і підвищення його конкурентоспроможності.

Г) Розвиток в портової зоні мережі малих підприємств, відомих в світовій практиці як комутанти, які б працювали на обслуговування вантажопотоків, що прямують через порт.

У портової зоні малі підприємства найчастіше працюють у сфері обслуговування вантажовласників і судновласників, надаючи транспортно-експедиторські, агентські брокерські, круїнгві та інші послуги. Саме тут найбільш необхідна мобільність і оперативність, властива малому підприємству.

Мале підприємство у сфері обслуговування органічно вписується в ринкову структуру морського портового господарства, служить необхідною умовою його існування і розвитку.

В цей же час звертає на себе увагу прагнення майже всіх українських портів зберегти безпосередньо в своїй структурі підрозділи допоміжного та обслуговуючих виробництв - автогосподарство, електромережа, ремонтно-будівельні ділянки, майстерні з ремонту портової механізації та ін. Українські порти по суті є натуральними господарствами, для управління якими потрібен великий управлінський апарат.

В Україні необхідне створення певного об'єднання, яке могло б зібрати під своїм керівництвом самостійні підприємства, представників влади і науковців.

Для України пропонується створення кластерів як ефективного виду такого об'єднання. В світі кластери заявили про себе як про нову ефективну форму інтеграції влади, науки і виробництва. Зараз в морській галузі України існують всі необхідні передумови формування кластерів:

- сприятливі географічні умови;
- наявність вищих учбових закладів, що готують фахівців для морської галузі, і науково-дослідницьких організацій, що виконують наукові розробки в даній галузі;
- наявність фахівців, що мають досвід роботи на підприємствах морського транспорту;
- наявність добре налагоджених виробничо-економічних зв'язків.

Малі і середні підприємства, що працюють в портової зоні, об'єднуючись в кластер, не втраять своєї самостійності, але одержать значні переваги як в рішенні стратегічних задач, так і в повсякденному функціонуванні. Серед цих переваг:

- захист юридичних прав суб'єктів господарювання у сфері портового бізнесу;
- навчання кадрів;
- проведення прикладних наукових досліджень;
- інформаційне забезпечення;
- юридичне, економічне, науково-технічне консультування;
- рекламні послуги;
- підтримка безпеки господарської діяльності.

Д) Реформування власності шляхом використання принципу виборчої ковзаючої приватизації, перш за все комерційної діяльності.

Для реалізації цього напрямку в портовому господарстві і берегових обслуговуючих організаціях необхідно розділити комерційну діяльність і державні функції. Підрозділи, які ведуть комерційну діяльність, повинні розглядатися як об'єкти першочергової приватизації, а підрозділи, які реалізують державні функції (забезпечення нормальних судноплавних умов, державний контроль за судноплаванням, виконання аварійно-рятувальних робіт, забезпечення екологічної безпеки та ін.), повинні знаходитися під управлінням держави і частково фінансуватися за рахунок державного бюджету.

При проведенні приватизації в портах рекомендується використовувати принцип «виборчої ковзаючої приватизації», який припускає використання проведеного розділення функцій, глибоке вивчення кожної з них і виявлення, які з функцій і на якому етапі розвитку економіки країни повинні виконуватися безпосередньо державними органами, які - портовими властями, а які - приватними (колективними, сумісними) операторами.

Приватизація дозволяє розширити номенклатуру пропонованих клієнту послуг, повернути додаткові засоби для фінансування будівництва і реконструкції портових споруд, придбання перевантажувальних машин і устаткування, підвищити ефективність управлінської діяльності. В той же час процес суцільної приватизації може мати негативні наслідки. Зокрема, можуть виникнути монопольні структури, що знімають конкуренцію. Тому приватизація деяких важливих функцій, наприклад, навантажувально-розвантажувальних робіт, перевезення вантажів і пасажирів місцевим флотом та ін., повинна обов'язково забезпечуватися заходами з організації вільної конкуренції, щоб уникнути появи монопольних структур.

Посилення уваги до прибутку може привести при недостатньо розвинених ринкових механізмах, що має місце в Україні, до недооцінки необхідності розвитку виробництва і, як наслідок, приватизація дасть економію тільки для оператора, а не для клієнтів порту. В зв'язку з цим слід звернути увагу на створення спільних підприємств на території портів, які здійснюватимуть експлуатацію контейнерних, рефрижераторних, хімічних, вугільних і інших терміналів, використовуючи гідротехнічні та інші споруди, важку техніку та ін., що належать державі і, що передаються їм на умовах довгострокової оренди. Одночасно спільні підприємства проводять роботу по залученню вантажопотоків, фінансуванню придбання необхідних машин і устаткування для технічного вдосконалення і розвитку терміналів, що експлуатуються.

Е) Передача портової інфраструктури (причалів, каналів, захисних споруд, складів, території) у власність місцевих органів державної влади.

Морські торгові порти в різних країнах світу знаходяться в загальнодержавній, муніципальній (комунальній), колективній (акціонерній) і приватній власності. Але найефективніше розвиваються і функціонують порти, що знаходяться в муніципальній і колективній власності. Прикладом таких портів є порти Німеччини - Гамбург, Бремен, Бремер-Хафен, Вільгельм-Хафен; Голландії - Роттердам; Бельгії - Антверпен, Остенде; США - Лос-Анджелес; Великобританії - Брістоль, Портсмут; Південної Кореї - Пусан.

Для підвищення рівня конкурентоспроможності і ефективності українські порти повинні проводити організаційно-структурні перетворення, пов'язані з вдосконаленням економічної діяльності, перш за все через розвиток форм власності.

ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Першим кроком в цьому напрямі повинна стати передача території, акваторії, причальних і захисних споруд, а також важкого перевантажувального устаткування і складських територій в муніципальну власність, що дозволить:

- правильно поєднувати загальнодержавні інтереси з інтересами регіону (міста), тому що в ринковій економіці діє принцип: що вигідно території, то буде вигідно і державі;

- пов'язати інтереси порту і інших учасників перевезення вантажів від виробника до споживача;

- усунути міжвидомчі (міжгалузеві) бар'єри, що дасть можливість ефективніше управляти діяльністю порту на основі її координації з роботою решти підприємств і організацій міста різних форм власності;

- істотно впливати на рішення соціально-економічних проблем розвитку порту, згладжувати можливі соціальні конфлікти, пов'язані із застосуванням в порту сучасних комунікаційних і перевантажувальних технологій, які неминуче призведуть до вивільнення працівників. Вирішення питань працевлаштування працівників, що вивільняються, шляхом створення нових робочих місць в інших сферах економіки міста можливо тільки за допомогою органів місцевого самоврядування;

- пов'язати плани розвитку міста і порту. Порт і місто повинні розвиватися по єдиному плану. Для розвитку порту потрібні, як правило, додаткові території, які може надати тільки місто, додаткові кваліфіковані кадри, яким необхідно житло, об'єкти соціального призначення, торгові організації та ін. Розвиток всієї цієї інфраструктури знаходиться в компетенції органів місцевого самоврядування.

Прикладом такого єдиного стратегічного плану узгодженого розвитку порту і міста з позиції вимог ХХІ століття може служити комплексний план розвитку порту і міста Пусан (республіка Корея). У цьому плані передбачені, скоординовані і узгоджені всі функції міста і порту. Така концепція розвитку порту і міста просто необхідна для виживання в гострій конкурентній боротьбі, вона дозволяє підвищити інвестиційну привабливість порту та зменшити небезпеку екологічних катастроф.

Передача майна порту в муніципальну власність вигідна всім, а саме:

- державі, оскільки, по-перше, Україна зможе реалізувати свою геополітичну перевагу щодо Євроазіатського транспортного коридору і, по-друге, місцеві органи самоврядування зможуть краще захищати інтереси держави у зв'язку з своєю близькістю до виробничого об'єкту і прямою зацікавленістю в результатах його розвитку і функціонування;

- місту, оскільки передача порту в муніципальну власність міста дозволить органам його самоврядування більш цілеспрямовано (на користь міста) робити вплив на виробничо-економічну діяльність. Частіше порт є основним бюджетним донором міста;

- порту, оскільки у працівників порту з'являться широкі можливості реально впливати в своїх інтересах на органи місцевого самоврядування, тоді як зараз такий вплив на центральні органи влади практично відсутній;

- іншим підприємствам і організаціям міста, оскільки міська адміністрація більш цілеспрямовано сприятиме їх розвитку і функціонуванню в рамках їх взаємодії з портом.

Реалізація перерахованих позитивних моментів муніципалізації портів, а також згладжування можливих негативних моментів залежить від ініціативи працівників міської влади і портів.

Є) *Формування ефективно функціонуючого портового співтовариства.*

Будь-який порт є комплексним підприємством, в основі функціонування якого лежать три базові положення:

- у всіх підрозділів, організацій і інших структур, що ведуть свою діяльність в портовій зоні, одні і ті самі клієнти - вантажовласники і судновласники;

- клієнти в сучасних умовах вимагають від порту не окремих послуг, а їх повний набір;

- жоден вид діяльності або послуг в порту неможливо поліпшити без координації і одночасного розвитку всіх інших напрямів діяльності.

Портове співтовариство повинне створюватися у вигляді асоціації всіх професійних організацій, що беруть участь в прийомі суден, обробці вантажів в порту, ввезенні-вивозі вантажів в/з порту, що працюють в портовій зоні над створенням доданої вартості товарів, а також основних вантажовласників або їх представників, що знаходяться в зоні економічного впливу порту.

Створення портового співтовариства переслідує наступні цілі:

- гармонізація відносин між різними галузями транспорту і суміжними видами діяльності;

- залучення і збільшення вантажопотоків, що визначають розвиток порту;

- широке залучення місцевих (міських) органів влади до розвитку портової зони;

- створення мережі «зовнішніх зв'язків» порту;

- створення і розвиток інфраструктури;

- узгодження інтересів всіх суб'єктів, пов'язаних з діяльністю порту.

При утворенні портового співтовариства необхідно спиратися на наступні принципи:

а) у діяльності портового співтовариства повинні брати участь всі сторони, що діють в портовій зоні, і представники основних вантажовласників, що знаходяться в зоні економічного впливу порту;

б) портове співтовариство повинне мати постійно діючий орган (рада), в якому повинні бути представлені всі підприємства і організації, що мають відношення до діяльності порту, включаючи представників місцевих органів влади і портових працівників (профспілки);

в) діяльність ради портового співтовариства по своєму характеру може носити дорадчий і інформаційно-консультаційний характер, але всі його учасники повинні розуміти, що ухвалювані рішення направлені на досягнення загальної мети, процвітання співтовариства в цілому і кожного його окремого члена;

г) рада портового співтовариства повинна працювати регулярно, бути компактним, а для вирішення окремих питань при ньому повинні створюватися постійні або спеціальні вузькопрофесійні групи (комітети);

д) рада портового співтовариства повинна забезпечувати широку інформованість про свою діяльність всіх суб'єктів, що діють в портовій зоні і зоні економічного впливу порту.

Створення і розвиток портового співтовариства не можна здійснити чисто адміністративними методами. Цю роботу потрібно вести на основі економічних інтересів, поступово залучаючи до його діяльності всі зацікавлені сторони. Але з іншого боку, адміністрація (вище керівництво) порту повинна чітко з'ясувати істину, що без дієздатного портового співтовариства порту в ринкових умовах буде важко вижити в конкурентній боротьбі не тільки з іноземними портами, але і національними портами, а також іншими видами транспорту, що діють на паралельних напрямках.

Ж) *Здійснення організаційних перетворень у портах.*

Українські порти зберегли без істотних змін організаційні структури, які були створені в централізовано-адміністративній економіці. Основною характеристикою внутрішніх організаційних структур є жорстке підпорядкування всіх видів діяльності головній меті - перевантаженню товарів з морського транспорту на сухопутні види транспорту і назад, а також обслуговуванню транспортних засобів.

У портах необхідно створювати окремі самостійні у фінансовому відношенні підрозділи, об'єднуючі види діяльності, що приносять однаковий результат. Відносини між підрозділами різних видів діяльності повинні будуватися на договірних умовах і еквівалентному обміні. На цій основі можна добитися підвищення ефективності роботи не тільки окремих підрозділів, але і порту в цілому, що сприятиме підвищенню рівня його конкурентоспроможності.

З) *Вдосконалення системи портового маркетингу як найбільш важливого чинника збільшення рівня конкурентоспроможності порту.*

Якщо розглядати порт як економічну систему, в якій здійснюється перетворення ресурсів, то портовий маркетинг повинен функціонувати на вході цієї системи - придбання необхідних ресурсів і на виході - реалізація продукції, робіт, послуг користувачам порту (вантажовласникам, судновласникам і ін.).

При формуванні системи портового маркетингу будь-який порт повинен перш за все визначити його цілі і стратегію. Цілі

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

маркетингу повинні бути підпорядковані загальним цілям порту. На даному етапі розвитку українських портів їх головна мета полягає в тому, щоб звести до мінімуму витрати на проходження вантажів через порт (зниження собівартості), і на цій базі формувати прийнятні тарифи, забезпечити оптимальні терміни цього, проходження і максимально збільшити додану вартість вантажів. Ця загальна мета дозволяє конкретизувати цілі портового маркетингу: залучення великого числа вантажопотоків для забезпечення максимального завантаження кожного конкретного порту, а також пошук необхідних ресурсів, що забезпечують діяльність порту за мінімально можливими цінами. Деякі порти як загальну мету можуть ставити максимальний прибуток, диверсифікацію портової діяльності та ін.

Портовий маркетинг має три головні напрямки свого розвитку, які визначають як структуру служби маркетингу, так і конкретні завдання: інформаційне, дослідницьке і рекламно-пропагандистське. Ці три напрямки дуже тісно взаємопов'язані.

1) Вдосконалення кадрової політики.

Цей напрямок є дуже важливим, тому що розвиток трудових ресурсів – це основне для підвищення конкурентоспроможності порту. В українських портах тільки 20-30% менеджерського персоналу працює в відповідності з одержаною у вищих учбових закладах кваліфікацією. Якщо ж врахувати, що ця кваліфікація більшістю була одержана ще в роки панування адміністративно-командної економіки, то важливість проблеми значно збільшиться. Адже світовий досвід свідчить, що в сучасних умовах тільки 20% підвищення ефективності виробництва залежить від техніко-технологічних чинників, а 80% - від рівня розвитку менеджменту.

Для підвищення конкурентоспроможності порту необхідно мати довгострокову програму роботи з кадрами, в якій, зокрема, слідус передбачити:

- перепідготовку тих працівників, які мають вищу освіту, але працюють не за фахом одержаним в вузі;
- підвищення кваліфікації з відривом від виробництва (на 3-4 місяці) осіб, які працюють за фахом, але вимагають оновлення знань з урахуванням нової економічної ситуації в країні, а також з урахуванням розвитку науково - технічного прогресу;
- періодичну ротацію фахівців (раз в 5 - 7 років) у зв'язку з необхідністю підвищення ініціативності, розширення кругозору та ін.

Викладені концептуальні напрями стратегії розвитку і функціонування морських торгових портів України у загальних рисах відображають ті шляхи, реалізація які дозволить їм брати активну участь в перевезеннях вантажів і пасажирів в Південно-Східній Європі. Конкретне втілення кожного з перерахованих напрямків в окремо взятому порту залежить від його спеціалізації, що склалася, досягнутого техніко-технологічного рівня, стану менеджменту, цілей і завдань, які стоять перед ним. При цьому потрібно мати на увазі, що рівень реалізації цих напрямків залежить не тільки від працівників портів, але і від інших учасників транспортного процесу.

Український ринок портових послуг на сучасному етапі його розвитку можна розглядати як саморегульовану систему управління.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой порто-вой системы // Развитие методов управления та господарювання на морсь-кому транспорті.- Вип.7.- Одеса: ОГМУ, 2000.- С. 17-26.
2. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транс-порта. – Одесса: Феникс, 2005 – 229 с.
3. Haralambidis H., Veenstra A. World wide experiences of Port Reform. - Oxford: University press, 1997. – 125 p.
4. Примачёв Н.Т. Вовк О.Ю. Эффективность функциональной дея-тельности предприятий морского траснпорта. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2001. – 1247 с.
5. Совершенствование управления морскими торговыми портами. Учебное пособие / Чекаловец В.И., Колодин А.Л., Столяров Г.П. и др. – Одесса:ОНМУ, 2002. – 142 с.
6. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта.- Одесса:Астропринт, 2005. – 324 с.
7. Яровая Н.В. Экономико-организационные основы диверси-фикации деятельности морских торговых // Развитие методов управления та господарювання на морсь-кому транспорті.- Вип.7.- Одеса: ОГМУ, 2000.- С.109-118.

ІНСТИТУЦІЙНІ ВИКЛИКИ ЩОДО ФОРМУВАННЯ НОВОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ

Біла С.О., проф., д.н.д.у., заслужений економіст України, завідувач відділу регіонального розвитку НІСД (м. Київ)

Біла С.О. Інституційні виклики щодо формування нової регіональної політики в Україні.

У статті розглянуто інституційні виклики, що впливають на формування нової регіональної політики в Україні. Серед системних проблем регіонального розвитку в Україні визначено: нестабільну динаміку відновлення економічного зростання, хронічні дисбаланси галузевого/секторального розвитку, дисбаланси просторового розвитку, системні проблеми державного управління регіонального розвитку. Досліджено вплив системних викликів у сфері координації реформ та інституційно-правового забезпечення регіонального розвитку. Підтверджено, що комплексне узгодження галузевого/секторального та просторового підходу до регіональної політики, підвищення ефективності державного управління регіональним розвитком, практичне впровадження триєдиного підходу до здійснення комплексу реформ, що реалізуються на місцевому, регіональному рівні – основа формування нової регіональної політики в Україні.

Ключові слова: інституційні виклики; дисбаланси регіонального розвитку; модернізація; регіональний розвиток; нова регіональна політика; галузевий/секторальний підхід; просторовий підхід; державне управління регіонального розвитку; Державна стратегія регіонального розвитку до 2020 року; координація; інституційно-правове забезпечення.

Белая С.О. Институциональные вызовы к формированию новой региональной политики на Украине

В статье рассмотрены институциональные вызовы, которые влияют на формирование новой региональной политики на Украине. Среди системных проблем регионального развития на Украине определено: нестабильную динамику возобновления экономического роста, хронические дисбалансы отраслевого/секторального развития, дисбалансы пространственного развития, системные проблемы государственного управления регионального развития. Исследовано влияние системных вызовов в сфере координации реформ и институционально-правового обеспечения регионального развития. Подтверждено, что комплексное согласование отраслевого/секторального, пространственного подхода к региональной политике, повышение эффективности государственного управления региональным развитием, практическое внедрение триединого подхода к осуществлению комплекса реформ, которые реализуются на местном, региональном уровне – основа формирования новой региональной политики на Украине.

Ключевые слова: институциональные вызовы; дисбалансы регионального развития; модернизация; региональное развитие; новая региональная политика; отраслевой/секторальный подход; пространственный подход; государственное управление регионального развития; Государственная стратегия регионального развития до 2020 года; институционально-правовое обеспечение.

Bila S.O. Institutional challenges to the formation of a new regional policy in Ukraine

The article analyses institutional challenges that influence the formation of a new regional policy in Ukraine. It identifies a range of systemic problems of regional development in Ukraine: unstable dynamics of the revival of economic growth, imbalances of industrial / sectoral development, imbalances of spatial development, systemic problems of public administration of regional development. The article investigates the influence of systemic challenges to the coordination of reforms and institutional-legal support for regional development. The article proves that coordinating industrial / sectoral and spatial approaches to regional policy, upgrading the efficiency of public administration of regional development, and introducing the three-fold approach to the implementation of reforms at the local, regional level, represent the basis of the formation of a new regional