

УДК 656.615.003

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ТА ЗАВДАННЯ ПОБУДОВИ СИСТЕМИ ВНУТРІШНЬОГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Гльченко С.В., Мінаков В. М.

У статті розглянуті основні завдання побудови системи внутрішньогосподарських відносин та принципи, на яких повинні ґрунтуватися ці відносини. Відокремлені структурні елементи внутрішньоекономічного механізму та наданий перелік внутрішніх та зовнішніх факторів різних рівнів впливовості, які здатні визначати або коригувати увесь внутрішньогосподарський механізм підприємства.

Введення

Осередком максимальних можливостей експорту транспортних послуг та використання транзитного потенціалу України являють її морські порти, робота яких, у свою чергу, справляє суттєвий вплив на формування валового національного продукту як показника чи індексу, який вимірює ринкову активність або валовий дохід країни.

Проте незважаючи на наявність конкурентних переваг щодо геополітичного розташування, високого рівня транзитності, наявності розвиненої транспортної мережі, незамерзаючих портів тощо, Україна не має достатнього рівня конкурентоспроможності своїх портів та портових послуг, які в них надаються.

Спроби, які були зроблені на перших етапах трансформації транспортного комплексу України в цілому, де морським портам належить визначна перерозподільна роль, не мали характеру комплексності. Незважаючи на безперервні спроби вчених впливати на процеси, які відбувалися в цій сфері [2, 3, 4, 6], транспортні підприємства не були розглянуті як єдиний системний об'єкт державного управління, був використаний традиційний галузевий підхід по кожному окремого виду транспорту. Сьогодні у своїй більшості збережені підходи планової економіки, державна складова перевищує розумно необхідний рівень, стан впроваджених реформ є незадовільним, основна більшість яких або тільки починається, або перебуває в зародковому стані, не закінчено формування законодавчо-правової бази, яка була б адекватна ринковим умовам, відсутні необхідні організаційно-економічні механізми, зони відповідальності та інструменти фінансування, які б враховували специфіку різних видів транспорту, та насамперед морських портів України.

Постанова завдання дослідження

Одним з основних питань, що грає ключову роль у здійсненні портом своїх безпосередніх функцій та формуванні його як конкурентоспроможного центру перерозподілу, є баланс між

потенційними портовими потужностями і попитом на них. Перший з факторів, який визначається наявністю необхідної інфраструктури, схильної до технологічного та морального зносу (наприклад, недостатністю портових глибин, браком складських територій, зношеністю основних портових виробничих активів тощо) або обмеженням свого розташування в міському просторі (тиск з боку міського господарства, який лімітує і визначає основну діяльність порту як такого), веде до того, що певні транспортні і пасажирські потоки зникають повністю або порт приймає, або обробляє їх вкрай обмежену кількість. Ця обставина, у свою чергу, призводить до скорочення операційної портової інфраструктури.

Другий фактор пов'язаний з правилами, визначеними міжнародною морською торгівлею - інвестуванням в сучасні причали, наявністю логістичних центрів в порту, сучасного, координуючого діяльність порту управлінського апарату, комунікаційної та інформаційної інфраструктури, а також чинників, безпосередньо не пов'язаних з портової економічною діяльністю, але які не можна ігнорувати, в першу чергу, можливість надання якісних туристичних послуг.

У результаті такого дисбалансу багато морських портів позбавляється можливості якісного надання послуг і гостро потребує нових підходів до управління або повної реорганізації портових зон. Важливо, щоб при цьому враховувалися дві обставини. Насамперед, необхідність орієнтації на споживача, по-друге, необхідність розуміння того, що успіх, динамізм розвитку і продуктивність безпосередньо залежать від наявності інформаційного менеджменту, якості їх знань, вміння побудувати певний ґрунтовний внутрішньогосподарчий механізм функціонування та розвитку, керуючих технологій, а не тільки від наявності традиційних факторів виробництва. Тому у статті за *мету* обрано визначення принципів побудови таких взаємин та формулювання основних завдань, які повинні бути імперативами цього розвитку.

Викладення основного матеріалу

При цьому саме внутрішньогосподарський механізм морського порту, з одного боку, має забезпечувати зовнішні зв'язки останнього і створювати відповідні умови отримання доходу. З іншого боку, цей механізм повинен бути спрямований на розвиток виробничих відносин усередині морського порту. У першому випадку його принципи цілком визначаються особливостями господарського механізму суспільства (домінуючою формою власності на засоби виробництва, існуючими системами ціноутворення, оподаткування, планування тощо), а в другому випадку - особливостями виробничих та позавиробничих відносин у самому порту.

Тобто функціональна діяльність морського порту як системної єдності господарюючих суб'єктів повинна обумовлюватися його внутрішньо економічним механізмом, структура якого визначається такими елементами цієї системи, як:- організаційно-технічна складова, через формування вертикальних зв'язків – підприємства різних

організаційно-правових форм, які функціонують в межах морського порту, та Адміністрацією морських портів через своїх уповноважених представників філіалів Адміністрації по кожному окремому морському порту. Та горизонтальних зв'язків – між підприємствами та організаціями різних форм власності і різних організаційно-правових форм, які працюють в межах морського порту або пов'язані з такими структурами виробничими ланцюгами. Незважаючи на те, що кожне з працюючих у морському порту підприємств або організацій має свій внутрішній технологічний цикл та практично «замкнутий» межами цього підприємства, існування цілісного портового співтовариства, його життєздатність та конкурентоспроможність можливі лише за умов співіснування, наявності сумісних зусиль по розвитку всього портового співтовариства у цілому, не виключаючи при цьому внутрішньопортову конкуренцію;

-система контролінгу діяльності морського порту як функціональна складова повноважень адміністративного центру у відповідності до своїх обов'язків здійснювати державне регулювання діяльності та управління морським портом;

- система повноважень та відповідальностей для кожного з елементів системи із певним переліком прав та обов'язків, а також схемою матеріальної відповідності результатам своєї діяльності;

- мотиваційний механізм для заохочення результатів діяльності у відповідності до встановлених перед підприємствами та організаціями задач та вимог, підвищення науково-технічного рівня надання послуг та запровадження новітніх технологій і схем ведення свого бізнесу на території морського порту, розвитку трудового потенціалу, формування соціальних програм підтримки своїх працівників, та інші складові.

Тобто усі ці складові та особливості функціонування єдиного співтовариства морського порту визначають характер його діяльності як системи та, через створення певних умов, надають можливість для досягнення поставлених цілей усім складовим цієї системи [7, 8].

Проте важливим є те, що внутрішньогосподарський механізм являє собою систему, а кожна система повинна ґрунтуватися на певних принципах, які чітко визначаються та науково обґрунтовуються. Серед найважливіших слід відзначити такі принципи:

- *принцип паритетності* – формування співтовариства морського порту передбачає співіснування багатьох контрагентів на певній території. Функціонування суб'єктів господарювання, незалежно від їх форм власності, організації виробництва, здійснення трудових процесів потребує певних умов. Дотримання суб'єктами господарювання принципу паритетності забезпечує загальні рівні умови спільного існування та можливості здійснювати господарську діяльність максимально ефективно. При цьому важливим стає також відсутність монополістичної поведінки жодної з сторін, використання прийомів та дій ведення конкурентної боротьби, заборонених і відповідним законодавством, і внутрішніми

нормами та правилами, і загальноприйнятним етичним кодексом ведення бізнесу, та рівна для кожного економічна відповідальність;

- *принцип системності* – передбачає розгляд всього портового співтовариства як підсистемного елементу глобальної системи національного господарства, з одного боку, та як систему підприємств та організацій, поєднаних загальним завданням, в межах єдиного портового співтовариства. Тобто врахування цього принципу вимагає виконання обов'язкових процедур, а саме, при побудові внутрішньоекономічних механізмів господарювання перш за все потрібно визначитися із загальними цілями, задачами та програмами всього національного господарства, лише потім провести взаємоув'язування їх із цілями, задачами, програмами розвитку, потенціальними можливостями, у тому числі й ресурсними, по кожному окремому підприємству. В даному сенсі потрібен досконалий аналіз потенціалів, взаємозв'язків, впливу та ступінь необхідної взаємодії елементів єдиної системи один з одним. При цьому проведення цього аналізу потрібно здійснювати як по вертикалі, так і по горизонталі, з побудовою дерева цілей, дерева пріоритетів, ієрархію підцілей та системою дій по корегуванню розбіжностей. Таким чином у якості пріоритету функціонування та розвитку співтовариства морського порту покладений ще один принцип – *принцип пріоритетності*, що висловлює примат суспільного над приватним. Тобто при будь якій ситуації, виробничій, трудовій, екологічній, соціальній тощо, пріоритетну силу має рішення на користь інтересів та потреб суспільства. В жодній мірі це не повинно нести дискримінаційне навантаження та являти собою важелі конкурентного впливу на задіяні сторони.

- *принцип сукупної перспективи* – можливо розглядати цей принцип, як наслідок попереднього, але слід таки його відокремити, оскільки попре встановлення пріоритетів, він висловлює обов'язкову необхідність перспективного розвитку всього портового співтовариства, що забезпечується індивідуальним внеском кожного окремого елементу системи – підприємства або організації морського порту. Формування національного господарства України вже має свою історію з багатьма прикладами негативного розвитку подій. Наприклад, до 1991 року українська економічна система складала елемент загальнодержавної економічної системи Радянського Союзу, забезпечуючи внутрішні замкнуті виробничі цикли. З отриманням самостійності ці зв'язки потрохи втрачали свою життєздатність, що врешті-решт призвело до знищення багатьох великих виробничих комплексів. Дуже яскравим прикладом є ситуація із українською суднобудівною галуззю. Купівля необхідної кількості цінних паперів нерезидентами України, що надало їм змогу вчиняти вирішальний вплив на процес прийняття стратегічних для цих підприємств рішень, вкрай недостатнє інвестування не тільки у розвиток цих підприємств, але й з метою здійснення своєї безпосередньої діяльності, призвели до остаточного знищення цього напрямку та виведення українських потужностей з цього ринку. Це лише прямі наслідки, але поряд із цим такі дії мали і опосередкований вплив через

погіршення якості життя населення прилеглих територій, які історично будувалися для забезпечення трудового потенціалу таких великих виробництв, вивільнення великої кількості фахівців високого рівня, у тому числі і кваліфікованих робітників, знищення освітньої бази для розвитку цього напрямку виробництва, втрачання статусу України як морської держави та багато інших. Тобто при формуванні співтовариства морського порту та узгоджені усіх необхідних для цього процедур, вкрай важливим стає необхідність та обов'язковість перспективного розвитку цих підприємства та організацій, з визначенням цих принципів, встановленням відповідних ним задач, цілей, прав та обов'язків в усіх супутніх погоджувальним документах;

- *принцип збалансованості* – для спільного взаємовигідного існування багатьох різних елементів системи стає життєво необхідним визначення уніфікованих правил поведінки, які дають змогу збалансувати інтереси кожної сторони максимально прийнятним засобом. Тобто таким чином, щоб перетворення або здійснення певних процедур, які включають лише деяких із сторін, не мали негативного впливу на можливість функціонування та розвитку інших незадіяних учасників співтовариства. Мається на увазі, наприклад, така ситуація, коли розвиток та перетворення певних переваг у комерційну площинку потребує додаткових потужностей, певних, мабуть й ексклюзивних для цього, умов, додаткових ресурсів тощо, отримання яких тим чи іншим чином, прямо або опосередковано зачіпає інтереси інших сторін та обмежує або лишає їх певних прав. В будь-якому випадку, незважаючи на той незаперечний факт, що основна рушійна сила для всіх підприємців це отримання прибутку, принцип збалансованості потребує від всіх учасників портового співтовариства узгодженості своїх дій у напрямку ефективного функціонування та загального розвитку національної портової сфери;

- *принцип соціальної надійності* – на тлі подій, які відбуваються в країні з того моменту, як розпочато процес трансформації державних підприємств транспорту у підприємства та організації різних форм власності, а саме втрачання ними надійної та стабільної системи соціального захисту своїх працівників, вкрай необхідним постає питання дотримання саме цього принципу. І хоча далеко не всі власники підприємств бачать потребу у виконанні ними таких функцій в наслідок витратності процесу, необхідності нести певне ресурсне навантаження, відсутність цього принципу перетворює українських громадян у робітничу силу, не ким, та не чим не захищену. У роботі [1] наведені данні про таке, що на сьогодні офіційна частка заробітної плати в кінцевій ціні продукції в Україні становить близько 7% (для порівняння: в європейських країнах – приблизно 30%), тобто завдяки дешевій українській робочій силі отримують надприбутки передусім іноземні компанії. Тобто адже офіційні данні демонструють інакше, ніж в розвинутих країнах, ставлення до українського працівника, визначення його статусу та рівня кваліфікації порівняно із цими країнами. При цьому зовсім не йдеться лише про низькокваліфікованих працівників. Таж сама ситуація склалася й з

провідними робітниками галузі, високопрофесійними спеціалістами, менеджерами вищого рівня. Тобто обов'язкове покладання цього принципу за основу функціонування підприємств та організацій морського порту, дає змогу розвивати людський капітал української держави та формувати інтелектуальне підґрунтя для майбутніх поколінь.

Узагальнюючи перераховані принципи побудови взаємин у межах єдиного портового співтовариства, важливо відмітити, що врахування цих принципів при побудові внутрішньоекономічного механізму функціонування, накладає певні незручності, небажані зобов'язання, додаткові витрати на власників портових підприємств. Тому вочевидь необхідність акцентування уваги та обов'язковість сприйняття цих вимог всіма сторонами та, що безумовно є найбільш бажаним, закріплення цих обов'язків при укладанні договорів із представниками Адміністрації морських портів України.

Слід розуміти, що можливість покращення транспортного сполучення країни із світовим економічним товариством, можливість доступу на зовнішні, бажані, перспективні для українських товарів ринки з'являється в тому разі, коли в країні поряд із наявністю розгалуженої мережі шляхів сполучення, безумовно у відповідному стані, існують і високо розвинуті центри розподілення вантажних та пасажирських потоків, у першу чергу звісно, морські порти країни. Тобто необхідність покращення роботи портів, проведення модернізації портових об'єктів, вдосконалення існуючих методів роботи, у тому числі заміна системи паперового документообігу електронними засобами, створення єдиного інформаційного простору портового співтовариства, знищення можливості існування корупційних схем у морських портах країни, забезпечення рівного доступу користувачів до постійних устроїв порту та багато інших питань очевидні та незаперечні. Але здійснення цих планів унеможлиблюється відсутністю певних ресурсів, в першу чергу фінансових. Капіталоємність та довготривалий термін окупності основних портових активів, необхідність придбання сучасної техніки та програмного забезпечення до неї, здійснення програм розвитку портових територій, як то побудова причалів сучасного рівня якості та безпеки, налив нових територій, розширення портових зон за рахунок прилеглих територій – лише деякі з причин, які вимагають пошуку вкрай необхідних для цього фінансових ресурсів, повні обсяги яких не можливо забезпечити лише використанням внутрішнього економічного резерву. Тому і постає задача пошуку підходів, які будуть сприяти залученню зовнішніх інвестицій у портовий сектор. Нижче наведені лише основні для цього умови:

- наявність чіткого та прозорого процесу проведення тендерів;
- забезпечення потребуємої якості та належної пропускнуої спроможності транспортних зв'язків із внутрішніми районами, так звані змішані перевезення, наявність відповідної інфраструктури портів;
- відсутність прямого втручання державних владних структур в сам процес господарювання підприємств та організацій портового сектору;

- забезпечення певного необхідного рівня щодо безпеки життєдіяльності та безпеки ведення бізнесу;
- чітко визначена та дотримана роль Адміністрації портів та їх представників;
- відсутність митних обмежень, які створюють штучні перешкоди на шляху просування вантажів;
- відсутність корумпованості;
- чітко сформована та стабільна система національного оподаткування;
- неможливість змінення схем визначення обсягів внесків та плат, необхідних для виконання в процесі ведення портової діяльності тощо.

В сьогоденних умовах порти, як державні підприємства, будують свою роботу у безпосередній взаємодії із підприємствами різних форм власності та різних організаційно-правових форм, що веде до необхідності будувати внутрішньогосподарський механізм економічних відносин з урахуванням інтересів держави, з одного боку, та власників, з іншого. Ситуація ще більше ускладниться після введення в дію нового законодавства про морські порти України [6]. Даний закон та супутні законодавчі акти розглядають морський порт лише як територію, на якій розташовані підприємства та організації різних форм власності – державної, комунальної, муніципальної, приватної. З'являється можливість формування акціонерних товариств з певним переліком відповідних можливостей, в першу чергу, права здійснювати емісію цінних паперів та запропонування їх на біржах, у тому числі міжнародних, що надасть можливість залучати вкрай необхідні обсяги інвестиційних ресурсів в обмін на право стати власником пропонуємої власності. Тобто кожна організаційно-правова форма господарювання відокремлюється своєю особистою системою економічних відносин, яка визначає не лише характер зовнішніх взаємозв'язків, а також і мотивацію праці робітників, роботу усіх підрозділів, характер їх фінансово-економічної, інноваційної, соціальної тощо діяльності. Попре різноманіття існуючих внутрішньогосподарських механізмів, важливим є той факт, що вони повинні будувати та враховувати систему горизонтальних зв'язків, які складаються між підрозділами, вертикальних – зв'язок Адміністрації морських портів України та підприємств різних форм власності, функціонуючих в межах певного морського порту.

Слід враховувати і той факт, що на ефективність роботи цих підприємств, в значній мірі впливають окрім внутрішніх, також і зовнішні фактори, які можуть бути настільки впливовими, що мають здатність визначати або коригувати увесь внутрішньогосподарський механізм підприємства. Ці фактори можуть бути сформовані різними рівнями, а саме:

- на міжнародному рівні – необхідність виконання обов'язкових конвенцій, угод як по відношенню до безпеки, так і тих, що стосуються охорони праці працівників цих підприємств, охорони навколишнього середовища тощо;

-на рівні держави – забезпечення політичної та економічної стабільності, несуперечливого податкового законодавства, визначення питань, які стосуються прав власності, а також сприяння формуванню та підтримки інституту власності як такого, підвищення конкурентоспроможності зовнішньої торгівлі через сприяння розвитку найбільш експортоорієнтованих виробництв, формування єдиної стратегії розвитку портового господарства як суб'єкту політичної стабільності та незалежності держави, тощо;

-на рівні галузі – побудова стратегії розвитку морських портів України та всієї транспортної галузі в цілому, визначення пріоритетів та механізмів виконання цих пріоритетів щодо державної економічної, податкової, тарифної, інвестиційної, науково-технічної, соціальної та ін. політики функціонування та розвитку національної портової сфери; сприяння зниженню транспортної складової у кінцевій ціні товару, особливо зниженню вартості портових послуг, підвищення ефективності роботи портового комплексу за рахунок модернізації існуючої морської та прибережної інфраструктури, та проведення активної політики оновлення парку основних виробничих фондів;

-на рівні міста або регіону – вирішення питань землевідведення, компенсаційних та податкових виплат, питання охорони навколишнього середовища, необхідності створення певної кількості робочих місць з метою вирішення питань працевлаштування населення прилеглих територій, закріплене зобов'язання надання певної допомоги освітнім установам щодо виробничої бази та можливості здійснювати підготовку фахівців портової сфери. Вже сьогодні більшість профільних навчальних закладів позбавлені можливості офіційного надання своїм випускникам можливості проходження навчально-виробничої практики. Яким чином буде вирішена ця проблем при введенні в дію нового портового законодавства? На наш погляд такі важливі питання не можуть бути віддані на розсуд нових власників, а повинні бути обговоренні та закріплені колегіальним рішенням сторін;

-на рівні підприємства – комплекс правових взаємин, система виробничо-господарських зв'язків із зовнішнім середовищем – постачальниками сировини та обладнання, підрядниками, вантажовласниками, експідуючими компаніями тощо.

Висновки

Існування внутрішньогосподарського механізму портових підприємств та організацій унеможлиблюється врахуванням лише їх внутрішнього устрою. Портове товариство як система, система відкрита та динамічна потребує визначення всіх факторів впливу та їх врахування для створення життєздатної конкурентоспроможної портової структури. При цьому цілі, пріоритети та політика морського порту повинна реалізуватися за допомогою відповідних методик, інструкцій, положень, нормативів, які на основі єдності принципів їх підготовки будуть складати реальний механізм управління економікою. А господарський механізм забезпечувати взаємодію підсистеми, яка управляє, та підсистеми, якою

управляють, формуючись із сукупності конкретних форм і методів свідомого впливу на економіку.

Однак господарський механізм не може бути розрізним набором методик і розпоряджень, відірваним від реальних завдань виробництва, які, у свою чергу, визначаються не тільки державним законодавством, а й об'єктивними законами виробництва, у тому числі законом відповідності рівня розвитку інтелектуального та виробничого потенціалу суспільства і характеру суспільно-виробничих і політичних відносин. Тобто це складна суспільна система, для якої характерний досить високий ступінь невизначеності притаманних їй зв'язків і відносин. Це відкрита, здебільшого ймовірна, непостійна система з гнучкими і переважно нестійкими внутрішніми і зовнішніми зв'язками. Тому безумовно важливо визначити певні межі, або певне середовище, в якому буде формуватися система цих взаємин. Проте важливим є той факт, що саме використання поняття «система» потребує структурованості та упорядкованості, але у відповідності принципам та завданням, які сформовані, ґрунтуючись на цих принципах. Тобто представлені у статті матеріали дослідження, на думку авторів, повинні служити орієнтирами у процесі побудови внутрішньогосподарських взаємин різних підприємств та організацій єдиного співтовариства морського порту України.

Література:

1. Ільченко С.В. Питання юридичного забезпечення діяльності морських портів України / С.В.Ільченко // Економіка України. - 2012. - Вип. 6. - С. 86 - 93.
2. Един О. Транспортная политика в Украине / О.Един, Ю.Цветов, Л.Соколов // Экономика Украины, 2000. - № 1. - С. 24 - 34.
3. Ільченко С.В. Современное состояние и методические подходы к оценке изношенности основных фондов в южном регионе Украины / С.В.Ільченко, А.М.Котлубай // Экономические инновации : сб.науч.тр. - Одесса, 2008. - Вып. 34. - С. 276 - 286.
4. Котлубай О.М. Україна в світовій морській торгівлі / О.М.Котлубай // Економічні іновачії. Актуалні проблеми економіки й управління основною експлуатаційною діяльністю морського транспорту : Зб. наук.пр. - Одеса : ПРРЕД НАНУ, 2009. - Вип. 39. - С. 7 - 19.
5. Про морські порти України : за станом на 16.01.2012 р. [Закон України № 4709-VI] / Верховна Рада України О - фіц. вид. - К. : Голос України, 2012. - № 107.
6. Чекаловец В.И. Эволюция мировой портовой системы и ее влияние на стратегию развития морских торговых портов Украины / В.И.Чекаловец // Транспорт. - Київ, 2003. - № 25 - 26 (245 - 246). - С. 61 - 66.
7. Cook P. Privatization and economic growth in developing Countries. / P.Cook, Y.Uchida // Journal of Development Studies, 2003. - № 39(6). - С. 121 - 154.

8. Rietveld P. Transport and regional development / P.Rietveld, P.Nijkamp // Vrije Universiteit : Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie, 1992 - P. 21.

Abstract

Ilchenko S.V., Minakov V.M.

The base principles and the tasks of the system of intra-organizational relationships in the seaports of Ukraine

The article considers the base tasks of forming a system of intra-organizational relationships and the principles on which these relations should be based. Separate structural elements intra-economy mechanism and a list of internal and external factors of different levels of power, who detect or correct whole intra-organizational mechanism of enterprises.