

А. М. Мишко,
аспірант кафедри економічної політики,
Національна академія державного управління при Президентові України, м. Київ

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ: КОМУНІКАТИВНИЙ АСПЕКТ

А. Myshko,
postgraduate student of the Economic Policy department,
the National Academy of Public Administration, the President of Ukraine, Kyiv

PUBLIC POLICY IN THE FIELD OF DEVELOPMENT OF UKRAINIAN SEA PORTS: THE COMMUNICATIVE ASPECT

У статті обґрунтовано підходи та проаналізовано основні напрями здійснення комунікацій при розробці та реалізації державної політики щодо розвитку морських портів України. Визначено учасників формування та здійснення такої політики. Виокремлено визначальні для комунікативних дій ключові параметри: мотиваційний, когнітивний та функціональний. Розкрито поняття інформаційно-комунікативної компетентності як здатності суб'єктів зазначеної політики на-рошувати обсяги інформації і знань; спрямовувати соціальні, фінансові, матеріально-технічні, інформаційні, часові ресурси на формування, підтримання та цільове використання комунікативних зв'язків і здійснення комунікативної взаємодії; вибудовувати власний стиль комунікацій, що вирізняється підвищеною активністю, новими принципами взаємодії в сучасних умовах. Запропоновано створити експертну раду при Комітеті Верховної Ради з питань транспорту і зв'язку. Наголошується на необхідності вивчення закордонного досвіду у сфері створення сучасної технологічної основи інформаційно-комунікаційного середовища розвитку морських портів.

The main trends of communication process in design and implementation of sea ports of Ukraine state policy development and implementation are analyzed in this article. The participants of such policy formulation and implementation are determined. The main communication process parameters are specified (such as motivational, cognitive and functional). The notion of informational and communicative competence are disclosed. It's determined as the ability of this policy subjects to increase the amount of information and knowledge; to direct social, financial, logistical, informational and time resources for the formation, maintenance and proper use of communication links and executing of communicative interaction; to build own style of communication that features the increased activity, new principles of cooperation in the modern world. It's proposed to create the Expert Council under the Parliamentary Committee on Transport and Communications. The need for the study of foreign experience in creation of modern technological background of information and communication environment of sea ports is underlined.

*Ключові слова: державна політика, морський порт, розвиток, взаємодія, комунікація.
Key words: Public Policy, sea port, development, interaction, communication.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Діяльність морських портів є однією з ключових умов забезпечення конкурентоспроможності економіки країни на зовнішньому ринку, виступає важливим мультиплікатором розвитку базових галузей промисловості, формування прогресивних форм міжгалузевої взаємодії, містить значну соціальну складову.

У морських портах реалізується національна морська, митна і прикордонна політика, здійснюється державний портовий контроль. Досить тривалий час у світовій економіці йдуть активні пошуки дієвих систем управління морськими портами, заснованими на оптимальних співвідношеннях між приватним і державним секторами, між вільним підприємництвом і регулюючою діяльністю держав. Із розвитком державно-управлінської науки розширився спектр досліджуваних проблем цієї галузі як у ракурсі глобаль-

ному, стратегічному, пов'язаному з присутністю і конкурентоспроможністю держав на міжнародному ринку транспортної діяльності, так і у ракурсі зміцнення морського потенціалу України, що є об'єктивною необхідністю і одним з найважливіших умов забезпечення її національної безпеки.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз останніх досліджень і публікацій з окресленої проблематики свідчить про те, що в полі зору науковців перебувають актуальні питання політики нашої держави у сфері розвитку транспортної інфраструктури [1], управління морськими портами України в умовах глобалізації економіки [2]. Вчені досліджують проблеми та перспективи розвитку вітчизняних морських портів [3], механізми забезпечення їх конкурентоспромож-

ності [4]. Характерно, що розвиток морських портів розглядається переважно у контексті розширення транспортно-розподільчого та транзитного потенціалу України [5], [6].

При цьому одні фахівці, аналізуючи транзитні перевезення вантажів через морські торговельні порти України, доводять, що в сучасних умовах необхідно посилити вплив держави на розвиток транспортних потоків [7], інші ж наполягають на проведенні політики з роздержавлення портової галузі [8]. Та попри подібні розбіжності, в жодному разі не виникає заперечень щодо необхідності узгодження позицій усіх зацікавлених сторін, причетних до розробки та здійснення державної політики у зазначеній сфері, про що побіжно згадує низка дослідників.

НЕВИРІШЕНІ РАНІШЕ ЧАСТИНИ ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

Зазначене актуалізує проблему налагодження дієвих комунікацій при плануванні та реалізації політики держави щодо розвитку морських портів України. А оскільки на даний час ця тема не розкрита достатньо мірою, вона потребує посиленої уваги як науковців, так і практиків.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є обґрунтування підходів до здійснення комунікацій у процесі розробки та реалізації державної політики щодо розвитку морських портів України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

У Законі України "Про морські порти України" морський порт розглядається як "визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності" [9]. Беручи до уваги специфіку діяльності морського порту, представники економічної науки наголошують, що морський порт варто розглядати як "точку економічного зростання і стратегічну перевагу регіону, що в умовах глобалізації економіки створює додаткові конкурентні переваги для бізнесу, економіки регіону і соціуму" [4, с. 221]. При цьому йдеться, зокрема, і про партнерство, яке передбачає "додержання балансу інтересів суб'єктів економічних відносин в рамках портового господарства, що забезпечується через співробітництво органів місцевого самоврядування, підприємницьких структур, громадських організацій і морського порту" [4, с. 224].

На нашу думку, варто взяти до уваги також точку зору представників науки державного управління: "Інтереси державні і приватного партнера можуть не тільки не збігатися, а й суперечити одні одним. З метою усунення конфліктності сторін, укладанню угоди про партнерство повинні передувати перемовини сторін, які збалансують інтереси та цілі учасників" [1, с. 184]. Отже, при виробленні та реалізації політики щодо розвитку морських портів слід виходити перш за все з національних пріоритетів, забезпечити чітку роботу всіх ланок функціонування морських портів, тож, у багатовекторну систему комунікацій мають бути включені:

- Верховна Рада України, зокрема, Комітет з питань транспорту і зв'язку;
- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство інфраструктури України;
- Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті;
- місцеві органи виконавчої влади різного рівня;

— органи місцевого самоврядування та їх об'єднання;

— адміністрація морських портів України — державне підприємство, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрації морських портів);

— галузеві об'єднання (Асоціація портів України "Укрпорт", Союз портових операторів, Асоціація "Транспортний союз", Асоціація міжнародних експедиторів України, Асоціація контейнерних ліній України тощо);

— профспілкові організації та їх об'єднання (Федерація морських професійних спілок України, інші);

— організації роботодавців та їх об'єднання (Всеукраїнське об'єднання організацій роботодавців транспорту України "Федерація роботодавців транспорту України" тощо);

— інші громадські організації, спілки, товариства;

— благодійні організації ("Морський благодійний фонд" тощо);

— консультативно-дорадчі органи (Громадська рада при Укрморречінспекції тощо);

— юридичні організації;

— наукові установи ("ЧорноморНІІпроект", інші);

— навчальні заклади (Одеська національна морська академія, інші);

— ЗМІ, зокрема — галузеві (журнали "Порти України", "Морський інформаційний бюлетень", газета "Роботник моря" тощо);

— бізнесові структури.

Визначальними для планування та здійснення комунікацій є три ключові параметри: мотиваційний, когнітивний та функціональний. Мотиваційний параметр, що визначається комунікативними потребами, займає центральне місце у структурі комунікативного потенціалу. Ступінь вмотивованості визначається силою потреби, що концентрується у комунікативній установці як найважливішій домінанті комунікації. Когнітивний параметр — це поєднання ланка між мотиваційним та функціональним параметрами. З одного боку, він визначає рівень комунікативної потреби, її обумовленість різними аспектами пізнавального досвіду, з іншої — дає можливість вибрати найефективніший спосіб використання цього досвіду в конкретних умовах комунікації [10]. А це, зокрема, потребує повного й адекватного визначення учасників, цілей і завдань, шляхів та механізмів реалізації комунікацій.

Безумовно, важливим є проведення консультацій з метою обговорення стратегічних документів, таких, наприклад, як Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена Кабінетом Міністрів України 11 липня минулого року [11]. Зазначимо, що в остаточній редакції документу враховано пропозиції профспілкових організацій працівників морського транспорту України стосовно посилення соціальної складової діяльності портової галузі [12], а саме:

— доповнено основні завдання стратегії, що належить вирішити у процесі її реалізації, пунктом про підвищення рівня охорони праці на виробництві та створення належних санітарно-гігієнічних і побутових умов для працівників галузі;

— чітко передбачено збереження та розвиток об'єктів соціальної сфери портової галузі;

— передбачено, як очікуваний результат, створення 15 тисяч робочих місць і задекларовано підвищення заробітної плати в портовій галузі;

— заплановано проведення професійного навчання: перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників.

Стосовно напрацювань із налагодження комунікацій у даній сфері ватро відмітити наявність позитивних прикладів. Так, листом заступника Керівника Секретаріату Кабінету Міністрів України від 20.09.2013 № 11896/0/2-13 міністерствам, іншим центральним органам виконавчої влади, Раді міністрів АРК, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям надіслані окремі доручення Голови Укрморречінспекції як кращі зразки документів органів виконавчої влади щодо забезпечення координації діяльності структурних підрозділів під час взаємодії з громадськістю.

Ключовими для комунікативної взаємодії є такі заходи, як міжвідомчі наради. Як приклад, міжвідомча нарада 12 листопада 2013 року представників Мінсоцполітики, Мінінфраструктури, Міносвіти, МЗС, Укрморречінспекції, морських профспілкових організацій, судноплавних компаній, юридичних організацій, Федерації роботодавців транспорту України, підприємств з посередництва у працевлаштуванні моряків і громадських та благодійних організацій щодо ратифікації Україною Конвенції Міжнародної організації праці "Про працю в морському судноплаванні" 2006 року.

Іншою дієвою формою узгодження інтересів є круглі столи. Так, в Одесі 21 березня 2014 року відбувся круглий стіл представників приватних стивідорних, експедиторських, юридичних компаній, а також ряду морських громадських організацій, на якому було розглянуто можливі наслідки прийняття законопроекту № 4431 "Про внесення змін до Закону України "Про морські порти України", що припускає ліквідацію Адміністрації морських портів України і перегляд ключових принципів морської реформи.

Учасники круглого столу дійшли думки, що прийняття законопроекту значно погіршить інвестиційний клімат в морській галузі України, адже передбачає повернення до системи, при якій морської порт фактично був природним монополістом, а його начальник поєднував в одній особі адміністративні та господарські функції. Проте у розвинених країнах світу адміністрація морського порту не пов'язана з суб'єктом господарювання. І такий підхід є ключовим моментом у реформі української портової галузі. Присутні заявили, що запропонований законопроект не відповідає цілям реформи створити прозорі умови для залучення інвестицій у галузь. Він націлений на отримання доступу до стабільного джерела доходів галузі — портових зборів — і повернення старих схем їх використання. Це негативний сигнал для роботодавців і потенційних інвесторів, що може підірвати їхню довіру, відштовхнути інвестиції від галузі. Представники галузевих об'єднань (Спілки портових операторів та Асоціації "Транспортний союз", Асоціації міжнародних експедиторів України, Асоціації портів України, Асоціації контейнерних ліній України) цілком обґрунтовано зазначали, що не можна робити системні зміни в галузі, не враховуючи думок приватних підприємств, які продукують понад 80% вантажообігу країни. Раніше керівники українських морських терміналів, державних морських компаній і портових операторів направили лист керівникам органам центральної виконавчої влади, в якому виступили проти змін до чинного законодавства, передбачених законопроектом. Тож учасники круглого столу рекомендували відхилити цей законопроект [13].

Слід наголосити, що Американська торгова палата вже зверталася до керівництва Верховної Ради України та профільного комітету з рекомендацією відхилити зазначений законопроект, адже проаналізувавши його, експерти Робочої групи з розвитку морських портів виявили низку потенційних деструктивних наслідків його прийняття, які унеможливають подальший розвиток портової інфраструктури.

На розбудові міжнародної складової системної комунікативної діяльності в питаннях здійснення державної політики щодо розвитку морських портів України варто зупинитися окремо, адже вона безпосередньо стосується не лише конкурентоздатності нашої держави, а й її іміджу в цілому. У цій царині накопичилось багато проблем. Нагадаємо хоча б про те, що лише минулого року Україні вдалося вийти з "чорного списку" Паризького Меморандуму про взаєморозуміння з питань контролю суден державою порту, що було однією з умов вступу України до ЄС, яка неодноразово обговорювалась на засіданнях Спільного Комітету старших посадових осіб Ради з питань співробітництва між Україною та ЄС. На даний час кількість претензій до України з боку контролюючих морських адміністрацій європейських держав щодо технічного стану суден та їх устаткування істотно зменшилася [14]. Як бачимо, міжнародний вектор комунікацій потребує посиленої уваги усіх суб'єктів державної політики щодо розвитку морських портів України.

Перспективним напрямом налагодження комунікативних зв'язків є, поза всяким сумнівом, і співпраця у сфері підготовки фахівців для роботи у цій галузі. Підґрунтя для такої співпраці вже існує: Одеська національна морська академія є членом Міжнародної асоціації морських університетів, її ректор обраний до складу міжнародного виконавчого комітету цієї асоціації та очолює підкомітет по зв'язкам з Міжнародною морською організацією. Тож проведення науково-комунікативних заходів на базі цього закладу є ще далеко не повною мірою задіяним резервом для розбудови партнерських відносин у сфері формування та реалізації державної політики щодо розвитку морських портів України.

ВИСНОВКИ

Формування та реалізація державної політики з розвитку морських портів України передбачає здійснення низки послідовних кроків щодо відпрацювання технологій динамічного нарощування потужностей її комунікативного забезпечення.

Комунікація всіх учасників державної політики з розвитку морських портів України покликана виконувати передовсім координуючу (для забезпечення узгодження владних впливів суб'єктів управління із параметрами об'єктів управління) та інтегруючу (для врахування інтересів усіх елементів суспільної системи, сприяння виробленню і ухваленню погоджених управлінських рішень) функції.

А це, у свою чергу, актуалізує проблему інформаційно-комунікативної компетентності як здатності суб'єктів такої політики нарощувати обсяги інформації і знань; спрямовувати соціальні, фінансові, матеріально-технічні, інформаційні, часові ресурси на формування, підтримання та цільове використання комунікативних зв'язків і здійснення комунікативної взаємодії; вибудовувати власний стиль комунікацій, що вирізняється підвищеною активністю, новими принципами взаємодії в сучасних умовах.

На нашу думку, на часі — створення при Комітеті Верховної Ради з питань транспорту і зв'язку експертної ради, куди на постійній основі ввійдуть

представники галузевих об'єднань, міжнародні консультанти, представники міжнародних фінансових інституцій, а також будуть запрошуватися керівники професійних спілок і компаній, бізнес яких пов'язаний з діяльністю портів.

Напрямами подальших досліджень окресленої проблематики, на нашу думку, мають стосуватися питань створення сучасної технологічної основи інформаційно-комунікаційного середовища розвитку морських портів України, вивчення позитивного закордонного досвіду оптимізації потоків інформації з використанням електронних інформаційних систем, який мають порти Барселона (Іспанія), Гамбург (Німеччина), Марсель (Франція), Роттердам (Нідерланди).

Література:

1. Малиш Н.А. Державна політика України у сфері розвитку транспортної інфраструктури / Н.А. Малиш // Теорія та практика державного управління: зб. наук. пр. — Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ "Магістр", 2013. — Вип. 1 (40). — С. 180—186.
2. Дергаусов М. Управління морськими портами України в умовах глобалізації економіки / М. Дергаусов // Економіка України. — 2001. — № 11. — С. 28—30.
3. Затулко А.В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України / А.В. Затулко // Ефективна економіка. — 2010. — № 3 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170>
4. Бережний А.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності морського порту регіону: методологія формування та інструментарій реалізації / А. В. Бережний // Маркетинг і менеджмент інновацій. — 2014. — № 2 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/>
5. Мірошко В. М. Розвиток морських портів для реалізації транзитного потенціалу України / В. М. Мірошко // Культура народів Причорномор'я. — 2006. — № 95. — С. 149—151.
6. Хомич А. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно-розподільчого та транзитного потенціалу України / Лариса Хомич [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm
7. Карпенко О.О. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України / О.О. Карпенко, Г.Ю. Продченко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3\(15\)/narezka/Vnutr_3_15__2012_123_.pdf](http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3(15)/narezka/Vnutr_3_15__2012_123_.pdf)
8. Дем'яненко А.Г. Концепція ефективного управління собівартістю морських портів України / А.Г. Дем'яненко // Бізнес Інформ. — 2013. — № 4. — С. 221—228.
9. Закон України "Про морські порти України" від 17.05.2012, № 4709-VI. Редакція від 11.08.2013 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
10. Климанська Л. Комунікативний потенціал у політиці / Лариса Климанська [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11648/1/21_18Ukr_nac_ideya.pdf
11. Розпорядження КМУ "Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року" від 11.07.2013 № 548-р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>
12. Розвиток портів: не втратити соціальної складової діяльності галузі [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.fpsu.org.ua/rishennya-uryadu-pozitsiya-profspilok/1759-rozvitok-portiv-ne-vtrachati-sotsialnikh-aspektiv-diyalnosti-galuzi-3>

13. Ликвидация АМПУ — это возврат в прошлое // Порты Украины. — 2014. — № 03 (135) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3622>

14. До третьої річниці утворення Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті // Работник моря. — 2014. — 14 квітня. — № 08 (47) — С. 9.

References:

1. Malysh, N.A. (2013), "State policy of Ukraine in the field of transport infrastructure", *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia*, vol. 1 (40), pp. 180—186.
2. Derhausov, M. (2001), "Management seaports of Ukraine in a globalized economy", *Ekonomika Ukrainy*, vol. 11, pp. 28—30.
3. Zatulko, A.V. (2010), "Issues and perspectives of development of Sea Ports of Ukraine", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 3, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170> (Accessed 12 Aug 2014).
4. Berezhnyy, A.V. (2014), "The organizational and economic mechanism of competitiveness of the seaport region: methodology of formation and tools of realization", *Marketynh i menedzhment innovatsij*, [Online], vol. 2, available at: <http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/> (Accessed 14 Aug 2014).
5. Mirosenko, V.M. (2006), "The development of seaports for realization of transit potential of Ukraine", *Kul'tura narodov Prychornomor'ia*, vol. 95, pp. 149—151.
6. Khomych, L. (2007), "The development of seaports in the context of expanding distribution and transport and transit potential of Ukraine", [Online], available at: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm (Accessed 14 Aug 2014).
7. Karpenko, O.O. and Prodchenko, H.Yu. (2012), "Analysis of the cargo transit through trading sea ports of Ukraine", [Online], vol. 3(15), available at: [http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3\(15\)/narezka/Vnutr_3_15__2012_123_.pdf](http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3(15)/narezka/Vnutr_3_15__2012_123_.pdf) (Accessed 14 Aug 2014).
8. Dem'ianchenko, A.H. (2013), "The concept of effective management of the property of the seaports of Ukraine", *Byznes Ynform*, vol. 4, pp. 221—228.
9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2013), The Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (Accessed 15 August 2014).
10. Klymans'ka, L. (2006), "Communicative potential in policy", [Online], Lviv Polytechnic National University Institutional Repository, available at: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11648/1/21_18Ukr_nac_ideya.pdf (Accessed 15 Aug 2014).
11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Strategy of development of sea ports of Ukraine till 2038", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80> (Accessed 15 Aug 2014).
12. Federation of Trade Unions of Ukraine (2013), "Development of ports: do not lose the social component of the industry", available at: <http://www.fpsu.org.ua/rishennya-uryadu-pozitsiya-profspilok/1759-rozvitok-portiv-ne-vtrachati-sotsialnikh-aspektiv-diyalnosti-galuzi-3> (Accessed 15 Aug 2014).
13. Porty Ukrainy (2014), "Liquidation AMPU — a return to the past", *Economics and Management*, available at: <http://portsukraine.com/node/3622> (Accessed 15 Aug 2014).
14. Rabotnyk moria (2014), "The third anniversary of the State Inspection of Ukraine on security in maritime and river transport", *Rabotnyk moria*, vol. 08 (47), p. 9. *Стаття надійшла до редакції 28.08.2014 р.*