

УДК 656.61

О.П. КОРНІЄНКО, канд. економ. наук, доц., К.А. КОШАРА, спеціаліст економ. наук
Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Мета. Метою дослідження є розробка теоретичних і організаційно-методичних положень щодо трансформації управління підприємствами портової діяльності країни шляхом виявлення найбільш ефективної політики підвищення конкурентоспроможності морських портів України та створення диференційованого підходу до кожного порту зокрема.

Методи дослідження. Теоретичну основу дослідження складають сукупність методів, прийомів і принципів наукового дослідження, системний підхід та розгорнутий аналіз наукових робіт з вивченням нормативної бази.

Наукова новизна одержаних результатів роботи полягає в систематизації та уточненні відомих та обґрунтуванні нових положень, які становлять теоретичну і організаційно-методичну основу процесу підвищення конкурентоспроможності портів з використанням диференційованого підходу до кожного окремо взятого порту, на основі запровадження кластерної структури в приморських районах.

Практична значимість полягає в доведенні основних теоретичних розробок дослідження до рівня практичних рекомендацій, прийнятих до впровадження рядом підприємств портової галузі.

Результати. Ідея розвитку кластерної структури в приморських районах як можливість підвищення конкурентоспроможності та досконалого функціонування портів, яка дозволить максимізувати ефективність роботи порту.

Ключові слова: морські порти, стратегія розвитку, конкурентоспроможність, морські кластери.

Основний матеріал. Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Забезпечення високого рівня конкурентоспроможності вітчизняних портів – важливе завдання сучасного етапу життєздатності всієї транспортної системи України. Більш того, з метою збереження економічного суверенітету, забезпечення стабільного зростання необхідно створити та підтримувати функціонування конкурентного й прозорого ринкового середовища, яке стимулюватиме ефективне функціонування морських портів та зміцнить їх потенціал. Тобто орієнтація на оптимально функціонуючий транспорт повинна розглядатися як важливий фактор сталого економічного розвитку, а відхилення від найкращих значень як індикатор додаткового резерву для зростання. Безумовно, визначення національних економічних інтересів має першорядне значення, тому зважена їх реалізація є одним із головних завдань розвитку нашої держави. Але для того, щоб розвиватися незалежно, і в той же час на основі партнерства і співробітництва, є необхідним значне посилення позицій через поєднання інтересів усіх суб'єктів господарювання, зміцнення довіри до інституцій вітчизняного транспорту задіяних сторін.

Однак, це далеко не усі з перешкод на шляху до ефективності, основні стримуючі фактори слід пов'язувати з цілою низкою проблем, найважливіші з яких полягають у виборі форми та механізму управління, ступеня втручання держави у процес взаємодії контрагентів, існування відверто корупційних схем практично на усіх етапах взаємодії сторін, відсутність прозорого, зрозумілого механізму здійснення транспортних операцій тощо. Тобто побудова довгострокової стратегії розвитку порту - це багатокритеріальна задача з впливом багатьох внутрішніх і зовнішніх факторів, яка має будуватися не лише із врахуванням потенційних можливостей самого порту, а, нажал, у першу чергу, займатися питаннями запобігання зловживаннями на місцях, оскільки саме такі дії зводять нанівець майже усі свідомо прораховані та виважені підходи.

Наявність висококонкурентних ринків транспортних послуг виключає можливість директивного визначення та опрацювання вищенаведених питань, за умови існування на цих ринках та отримання позитивного результату в довгостроковому періоді, тому важливо проведення

кардинальної перебудови господарської діяльності в портовій галузі країни, що є питанням настільки комплексним й складним, наскільки і сучасним та затребуваним.

Перший важливий крок на шляху до реформування портової галузі відбувся, коли було прийнято Закон України «Про морські порти України», який набрав чинності 13.06.2013 р [4]. Основною метою прийняття Закону було вирішення проблем, які стали перепоною на шляху до налагодження інвестиційної діяльності відносно морських портів в Україні. Головним завданням, яке мав вирішити Закон, є поліпшення інвестиційної привабливості морських портів. Однією зі значущих проблем портової галузі є застарілість та зношеність основних виробничих фондів морських портів, що призводить до часткового використання потенційних можливостей морських портів, зменшення вантажопотоків та інших негативних наслідків.

Оскільки вирішити вказану проблему за рахунок приватних інвестицій у зв'язку з незадовільним рівнем інвестування у порти, було не можливо, а державне інвестування у морські порти забезпечувалось на неналежному рівні, необхідним елементом реформування портової галузі став комплекс заходів щодо залучення інвестицій у розвиток портів. Також, причиною незадовільного рівня вкладення інвестицій стали певні нюанси функціонування вітчизняних морських портів. Неодноразово через відсутність чітко прописаних в нормативних документах правил вигідної взаємодії за схемою держава - приватний інвестор між ними виникали конфліктні ситуації, які призводили до втрати значних інвестицій в українські морські порти. Зацікавленість як українських, так і іноземних інвесторів в інвестуванні в морські порти поступово зменшувалась необхідно було приймати заходів щодо виявлення і ліквідації причин, які до цього призвели. Серед них: відсутність ефективної політики проведення інвестиційної діяльності у морських портах, відсутність принципу розмежування комерційної діяльності і діяльності держави, що здійснюються у портах, відсутність визначення прав держави і прав інвесторів та механізмів їхнього захисту. Тому, головною метою прийняття Закону було вирішення проблем, які стали перепоною на шляху до налагодження інвестиційної діяльності відносно морських портів в Україні.

Із введенням в дію нового закону та внесення змін та доповнень у супутні підзаконні акти, тобто у Водний Кодекс України [6], Кодекс торговельного мореплавства України [6], у Земельний кодекс [5], Закон України «Про транспорт» [6], у Закон України «Про оренду державного та комунального майна» [5], «Про приватизацію державного майна», «Про природні монополії» [6] тощо, морські порти отримали законодавче право формувати на основі своїх активів акціонерні товариства, надавати на конкурсних засадах своє майно та землі у концесії або довгострокову оренду (на строк до 49 років), лізинг, а також здійснювати приватизаційні процедури щодо своїх активів та земель, за винятком об'єктів стратегічного значення. При цьому Закон [6] встановлює, що власники та/або користувачі технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури зобов'язані укладати між собою договори, що визначають взаємні права і обов'язки щодо організації та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту та встановлюють єдиний порядок експлуатації відповідної інфраструктури морського порту. Крім того, можливість здійснювати господарську діяльність отримали як підприємства приватного сектору, так і державні установи. Тобто на базі усіх українських портів були утворені державні підприємства з можливістю здійснювати підприємницьку діяльність на паритетних засадах із підприємствами інших форм власності та інших фінансових можливостей.

Можливості підвищення конкурентоспроможності портів на підґрунті даного закону було досліджено у великій кількості статей та наукових праць [7-8]. На думку видатних вітчизняних експертів з питань розвитку морських портів, таких як Б.В. Буркинський, М.І. Котлубай, О.М. Котлубай, Україна запізнилася з прийняттям такого закону приблизно на 10-15 років. В якості системи роботи малих портів в умовах Закону пропонується розглянути проектний підхід, який передбачає організацію проектів зі спеціалізації і реалізацію проектів у рамках конкретної галузі [14-15].

Прийняття Закону визнано не досить ефективним джерелом підвищення конкурентоспроможності морських портів, оскільки прийнятий він був не своєчасно для реалій вітчизняного портового господарювання. До часу його остаточної асиміляції в економічному розумінні він вже потребуватиме нових змін. Саме тому пошук напрямків розвитку економічної складової є перспективною та найважливішою метою. Для досягнення економічної ефективності в галузі

створення портової інфраструктури та управління нею потрібна розробка механізму ефективного виділення ресурсів, а також визначення рамок взаємодії державного і приватного капіталу при реалізації таких проектів. На наш погляд, створення кластерної політики є альтернативним виходом. Введення в експлуатацію нових перевантажувальних комплексів, технічне переозброєння діючих терміналів, диверсифікація продукції та послуг підприємств і організацій портового комплексу, активізація діяльності промисловості на території портів, поява нових вимог і пропозицій вантажовласників до якості перевантажувальних процесів, а також націленість на зростання конкурентної стійкості підприємств портової діяльності обумовлюють пошук нових форм їх співробітництва та взаємодії з традиційною клієнтурою, а також з новими суб'єктами портової діяльності та припортовими підприємствами і організаціями. Результати дослідження розвитку взаємодії підприємств портової діяльності з іншими учасниками транспортного процесу дозволяють зробити висновок, що подальше вдосконалення системи управління має базуватися, в першу чергу, на пошуку форм оптимальної взаємодії у вигляді неформальних (неурядових) об'єднань в портовій діяльності всіх її учасників. Все вище зазначене вказує на те, що для підвищення конкурентоспроможності українських портів та підйому економіки держави вимагають розвитку нової форми транспортно-виробничо-наукової взаємодії - кластерів.

На нашу думку, на території приморських регіонів можна виділити дві групи потенційних кластерів, які в перспективі можуть стати об'єктом для активної державної кластерної політики.

Перша група - «кластери, що зароджуються». Відповідно до сучасних положень теорії про кластери, (або «emerging cluster») = це друга стадія циклічного кластерного розвитку, яка передбачає, що в регіоні з'являється кілька компаній, що об'єднуються навколо «ключової» сфери діяльності кластера, розширюються загальні перспективи співпраці. Ймовірно, найбільш перспективними сферами для розвитку регіональних кластерів приморського регіону можуть бути галузі, пов'язані з морською сферою, такі, як рибне господарство та морський транспорт і логістика. У цих сферах задіяно безліч малих і середніх підприємств, їх продукція та послуги користуються попитом на зовнішньому і внутрішньому ринках. У світовій практиці вже існує подібний досвід розвитку кластерів в даній сфері, наприклад, в Канаді реалізуються програми по підтримці морегосподарських кластерів, в Норвегії створюються умови щодо розвитку кластерів «морське господарство». Значення кластерної структури для морегосподарського комплексу і для економіки країни величезне, що зумовлює необхідність вивчення та розробки механізму функціонування цієї відносно нової для економіки України організаційної форми господарювання. Необхідно підкреслити, що кластерна концепція передбачає неформальне добровільне об'єднання підприємств і організацій, що функціонують на певній території, основним завданням якого є оптимальне використання наявного економічного потенціалу регіону та галузі. На вирішення цієї задачі в приморських регіонах повинні бути спрямовані зусилля не тільки виробничо-фінансового сектора, а також можливості наукових і навчальних організацій, потенціал яких використовується сьогодні для розвитку морської галузі в недостатньому обсязі.

Друга група кластерів може бути охарактеризована як перспективні кластери або «пре-кластери». Пре-кластер (або агломерат - «agglomeration») характеризується тим, що в регіоні існує ряд компаній малого і середнього бізнесу, що об'єднуються однією сферою роботи. До цієї групи кластерів можуть ставитися і суднобудівний судноремонтний, що знаходиться в даний час у кризовому стані; освітній і туристичний кластери. Ця група кластерів характеризується як перспективна. При реалізації відповідних заходів і створення сприятливих умов вони можуть сформуватися в повноцінні конкурентоспроможні кластери. Важливим моментом у визначенні економічного кластера і його відмінність від інших об'єднань підприємств, таких як асоціація, корпорація, концерн тощо, є залучення до вирішення проблем суб'єктів господарювання як комерційних (недержавних) підприємств, так і державних організацій. Хоча у визначенні економічного кластеру присутнє посилення на односторонню спрямованість його учасників, необхідно звернути увагу на відсутність обмежень при входженні в економічний кластер підприємств і організацій інших галузей, які розташовані на даній території і мають економічні зв'язки з підприємствами.

На часі в портовій діяльності України існують усі необхідні передумови формування морського кластеру:

сприятливі географічні умови;

наявність вищих навчальних закладів, які випускають фахівців для морської галузі;
науково-дослідні інститути, що проводять дослідження в морській сфері;
наявність фахівців, що мають великий досвід роботи на підприємствах морського транспорту і суміжних до них галузях;
налагоджені господарські зв'язки.

Вражаючі приклади ефективності функціонування кластерів в окремих галузях у світі свідчать про перспективність створення такої моделі в портовій діяльності в Україні. Підприємства і організації, які об'єднуються в морський кластер, не втрачають своєї економічної самостійності, але отримують значні переваги у розв'язанні як стратегічних задач, так і в повсякденному функціонуванні. Все ці данні були розглянуті в багатьох роботах українських вчених протягом останніх років, що доводить можливість використання кластерної концепції [9-13].

Використання кластерної концепції в приморському регіоні дозволить максимально ефективно використовувати наявний транзитний потенціал регіону, результатом чого буде вирішення низки соціально-економічних проблем як галузі, так і регіону. Регіональні влади отримують можливість брати участь у розробці стратегії розвитку галузі з урахуванням інтересів і пріоритетів регіону. Кластерні структури дозволять вийти регіону та галузі, а також окремим учасникам господарювання на якісно новий рівень і конкурувати на світовому ринку транспортних послуг, а також підвищити експортно-імпорتنний потенціал регіону. Принципи побудови кластерних структур повинні бути використані при розробці нової системи управління морегосподарським комплексом України.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Україна, яка обрала шлях цивілізованого розвитку та економічної незалежності має приймати участь у всесвітній морській торгівлі, оскільки в неї є для цього всі передумови: морські порти, суднобудівні й судноремонтні заводи, кадровий і науковий потенціал. Отже, розвиток української портової сфери - справа самостійна, але обійтися без інвестиційних проектів не може жоден порт. Таким чином, функціонування кластерних структур засноване на взаємовигідній співпраці між бізнесом, науковими організаціями, навчальними закладами і місцевою владою. Використання кластерної концепції в морській галузі сприятиме об'єднанню зусиль окремих учасників морегосподарського комплексу для досягнення високого економічного результату. Разом з тим, участь у кластері науки дозволить скоординувати роботу в напрямку задоволення потреб бізнесу і прискорити комерціалізацію наукових розробок. Підвищення конкурентоспроможності морського порту ґрунтується на потребах ринків, які він обслуговує, а також використанні наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків.

Міжнародна практика показує, що сталий розвиток і покращення економічного та соціального стану не може бути досягнуто в ході впровадження одиничних проектів, не розглядаючи проблему комплексно.

Для цього потрібно налагодження керованого процесу, заснованого на визначеній політиці, в якій враховано особливості кожного порту.

Список літератури

1. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/go/176/95-вр>.
2. Проект Закону про морські порти : від 22.09.2006 р., №2143-1. [Електронний ре - сурс]. - Режим доступу: http://wl.cl.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=28102.
3. Пропозиції Президента до Закону «Про морські порти України» : від 30.11.2011 р., реєстр. №881. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/BFOOHOOO.html.
4. Закон України «Про морські порти України» : від 17.05.2012 р., № 4709-VI [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
5. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 23.05.1995 р. [Кодекс № 176/95-ВР] / Верховна Рада України. - Офіц. вид. - К.: Відомості ВР, 1995.— № 47. - С. 349.
6. Про морські порти України: за станом на 17.05.2012 р. [Закон України № 4709] / Верховна Рада України. - Офіц. вид. - К.: Відомості ВР, 2013. - № 7. - С. 407, ст. 65.
7. **Чимшир В. И.** Основные аспекты формирования организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта [Текст] / **В. И. Чимшир, А. В. Чимшир** // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2014. – № 2 (68). – С. 44-48.
8. **Демьянченко А. Г.** Концепция эффективного управления собственностью морских портов [Текст] / **А. Г. Демьянченко** // Экономика транспорта и связи. – 2013. – № 4. – С. 221-227

9. **Войнаренко М. П.** Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М. П. Войнаренко // Економіст. – 2000. – № 1. – С. 15.
10. **Войнаренко М. П.** Кластери як полюси зростання конкурентоспроможності регіонів // Економіст. – 2008. — № 10. – С. 27-30.
11. **Геєць В.** Кластери і мережеві структури в економіці - тема досить цікава, але на сьогодні ще до кінця не вивчена ... // Економіст. – 2008. – № 10. – С. 10-11.
12. **Гребенник Н. Г.** Концепция кластеров на морском транспорте // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: 36. наук. праць. – Вип. 8. – Одеса: ОДМУ, 2001. – С. 86-93.
13. **Козырь Б.** Морские кластерные системы и Николаевский регион // Порты Украины. – 2010. – № 7 (99). – С. 12-13.
14. **Демьянченко А. Г.** Роль и структура морских портов Украины [Текст] / А. Г. Демьянченко // Проблемы экономики. – 2013. – №2. – С. 53-59.
15. **Чимшир В. І.** Визначення напрямків регіонального розвитку соціотехнічних систем у рамках програми євроінтеграції [Текст] / В. І. Чимшир // Технологічний аудит та резерви виробництва. – 2013.– Том 5, № 5/5(13). – С. 20-22.

Рукопис подано до редакції 15.04.17

УДК [33+608.5]-044.922: 658.114.5-047

А. М. ТУРИЛО, д-р економ. наук, проф., О.В. КОРНУХ, канд. економ. наук, доц.
Криворізький національний університет

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК І ВПЛИВ ПРОЦЕСІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ І ТРАНСФОРМАЦІЇ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ НА РІВЕНЬ ІННОВАЦІЙНОСТІ, ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ І КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КОРПОРАЦІЇ

Мета. Подальше дослідження сутності категорії «трансформація», взаємозв'язків та впливу процесів економічної трансформації й трансформації інтелектуальної власності на рівень інноваційності, фінансово-економічної безпеки і конкурентоспроможності корпорації.

Методика. У статті використано такі загальнонаукові принципи дослідження як: історичний й термінологічний підходи; функціональний та системний, зокрема структурно-функціональний та системно-діяльнісний.

Результати. Визначено важливі для корпорації види трансформації. Зазначено, що «сукупний інтелект власників корпорації» та «сукупний інтелект менеджменту корпорації» є основою формування та реалізації трансформаційних процесів в корпорації. Доведено, що на економіку корпорації й прогресивні процеси її економічної трансформації впливають рівень людського капіталу, інтелектуального капіталу та інтелектуальної власності корпорації. Усвідомлення власниками та вищим менеджментом циклічного характеру розвитку всіх економічних систем, зміни домінуючих бізнес моделей та ролі ключового фактора виробництва в забезпеченні інноваційності корпорації є основою «пускового механізму» процесів трансформації в ній. Зроблено наголос, що вимоги інноваційної економіки обумовлюють пошук нових джерел економічного зростання та розв'язання задач по її формуванню і забезпеченню на всіх рівнях господарювання. Підкреслено, що чим раніше будуть розпочаті трансформаційні процеси в корпорації, тим більші можливості будуть у неї щодо отримання певних конкурентних переваг і формування необхідного рівня фінансово-економічної безпеки.

Наукова новизна. Обґрунтовано взаємозв'язок і взаємообумовленість процесів трансформації в корпорації, показано роль «інтелекту корпорації» в сучасних конкурентних умовах господарювання. Визначено вплив процесів трансформації на конкурентні переваги, фінансово-економічну безпеку корпорації та додаткові умови її прогресивного розвитку. Запропоновано термін «важіль конкурентної переваги від трансформаційних процесів».

Практична значимість. Розглянуті в даному дослідженні теоретико-методологічні положення й практичні рекомендації дозволяють більш глибоко досліджувати взаємозв'язки і вплив процесів економічної трансформації, трансформації інтелектуальної власності на рівень інноваційності, фінансово-економічної безпеки і конкурентоспроможності корпорації і розробляти, на цій основі, організаційно-економічний механізм забезпечення трансформації інтелектуальної власності.

Ключові слова: трансформація, інтелект, інтелектуальна власність, інноваційність, фінансово-економічна безпека, конкурентоспроможність, трансформація інтелектуальної власності корпорації

Проблема та її зв'язок з науковими та практичними завданнями. Весь всесвіт, скільки він існує, постійно знаходиться в процесі змін і перетворень.

І саме в цьому аспекті весь розвиток суспільного виробництва, ринкової системи господарювання пронизаний трансформаційними процесами.

Трансформація, як певне, зі своїми специфічними рисами, і складне явище суспільного розвитку є об'єктивною і багатогранною категорією.