

Бублій Максим Петрович,

*к. держ. упр., доц., доцент кафедри економіки праці та управління персоналом,
Харківський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України,
м. Харків
ORCID 0000-0003-1060-6404;*

Дробязко Людмила Василівна,

*к. е. н., доц., доцент кафедри економіки праці та управління персоналом,
Харківський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України,
м. Харків
ORCID 0000-0003-3658-4928*

УДК 351.9

doi: 10.34213/tp.20.03.11

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТОВИХ КОМПЛЕКСІВ

Узагальнено теоретичні основи державного управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів. Здійснено класифікацію видів портових комплексів як об'єктів державного управління. Запропоновано дерево цілей державного управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів. Виділено найбільш важливі функції органів влади та істотні чинники, що впливають на становлення системи державного управління в діяльності морських портових комплексів. Доведено, що демонополізація економіки України позначилася й на організації державного управління морськими портовими комплексами, багато з яких було приватизовано, проте держава за допомогою відповідних повноважень здійснює стратегічну політику щодо забезпечення їхнього розвитку.

Ключові слова: державне управління, принципи державного управління, морський порт, конкурентні переваги, морський портовий комплекс.

Постановка проблеми. Роль держави в управлінні конкурентоспроможністю морських портових комплексів являє собою багатоаспектний і складний структурований об'єкт дослідження. У вітчизняній і зарубіжній літературі термін “державне управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів” є відносно новим, а як категорія – досить складним, бо, з одного боку, враховує особливості прийняття управлінських рішень державними органами, з іншого – відбиває стан конкурентного середовища держави й ефективність діяльності морського портового комплексу як господарського суб'єкта в цьому середовищі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретичних і прикладних проблем державного управління морськими портами в сучасній літературі присвячено праці таких вчених, як В. Вінніков [1], Л. Дем'янченко [2], Ю. Драпайло [4], О. Качний [3], О. Кібік [4], С. Ківалов [5], В. Котлубай [7], С. Онищенко [8], О. Подцерковний [4], А. Сухоруков [10], Ю. Харазішвілі [10], Н. Юрків [11] та ін. Широкий спектр робіт у сфері економіки й державного управління присвячено глибокому вивченню окремих складників морських портів, однак немає досліджень, що розглядають державний вплив на формування конкурентних переваг не окремих морських портів, а інтегрованих структур – морських портових комплексів.

Формулювання цілей статті. Метою статті є узагальнення теоретичних основ державного управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів та надання пропозицій з удосконалення визначення цього терміна.

© Бублій М. П., Дробязко Л. В., 2020

Виклад основного матеріалу дослідження. Наукове трактування поняття “державне управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів” становить методологічну основу цього дослідження.

Для визначення сутності розглянутого терміна необхідно дослідити його взаємозв'язки з іншими пов'язаними поняттями: морські портові комплекси, державне управління, кожен з яких становить напрям понятійного дослідження.

Перший напрям понятійного дослідження – уточнення терміна “морський портовий комплекс”. Досить представницький перелік наукових робіт з економіки та управління у сфері портової діяльності [1; 2; 4; 5; 7; 8] присвячено дослідженню різних аспектів розвитку окремих морських портів, не зачіпаючи особливостей морських портів як морських портових комплексів, що дозволяє дійти висновку про актуальність виконуваного дослідження.

Морський портовий комплекс поєднує теоретичне значення змісту поняття “морський порт”, “комплекс”, що визначає необхідність їхнього детального розгляду.

Під морським портом розуміємо морський торговельний порт, що являє собою комплекс споруд, розташованих на спеціально відведених територіях і акваторії та призначених для обслуговування суден, використовуваних з метою торговельного мореплавання, обслуговування пасажирів, здійснення операцій з вантажами та інших послуг, що зазвичай надаються в морському торговельному порту [2, с. 67].

Відповідно до класичних трактувань, комплекс являє собою сукупність, поєднання об'єктів, предметів, дій, що тісно пов'язані та взаємодіють між собою, утворюють єдину цілісність або групу взаємозв'язаних галузей, підгалузей, підприємств, що виробляють продукцію єдиної природи [4, с. 91].

З метою розвитку наведеного вище визначення більш деталізовано визначаємо сутність морського портового комплексу як сукупність об'єктів (акваторії, портові гідротехнічні споруди, внутрішні рейди, якірні стоянки, перевантажувальне обладнання, складське господарство, логістичний центр та ін.) і дій (перевантажувальні роботи, обслуговування суден, маркетингові заходи тощо) портової інфраструктури, що знаходиться на визначеній території, що взаємопов'язані та взаємодіють між собою з метою забезпечення торговельного мореплавання, обслуговування пасажирів, здійснення операцій із вантажем та інших супутніх портових послуг.

Суттєві для державного менеджменту класифікаційні ознаки та відповідні види об'єкта, що розглядається, наведено в табл. 1.

Запропонована структура і класифікація дозволяють позиціонувати відповідні управлінські рішення для забезпечення конкурентоспроможності морських портових комплексів.

Наступний напрям понятійного дослідження характеризує сутність державного управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів. Питання державного управління морським транспортом України в цілому і морськими портами зокрема досить широко досліджувалися в роботах Л. Дем'янченко [2], С. Ківалова [5], О. Кібіка та О. Подцерковного [4; 9]. В основу покладено фундаментальні теоретичні положення теорії управління, що визначають мету, принципи, функції, форми та інструментарій менеджменту.

Таблиця 1

Класифікація видів портових комплексів як об'єктів державного управління

Ознака класифікації	Вид портового комплексу
1. Рівень управління	– міжнародний – об'єднує морські порти по регіонах світу; – національний – об'єднує морські торговельні порти держави; – регіональний – об'єднує морські порти на окремій території; – локальний – морський порт як окремий господарюючий суб'єкт.
2. Структура перевантажуваних вантажів	– спеціалізований – здійснюється перевантаження обмеженої номенклатури вантажів; – багатопрофільний – здійснюється перевантаження широкої номенклатури вантажів.
3. Форма власності	Державний; приватний; змішаної форми власності
4. Географічне розташування	Прибережні; гирлові; на території міста, населеного пункту

Виходячи із загального визначення мети управління як досягнення необхідного, можливого і бажаного стану керованої системи, головна мета державного управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів полягає в досягненні такої міри конкурентоспроможності, яка дозволила б національній портовій інфраструктурі досягти лідерських позицій на міжнародному ринку портових послуг. При цьому необхідно створити умови для забезпечення конкурентоспроможності портових комплексів на внутрішньо-державному ринку виконання перевантажувальних робіт [8, с. 82]. Складається ієрархічне формування взаємопов'язаних цілей управління, тобто “дерево цілей”, за допомогою якого здійснюється упорядкування цілей різного рівня за дотримання основних умов: повноти, визначеності, порівнянності, співвідпорядкованості. Розроблене дерево цілей державного управління конкурентоспроможністю морськими портовими комплексами подано в табл. 2.

Таблиця 2

Дерево цілей державного управління конкурентоспроможністю морських портових комплексів

Рівень мети	Зміст
Мета першого порядку	Забезпечення конкурентоспроможності українських морських портових комплексів на міжнародному ринку портових послуг
Мета другого порядку	Забезпечення конкурентоспроможності морських портових комплексів на національному ринку портових послуг
Мета третього порядку	Забезпечення конкурентоспроможності локальних морських портових комплексів на ринку портових послуг
Мета четвертого порядку	Створення умов для економічного зростання локальних морських портових комплексів, для забезпечення їхньої конкурентоспроможності

Для досягнення сформульованих цілей з урахуванням вимог наукового підходу необхідно застосовувати найбільш актуальні в сучасних умовах принципи управління: науковість, системність, поєднання влади та відповідальності, оптимальне співвідношення централізації й децентралізації, підпорядкованість індивідуальних інтересів загальним, справедливе ставлення до персоналу, ініціатива, спадкоємність рішень, інновації, інвестиції в людський капітал, обов'язкова наявність зворотного зв'язку. Застосування основних принципів у прийнятті державних управлінських рішень буде сприяти досягненню поставлених цілей при забезпеченні необхідного економічного і соціального ефекту у процесі здійснення загальних функцій процесу управління: планування, організації, координації (регулювання) і контролю.

Для цілей забезпечення конкурентоспроможності морських портових комплексів з боку державних органів найбільше значення має функція координації – регулювання в поєднанні з іншими функціями. Цю функцію спрямовано на забезпечення узгодженості дій учасників для реалізації поставлених цілей за двома ключовими напрямками:

- координація дій державних структур із реалізації поставлених цілей;
- регулювання перебігу реалізації цілей відповідних систем при виникненні небажаних відхилень [7, с. 28].

Фундаментальні цілі, принципи, функції менеджменту тією чи іншою мірою традиційно використовувалися в державному управлінні морськими портовими комплексами, оскільки морські порти завжди були на стику інтересів державної або місцевої державної влади.

У сучасних умовах важливе значення має чітке визначення принципів організації системи державного управління морських портових комплексів:

1. Системний підхід. Нині організаційний потенціал системи регулювання діяльності морських портових комплексів може розглядатися здебільшого з позиції якості системи [9, с. 38]. Підвищення якості системи управління вимагає чіткого визначення повноважень, функцій усіх суб'єктів управлінської діяльності різних рівнів, узгодження процедур прийняття рішень на всіх рівнях управлінських структур.

Системний підхід вимагає детальної регламентації та чіткого визначення процедур регулювання умов організації господарської діяльності в портах (відносини оренди, контрактів, умов наймання тощо), а також основних операційних систем (навантаження-розвантаження, зберігання тощо). При цьому робота всіх операційних систем повинна бути чітко взаємопов'язаною.

2. Принцип забезпечення конкретних переваг. Організація державного управління діяльності морських портових комплексів повинна бути спрямована на забезпечення їх конкурентних переваг шляхом створення необхідних для цього економічних і організаційних умов.

3. Принцип соціально-економічної ефективності. Морські портові комплекси в даний час, крім комерційних, виконують і численні соціальні функції (забезпечення зайнятості, облаштування територій тощо). Тому загальним принципом організації державного управління діяльності морських портових комплексів повинно стати оцінювання її результатів не тільки суто за комерційними, ринковими показниками (прибуток, рентабельність), а й за критеріями соціально-економічної ефективності – внесок у реалізацію макроекономічних цілей, створення робочих місць, підвищення доходів тощо.

4. Принцип “контролю якості” функціонування портових систем. Організація державного управління діяльності морських портових комплексів передбачає постійно повторювані цикли регулювання, що складаються з декількох, що випливають один з одного, етапів: планування, організація, виконання, контроль, модифікація, планування та ін.

5. Принцип “гармонізації” інтересів. Держава (а в багатьох випадках і профспілки) повинна усвідомлювати, що в довгостроковому плані інтереси підприємства і працівників порту неминуче збігаються. Слід всіляко пропагувати цю ідею збігу інтересів із тим, щоб домогтися процвітання порту, його підприємств і працівників [10, с. 29].

6. Принцип обмеження монополістичних та інших негативних тенденцій у діяльності морських портових комплексів. Розумні обмеження і правила – істотно важлива основа, що забезпечує ефективне функціонування порту, що дозволяє всім портовим підприємствам уникнути багатьох суперечок, інцидентів і подій, а також пов'язаних із ними витрат (прямих або непрямих витрат у результаті припинення портових операцій та ін.).

Система державного управління розвитком морських портових комплексів – система методів, спрямована на забезпечення розвитку морських портів, є частиною системи державного регулювання діяльності морських портів. У світовій практиці розрізняють прямі й непрямі методи державного регулювання розвитку морських портів. До прямих основних методів державного управління, як правило, відносяться: розроблення планів і програм розвитку морських портів за рахунок державних інвестицій; пільгове кредитування державними організаціями проектів із розвитку портів; надання державних гарантій при залученні кредитів вітчизняних та іноземних банків; державне страхування інвестицій на будівництво перевантажувальних комплексів у портах; оренда державного майна, метод концесії як форми залучення інвестицій у розвиток інфраструктури морських портів; інвестиційний договір; тарифна політика [11, с. 8].

До непрямих методів державного управління розвитком морських портів відносяться: створення сприятливого інвестиційного клімату в країні, забезпечення економічної стабільності, створення ясної податкової системи та інші непрямі методи, що мають важливе значення.

Перераховані вище прямі методи державного управління можна умовно поділити на дві групи. До першої групи віднесімо перші чотири, до другої – усі решту. Перша група методів – це методи, коли держава здійснює розвиток морських портів за рахунок державних коштів або бере на себе різні ризики під час здійснення проектів. Хоча розвиток портів для України є пріоритетним завданням, економічна ситуація в країні та фінансові проблеми загального характеру не дозволяють найближчими роками виділяти на розвиток морських портів значні фінансові кошти, а також приймати на себе фінансові ризики за проектами розвитку морських портів.

Друга група методів – це методи, спрямовані на створення умов для залучення інвестицій у розвиток морських портів. У сучасних умовах роль їх величезна: як уже зазначалося раніше, саме від них залежить реалізація підпрограми розвитку морських портів. Сукупність цих методів утворює систему управління морськими портами, створює правову основу їхньої діяльності, включаючи і розвиток морських портів. Нині система управління

морськими портами перебуває у стані становлення, багато проблем залишаються невирішеними. Потенційний інвестор: не має гарантій повернення інвестицій; не знає, як вирішуватимуться питання використання державного майна, включаючи земельні ділянки; приймає рішення на основі домовленостей з різними державними організаціями, які може бути в будь-який час змінено; погано собі уявляє в чий власності буде створено об'єкти і як вони будуть функціонувати тощо. Таким чином, за сучасних умов удосконалення державного управління розвитком морських портів є об'єктивною необхідністю.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. На основі систематизації та узагальнення основних понятійних напрямів запропоновано авторське трактування державного управління конкурентоспроможністю портових комплексів як створення сприятливих умов на основі нормативно-правових принципів і програмно-цільового управління, узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави і бізнесу для формування та реалізації конкурентних переваг самостійними (або у складі кластерів) морськими портовими комплексами на національному та міжнародному ринку портових послуг при раціональному використанні ресурсів (регіональних, внутрішньофірмових) з метою забезпечення транспортно-транзитного потенціалу держави.

Аналіз розвитку державного управління вітчизняними морськими портами дозволяє дійти висновку про динамічність цього процесу на всьому аналізованому періоді, особливо в останні роки трансформаційних змін України. Однак необхідно підкреслити, що в будь-яких політичних та економічних умовах морські портові комплекси є стратегічними об'єктами, і роль державного управління в них повинна розвиватися і вдосконалюватися.

Дослідження численних публікацій в цій царині дозволили систематизувати й узагальнити основні етапи формування, виділити найбільш важливі функції органів влади та істотні чинники, що роблять вплив на становлення системи державного управління в діяльності морських портових комплексів, які нерозривно пов'язано з розвитком вітчизняного торговельного мореплавства і які завжди були під патронажем держави.

Демоніполізація економіки України позначилась і на організації державного управління морськими портовими комплексами, багато з яких було приватизовано. Однак держава за допомогою відповідних повноважень здійснює стратегічну політику щодо забезпечення їхнього розвитку.

Список використаних джерел

1. Винников В. В. Проблемы комплексности развития морского транспорта Украины : монографія. Одеса : Феникс, 2005. 350 с.
2. Дем'яненко А. Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах : монографія. Маріуполь : Новий світ, 2014. 359 с.
3. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) : монографія / О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін. ; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. Херсон : Грінь Д. С., 2014. 442 с.
4. Качний О. С. Інноваційні механізми державного управління соціально-економічним розвитком регіонів України: теорія, методологія, практика : монографія / Міжрегіон. акад. управління персоналом. Київ : Маслаков, 2018. 624 с.
5. Ківалов С. В. Нариси морської доктрини України : монографія. Одеса : Гельветика, 2017. 232 с.

6. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України : монографія / за ред. О. М. Котлубай. Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. 427 с.

7. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні : монографія. Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2004. 453 с.

8. Онищенко С. В. Моделирование процессов организации и функционирования системы маркетинга морских транспортных предприятий : монографія. Одесса : Феникс, 2009. 328 с.

9. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монографія / О. Н. Кибик, О. П. Подцерковный, Д. В. Зятина, В. А. Котлубай и др. ; под ред. О. Н. Кибик, О. П. Подцерковного. Одесса : Феникс, 2012. 357с.

10. Сухоруков А. І., Харазішвілі Ю. М. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України : монографія. Київ : НІСД, 2012. 368 с.

11. Юрків Н. Я. Економічна безпека реального сектора економіки України: стратегічні пріоритети і теоретико-методологічні засади забезпечення : монографія. Львів : ПАІС, 2012. 400 с.

References

1. Vinnikov, V.V. (2005). Problemy kompleksnosti razvitiya morskogo transporta Ukrainy [Problems of the complexity of the development of sea transport in Ukraine]. Odessa: Feniks [in Russian].

2. Demianchenko, A.H. (2005). Kontsepsiia efektyvnoho upravlinnia rozvytkom morskoi portovoi haluzi Ukrainy v rynkovykh umovakh [The concept of effective management of the development of the maritime port industry of Ukraine in market conditions]. Mariupol: Novyi svit [in Ukrainian].

3. Kibik, O.M., Podtserkovnyi, O.P., Drapailo, Yu.Z., Kotlubai, V.O. the others (2014). Derzhavna pidtrymka rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy (orhanizatsiini ta pravovi aspekty) [State support for the development of the maritime economic complex of Ukraine (organizational and legal aspects)]. Kherson: FOP Hrin D.S. [in Ukrainian].

4. Kachnyi, O.S. (2018). Innovatsiini mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia sotsialno-ekonomichnym rozvytkom rehioniv Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka [Innovative mechanisms of state management of socio-economic development of the regions of Ukraine: theory, methodology, practice]. Kyiv: Maslakov [in Ukrainian].

5. Kivalov, S.V. (2017). Narysy morskoi doktryny Ukrainy [Essays on the maritime doctrine of Ukraine]. Odesa: Helvetyka [in Ukrainian].

6. Konkurentospromozhnist ta stalyi rozvytok morehospodarskoho kompleksu Ukrainy [Competitiveness and sustainable development of the maritime complex of Ukraine]. (2011). O.M. Kotlubai (Ed.). Odesa: IPREED NAN Ukrainy [in Ukrainian].

7. Kotlubai, O.M. (2004). Ekonomichni mekhanizmy rozvytku torhovelnogo moreplavannia v Ukraini [Economic mechanisms of trade navigation development in Ukraine]. Odesa: IPREED NAN Ukrainy [in Ukrainian].

8. Onishenko, S.V. (2009). Modelirovanie processov organizatsii i funkcionirovaniya sistema marketinga morskikh transportnykh predpriyatij [Modeling the processes of organization and functioning of the marketing system of sea transport enterprises]. Odessa: Feniks [in Russian].

9. Kibik, O.N., Podtserkovnyj, O.P., Zyatina, D.V., Kotlubaj, V.A. the others (2012). Organizatsionno-pravovye osnovy funkcionirovaniya morehozjaystvennogo kompleksa Ukrainy [Organizational and legal foundations of the functioning of the sea economic complex of Ukraine]. Odessa: Feniks [in Russian].

10. Sukhorukov, A.I., Kharazishvili, Yu.M. (2012). Modeliuvannia ta prohnozuvannia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku rehioniv Ukrainy [Modeling and forecasting of socio-economic development of the regions of Ukraine]. Kyiv: NISD [in Ukrainian].

11. Iurkiv, N.Ia. (2012). Ekonomichna bezpeka realnoho sektora ekonomiky Ukrainy: stratehichni priorytety i teoretyko-metodolohichni zasady zabezpechennia [Economic security of the real sector of the economy of Ukraine: strategic priorities and theoretical and methodological principles of support]. Lviv: PAIS [in Ukrainian].

Bubliy M. P.,

*PhD in Public Administration, Associate Professor, Associate Professor of Management by Personnel and Economics of Labour Department, KRI NAPA, Kharkiv
ORCID 0000-0003-1060-6404;*

Drobiazko L. V.,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Management by Personnel and Economics of Labour Department, KRI NAPA, Kharkiv
ORCID 0000-0003-3658-4928*

THEORETICAL FOUNDATIONS OF STATE MANAGEMENT OF COMPETITIVENESS OF SEAPORT COMPLEXES

The article summarizes the theoretical foundations of state management of competitiveness of Seaport complexes. The classification of types of port complexes as objects of public administration is carried out. A tree of goals of state management of competitiveness of seaport complexes is proposed.

The principles of organization of the state administration system of sea port complexes are defined. The main ones are the following: a systematic approach; the principle of ensuring specific advantages, the principle of socio-economic efficiency, the principle of "quality control" of the functioning of port systems, the principle of "harmonization" of interests, the principle of limiting monopolistic and other negative trends in the activities of Seaport complexes.

It was found out that the system of state management of the development of seaport complexes contains direct and indirect methods of state influence the direct main methods of state management, as a rule, include: development of plans and programs for the development of seaports at the expense of public investment; concessional lending by state organizations to projects for the development of ports; provision of state guarantees when attracting loans from domestic and foreign banks, state insurance of investments for the construction of transshipment complexes in ports; lease of state property, concession method as a form of attracting investment in the development of seaport infrastructure; investment agreement; tariff policy. Indirect methods of state management of the development of seaports include: creating a favorable investment climate in the country, ensuring economic stability, creating a clear tax system, etc. indirect methods are important.

The most important functions of government bodies and significant factors influencing the formation of the public administration system in the activities of seaport complexes are highlighted. It is proved that the demonopolization of the Ukrainian economy also affected the organization of state management of seaport complexes, many of which were privatized. However, the state, with the help of appropriate powers, implements a strategic policy to ensure their development.

Keywords: public administration, principles of public administration, seaport, competitive advantages, seaport complex.

Надійшла до редколегії 25.08.2020 р.