

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧОРНОМОРСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ПЕТРА МОГИЛИ**

ГАЙДУ ОЛЕКСАНДР ВАСИЛЬОВИЧ

УДК 351: 338.26

**МОДЕРНІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ
НА ДЕРЖАВНОМУ ТА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНЯХ**

25.00.02 – механізми державного управління

Дисертація

на здобуття наукового ступеня

кандидата наук з державного управління

Науковий керівник:

Ємельянов Володимир Михайлович,
доктор наук з державного управління,
професор

МИКОЛАЇВ – 2017

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3
ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	13
1.1. Теоретичні засади державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі системного підходу	13
1.2. Особливості державного управління підсистемами та елементами морегосподарського комплексу	29
1.3. Категорійно-понятійний апарат дослідження державного управління розвитком морегосподарського комплексу	44
Висновки до розділу 1	63
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	66
2.1. Державні пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України: науковий огляд наявних і прихованих можливостей	66
2.2. Оцінка потенціалу розвитку морегосподарського комплексу України в контексті соціально-економічних і військово-політичних реалій	82
2.3. Напрями модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України	97
Висновки до розділу 2	125
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ НА ДЕРЖАВНОМУ ТА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНЯХ	129
3.1. Стратегічний підхід до модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу	129
3.2. Сучасні підходи до формування механізму державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону	145
3.3. Удосконалення механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі кластерного підходу	156
Висновки до розділу 3	173
ВИСНОВКИ	178
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	183
ДОДАТКИ	211

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ВВП – Валовий внутрішній продукт;

ВРУ – Верховна Рада України;

ДПП – Державно-приватне партнерство;

ЄС – Європейський Союз;

КМУ – Кабінет Міністрів України;

МГК– Морегосподарський комплекс;

ГТС – Газотранспортна система;

TANAP – Трансанатолійський газопровід (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline);

ТЕС– Теплові електростанції.

ВСТУП

Актуальність теми. На сьогодні національна економіка України переживає складний період системних змін, який супроводжується кризою суспільно-політичної системи, катастрофічним падінням темпів економічного зростання та збільшенням негативних тенденцій у всіх сферах життєдіяльності. На шляху подолання зазначених труднощів держава має спрямовувати зусилля на реалізацію своїх переваг у глобальному поділі праці, шукати способи максимально вигідного використання наявних ресурсів та географічного положення.

Для України формування конкурентоспроможного морегосподарського комплексу може стати переломним моментом в економічних реформах, бути основою для довгострокового розвитку та сприяти популяризації держави на світовому рівні. Це вимагає забезпечення динамічного інноваційно спрямованого розвитку всіх галузей морегосподарського комплексу держави, повноцінного функціонування прибережних зон, структурної перебудови господарства приморських регіонів, відтворення морської інфраструктури та ефективного мореплавства, а також забезпечення всіх компонентів комплексу потенціалом високоосвічених фахівців. Без комплексного державного управління і регулювання всіх видів морегосподарської діяльності розв'язати суперечності між комерційними та громадськими інтересами, відновити суднобудування та судноремонтну галузь, підвищити державний пріоритет всієї морської проблематики неможливо.

Тому проблема розробки теоретичних, методологічних засад і практичних рекомендацій щодо модернізації державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на державному та регіональному рівнях набуває важливого значення для держави і є актуальною на сучасному етапі розвитку.

Дослідженню теоретичних і практичних аспектів проблем державного управління, механізмів його реалізації в різних сферах суспільного розвитку значну увагу приділено в працях вітчизняних та зарубіжних науковців, у тому числі В. Авер'янова [49], О. Амосова [1;126], Г. Атаманчука [5], В. Беглиці [8;9], В. Ємельянова [62-64;67-69], Ю. Кальниша [98], В. Князєва[6;19;48;50], В. Куйбіді[47], П. Надолішнього[53;132], І. Лопушинського[118], В. Загорського[76], В. Мартиненка[122-123; 126], С. Серьогіна[200], В. Скуратівського[188], В. Тертички[212;218], В. Цветкова [214] та інших. Важливими для теоретичного осмислення підходів до державного управління на регіональному рівні є дослідження О. Бердонова [212], В. Вакуленко [212], Я. Жовнірчика [74], В. Керецмана[99;135;189] та інших.

Вагомий внесок у розвиток державного управління як науки, зокрема у розробку питання щодо забезпечення інституційних трансформацій, зробили сучасні українські дослідники, такі як В. Бакуменко[6;7;48;50; 67], Р. Войтович[19], О. Дацій[213], Н. Дацій[43;44;45], А. Дегтяр[54;55;126], Н. Нижник[133-136], Л. Юзьков[235], В. Юрчишин[65;236].

Теоретичні та практичні аспекти розвитку окремих сегментів морегосподарського комплексу розглядали такі науковці: О. Белова[10;11], Ю. Драпайло[46], Д. Іванов[113;166], Д. Зятіна[77], О. Єрмакова[70-73; 146], В. Котлубай[102; 107-110], В. Ковалевич[100-101], О. Кібік[46], С. Кузнецов[113-114], В. Мірошко [66;130-131], В. Ніколаєв[138;139;183], О. Подцерковний[46;163], Є. Редіна [245], Е. Романенко[222], Ю. Сіюшов[163], О. Собкевич[180;206], А. Филипченко[38;224;225], Ю. Хаймінова[226], М. Широков[232].

Водночас наукові розробки в галузі державного управління розвитком морегосподарського комплексу не охоплюють всього спектра проблем. Потребують поглиблення теоретичні та практичні засади модернізації державного управління розвитком морегосподарського комплексу в частині усвідомлення їх сутності та напрямів модернізації.

Необхідність теоретичного та практичного вирішення зазначених питань зумовила вибір теми, актуальність і цільову спрямованість дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до теми науково-дослідної роботи Чорноморського національного університету імені Петра Могили “Організація державного управління в умовах становлення та розвитку політичної системи України: політико-правові, історичні та регіональні аспекти” (державний реєстраційний номер 0109U000451), у рамках якої автором запропоновано комплекс пропозицій щодо вдосконалення механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на державному та регіональному рівнях, а також системно представлені складові потенціалу розвитку морегосподарського комплексу України в контексті соціально-економічних і військово-політичних реалій.

Мета й завдання дослідження. *Метою* дослідження є обґрунтування теоретичних положень та розробка практичних рекомендацій щодо модернізації державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на загальнодержавному та регіональному рівнях.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі *завдання*:

- систематизувати теоретичні засади державного управління розвитком морегосподарського комплексу;
- уточнити категорійно-понятійний апарат та методологічні положення дослідження державного управління розвитком морегосподарського комплексу України;
- оцінити сучасний стан та окреслити державні пріоритети розвитку державного управління розвитком морегосподарського комплексу України;
- виявити потенціал розвитку морегосподарського комплексу України в контексті соціально-економічних і військово-політичних реалій;
- визначити напрями вдосконалення механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу, а також

систематизувати сучасні підходи до формування механізму державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону;

– внести науково обґрунтовані пропозиції щодо модернізації системи державного управління розвитком морегосподарського комплексу України.

Об'єктом дослідження є державне управління морегосподарським комплексом України.

Предмет дослідження – пріоритетні напрями, засоби та перспективи модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на загальнодержавному та регіональному рівнях.

Методи дослідження. Теоретико-методологічним підґрунтям проведення дослідження виступили методи, принципи та засоби наукового пізнання, застосування яких дало змогу забезпечити достовірність результатів роботи. Їх різноманітність і вибір зумовлені специфічними особливостями об'єкта дослідження. Задля досягнення мети дослідження та вирішення визначених завдань у дисертації використано: *історичний та логічний методи* – для дослідження еволюції підходів до державного управління розвитком морегосподарського комплексу; *абстрактно-логічний* – для теоретичного узагальнення й формулювання висновків; *економіко-статистичний* – для аналізу сучасного стану та тенденцій розвитку морегосподарського комплексу України на державному та регіональному рівнях; *методи аналізу і синтезу, розрахунково-конструктивний* – для обґрунтування напрямів удосконалення державного управління розвитком морегосподарського комплексу; *порівняльного аналізу* – для зіставлення підходів до модернізації державного управління розвитком морегосподарського комплексу України в контексті світового і вітчизняного досвіду.

Науково-теоретичним підґрунтям дисертації є загальнотеоретичні праці, розробки фахівців у галузі державного управління, юридичної та

економічної наук. Нормативною базою роботи є Конституція України, закони України, акти Президента України, Кабінету Міністрів України, центральних органів виконавчої влади, які здійснюють формування та реалізацію механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на державному та регіональному рівнях. Емпіричну базу дослідження становлять матеріали Державної служби статистики України, Адміністрації морських портів України.

Наукова новизна одержаних результатів визначається особистим внеском автора у вирішення актуального наукового завдання в галузі державного управління, що полягає в теоретичному обґрунтуванні положень щодо модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на державному та регіональному рівнях. Найсуттєвіші результати дослідження, які містять наукову новизну, полягають у тому, що:

уперше:

- розроблено і науково обґрунтовано методологічні положення концептуальної моделі державного управління розвитком морегосподарського комплексу, яка, на відміну від існуючих у вітчизняній теорії і практиці державного управління моделей, базуються на використанні прогресивних методів і технологій державного управління, орієнтованих на збалансування інтересів суб'єктів взаємодії, на створення і реалізацію дієвих конкурентних переваг підприємств морегосподарського комплексу на регіональному, національному, міжнародному рівнях та передбачає дотримання таких основних принципів: інфраструктурної цілісності, цілеспрямованості, взаємоузгодженості, цільового використання ресурсного потенціалу, дотримання морських традицій; системності, адекватності, альтернативності, об'єктивності, науковості, поступовості, інтеграційності, оптимального поєднання індикативності та директивності;

удосконалено:

- інструментарій державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону, що орієнтований на досягнення синергетичного ефекту при впровадженні цільових програм розвитку, на основі інтеграційного включення нижчих рівнів до вищих, що забезпечує конкурентоспроможність конкретного суб'єкта господарювання, кластера, морегосподарського комплексу регіону, морегосподарського комплексу держави;

- теоретичні засади функціонування механізмів управління розвитком морегосподарського комплексу на основі системного підходу, що зумовлюють позиціонування морегосподарського комплексу як складної відкритої динамічної системи, яка характеризується універсальними властивостями розвитку, та визначають вектор продуктивних змін та інтеграційних закономірностей між суб'єктами морегосподарської діяльності та органами державної влади, а також враховують загальносистемні й особливі властивості комплексу, а саме: цілісність, ієрархічність, інтегративність, динамічність, стохастичність, стратегічне значення на державному і міжнародному рівнях;

- концептуальні положення моделі державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі кластерного підходу, що передбачає імплементацію у стратегію розвитку регіону положень довгострокової кластерної стратегії розвитку морегосподарського комплексу, яка орієнтована на зміцнення мереж взаємозв'язків між суб'єктами – учасниками кластера та яка враховує територіальну специфіку, особливості ресурсної бази, містить рекомендації та інструментарій для ефективного і раціонального розвитку території, спрямована на оптимізацію співвідношення ринку, держави і громадських інститутів; враховує основні напрями структурної промислової, соціальної, культурної, демографічної та екологічної політики держави;

дістали подальшого розвитку:

- понятійний апарат науки державного управління шляхом визначення державного управління розвитком морегосподарського комплексу як процесу планування, організації, мотивації і контролю, спрямованого на більш ефективне використання ресурсів відкритої соціально-економічної системи – морегосподарського комплексу. В більш широкому розумінні - як створення сприятливих умов на основі здійснення регулюючих, організуючих і координуючих впливів, а також впровадження нормативно-правових принципів і програмно-цільового управління, узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави й бізнесу для формування та реалізації конкурентних переваг самостійними або у складі кластерів суб'єктами морегосподарського комплексу на регіональному, національному та міжнародному ринку товарів і послуг при раціональному використанні ресурсів морського та приморського середовища, з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу регіону і держави. Запропоновано морегосподарський кластер розглядати як просторово-організовану системну форму організації та управління взаємодією суб'єктів господарювання у сфері морегосподарської діяльності різних форм власності та державних інституцій, метою якої є досягнення і підтримка конкурентоспроможності опорної території з орієнтацією на формування агломераційної економіки та отримання синергетичного ефекту шляхом генерування процесів алокаційної ефективності від використання стратегічних потенціалів учасників.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони спрямовані на підвищення ефективності механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на державному та регіональному рівнях. Основні ідеї та висновки дослідження доведено до рівня конкретних положень, методик та рекомендацій. Вони можуть бути використані у практичній діяльності органами державного управління, органами місцевого самоврядування, підприємствами, громадськими організаціями.

Практичне значення одержаних результатів забезпечується їх використанням у діяльності Міністерства інфраструктури України при формуванні системи стратегічних цілей розвитку портової інфраструктури України та інвестиційного потенціалу морегосподарського комплексу регіону (довідка про впровадження № 6387/10/14-16 від 16.09.2016 р.); у діяльності Управління інфраструктури Миколаївської обласної державної адміністрації в ході розробки завдань і заходів Плану дій із впровадження Ініціативи «Партнерство «Відкритий Уряд» у 2014—2015 роках, а також при розробці комплексу заходів щодо формування розгалуженої системи спеціальних ресурсів регіону (довідка про впровадження № 540-02 від 14.02.2016 р.); у діяльності Головного управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті в частині розробці перспективних напрямів раціонального ресурсокористування, організації та управління екосистеми (довідка про впровадження № 229/01.01-11/01 від 21.04.2016 р.).

Теоретичні положення та матеріали дослідження використано в навчальному процесі Чорноморського національного університету ім. Петра Могили при викладанні таких дисциплін: “Державне регулювання економіки”, “Керівник в державному управлінні”, “Державна служба” (довідка про впровадження № 08/03-84 від 17.05.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Наукові положення, розробки і впровадження дисертаційної роботи є результатом самостійно проведених досліджень автора. У дисертації не використовувались положення, що належать співавторам, разом з якими були підготовлені окремі наукові публікації.

Апробація результатів. Основні положення й результати дисертації доповідались та обговорювались на науково-практичних конференціях, конгресах і семінарах, зокрема: «Ольвійський форум – 2014: Стратегії країн Причорноморського регіону в геополітичному просторі» (м. Миколаїв, 2014 р.); «Інструменти лібералізації та спрощення світової торгівлі; міжнародний і

національні аспекти» (м. Дніпропетровськ, 2014 р.); «Могилянські читання – 2015: Досвід та тенденції розвитку суспільства в Україні: глобальний, національний та регіональний аспекти» (м. Миколаїв, 2015 р.); «Ольвійський форум – 2016: Стратегії країн Причорноморського регіону в геополітичному просторі» (м. Миколаїв, 2016 р.); «Реформування публічного управління та адміністрування: теорія, практика, міжнародний досвід» (м. Одеса, 2016 р.).

Публікації. Основні наукові результати, висновки та рекомендації дисертаційної роботи викладені у 12 наукових працях, з яких 5 – статті у вітчизняних наукових фахових виданнях з державного управління та 2 – статті у закордонному виданні за напрямом дослідження, 5 – тези доповідей.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Обсяг основного тексту дисертації – 221 сторінок. Робота містить 4 таблиці та 10 рисунків. Список використаних джерел складається зі 253 найменування.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

1.1. Теоретичні засади державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі системного підходу

Протягом всього періоду незалежності України ключовим пріоритетом соціально-економічного реформування України визначено модернізацію структури національної економіки, яка відповідатиме соціальноорієнтованій моделі економічного зростання і ґрунтуватиметься на використанні як конкурентних переваг країни у світовому поділі праці, так і економічних переваг кооперації.

Приморське положення України сприяло появі і розвитку багатьох видів діяльності, пов'язаних з видобутком і переробкою морських ресурсів, з реалізацією транспортних можливостей, з використанням морських просторів, що завжди вимагало вирішення виникаючих морегосподарських проблем як державного завдання особливої важливості, що має довготривалі наслідки.

Діяльність по створенню ефективної системи державного управління МГК полягає в координації органів виконавчої влади різних рівнів і нормативному закріпленні їх повноважень, створення стимулів та мотивацій для бізнесу та місцевих громад, оцінці інтересів та ризиків, розширенні сфери екологічних послуг і залучення цільових інвестицій.

Комплексне управління МГК орієнтоване на:

- забезпечення рамкових умов для сталого розвитку різних сфер морської економіки, тим самим допомагаючи збільшити прибуток і зайнятість;

- підвищення ефективності регулювання та планування морегосподарської діяльності та зниження витрат у зв'язку з розвитком інформаційних і екологічних послуг;

- досягнення мультиплікативного ефекту в області збереження морської екосистеми і сприятливого навколишнього середовища для місцевих громад;

- підвищення ефективності коопераційних зв'язків в рамках міжнародних угод з компетентними органами сусідніх держав в частині організації спостережень за станом морських екосистем, регулювання спільного використання водних біологічних ресурсів і родовищ корисних копалин в прикордонних морських районах.

Аналіз проблематики державного управління МГК вказує на цілий спектр поліструктурності процесів і явищ (фізичних, соціальних, господарсько-економічних), що спонукає до застосування системного комплексного підходу в його дослідженні. У найзагальнішому сенсі комплексний системний підхід передбачає такий дослідний ракурс, при якому вивчаються об'єкти, що аналізуються як суто цілісні формування, які складаються при цьому з елементів, фрагментів або компонентів, пов'язаних один з одним взаємозумовленою дією, яка, в свою чергу, визначає виникнення нових особливостей і властивостей, усвідомлених по відношенню до складових їх частин [158, с. 163].

Разом з тим доводиться констатувати, що системний підхід, на відміну від системного аналізу, є первинним при формуванні цілей і з'ясування їхньої ієрархії до початку будь-якої діяльності, зв'язаної з управлінням, особливо з прийняттям рішень]. У той же час системний аналіз можна розцінювати як сутнісний додаток системних ідей в області організації національної економіки, за допомогою якого визначається ступінь досягнення поставлених цілей при мінімальних витратах по засобах порівняльного аналізу альтернативних шляхів і методів, досягнення мети і здійснення відповідного вибору.

У своєму фундаментальному визначенні система складається із сукупності взаємопов'язаних компонентів, які систематизовані за цілою низкою особливостей і властивостей. Ця сукупність має єдність, яке добре проглядається в зрізі інтегральних функцій і властивостей сукупності. «Система може бути організована з двох рівнів: рівень елементів системи і система в цілому» [12, с. 14].

Як правило, складність поставлених завдань визначає широту охоплення, при цьому необхідність вирішувати ці завдання цілеспрямовано і в комплексі тим більше актуалізується, чим це охоплення ширше. У цьому контексті системний підхід є об'єктивною частиною методу діалектичного пізнання. Звідси і висока ідентичність таких понять як «системний», «комплексний», «діалектичний».

Важливою умовою є необхідність найкращих характеристик для кожного елемента системи, безвідносно до загального стану системи або її окремих компонентів. З іншого боку, у всякій системі є певна залежність її підсистем за одними параметрами і порівняльна незалежність за іншими. «Будь-яку підсистему можна охарактеризувати як самостійну систему, яка існує в рамках більш складного цілісного об'єкта, тобто системи вищого порядку» [136, с.19]. Подібна структурність властива соціально-економічним системам у вигляді централізованого управління комплексом підсистем, які мають відносну самостійність.

Компонент системи являє собою об'єкт, на який в системі покладено деякі функції, при цьому йому властива первинність і гомогенність, яка в рамках поставленого завдання не може бути піддана розчленуванню. Більш конкретне визначення компонента системи стосовно морегосподарського комплексу залежить від рівня, на якому здійснюється аналіз.

Серед безлічі взаємозв'язків між компонентами системи - а це матеріальні і нематеріальні, безперервні і дискретні, зумовлені і випадкові - дослідницький інтерес представляють лише ті зв'язки або окремі сторони зв'язків, функціональність системи від яких залежить в значній мері.

Виділяють два типи прямої взаємодії в процесі управління системою: прямий зв'язок - від центру управління до елемента системи, підсистеми, і зворотний зв'язок - тобто реакція на сигнал, що надійшов від керуючого центру. Просторово-часова ієрархія елементів в системі визначається як внутрішній стан системи, який можна розцінювати як потенціал її функціонування [182, с.93].

Специфічна реалізація властивостей і характеристик будь-якого об'єкта або компонента системи означає функцію. У морегосподарському комплексі ці характеристики і властивості реалізуються за допомогою взаємодій, всередині системи і зовні, і визначаються поняттям конкретного виду діяльності окремо взятого компонента системи.

Об'єднані в систему, різні компоненти і функції за сукупністю взаємодій і зв'язків визначають порядок системи і, відповідно, її організацію. У свою чергу рівень організованості зумовлює те, наскільки структура викристалізувалася, стала прозорою.

Упорядкована сукупність уявлень про різні властивості об'єкта, їх взаємообумовленості означає модель, яка, незалежно від способу формування, забезпечує успіх моделювання тільки в разі, якщо відображає основні, визначальні характеристики об'єкта.

Тому необхідність у вивченні механізму і особливостей управління морегосподарськими комплексом стикається з головним питанням, без відповіді на яке будь-яке дослідження втрачає сенс: чи є МГК системою, який рівень складності цієї системи і які способи її взаємодії з іншими системами, аж до держави і транснаціональних об'єднань.

Ключовою ланкою при дослідженні даної проблеми виступають інтеграційні закономірності між суб'єктами морегосподарської діяльності та органами державної влади, які обумовлюють певні продуктивні зміни, що і формують вектор розвитку.

Процес розвитку доцільно розглядати тільки по відношенню до системи, де управління є елементом, функцією організованих систем, що

забезпечує збереження їх певної структури, реалізацію їх програм і цілей [1, с. 14].

Морегосподарський комплекс можна представити як сукупність, щонайменше, трьох підсистем: соціальної, екологічної та економічної.

Згідно з методом декомпозиції, підсистеми морегосподарського комплексу є сукупності елементів, які згруповані в системи. У цьому контексті населення окремо взятої території і всілякі соціальні інститути є елементами соціальної підсистеми.

В екологічній підсистемі - фактори живої (рослинність, живі організми) і неживої (атмосфера, ґрунт, вода) природи. В якості ключового напрямку екологічної підсистеми виділяють раціональне ресурсокористування що передбачає екологічно збалансоване господарювання, засноване на рівноцінному поєднанні споживання, охорони і відтворення ресурсів з безумовним пріоритетом збереження і збільшення біологічних і рекреаційних ресурсів, а це потребує оптимізації економіко-екологічних зв'язків між видами господарської діяльності при збереженні нормальних умов природного середовища [162,с. 107].

Різноманітні суб'єкти господарювання, пов'язані між собою як споживачі і постачальники певних послуг і товарів, складають економічну підсистему. Будь-який компонент морегосподарського комплексу це в тому числі підсистема іншої системи, в якій вертикальні і горизонтальні зв'язки складніше, і її функціональні особливості та базові характеристики найбільш яскраво проявляються через систему управління.

Всі компоненти і підсистеми морегосподарського комплексу певним чином взаємодіють, тим самим формуючи структуру. Визначальною для всіх взаємодій є матеріально-господарська та інфраструктурна мотивація різних суб'єктів господарювання і населення. Звідси взаємодії між компонентами і підсистемами цілісної системи носять переважно цілеспрямований і практичний характер. Отримана в результаті такої взаємодії властивість

взаємовідносин між компонентами системи володіє характеристиками досягнутої мети [219, с. 31].

Та як найпростішою територіальною системою може вважатися регіональне співтовариство, будь-який окремо взятий його представник є по суті компонентом кожної з трьох певних в цьому контексті підсистем. Таким чином, мета функціонування системи визначається добробутом і рівнем ефективності територіальної громади.

Цілісність морегосподарського комплексу безпосередньо залежить від якості взаємодії його підсистем. Система завжди отримує якісно нові, відмінні від вихідних складових характеристики і властивості, в результаті взаємодії її базових компонентів - що в науці визначається поняттям емерджентності.

В якості зовнішніх ознак морегосподарського комплексу як системи виступають функції, які відображають безпосереднє призначення системи. Будучи відкритою багаторівневою і динамічно мінливою системою, МГК має високий потенціал розвитку. Універсальний характер цього розвитку означає неухильне послідовне оновлення системи, внаслідок чого формуються якісно нові параметри її як цілісного об'єкта.

Розвиток відбувається за такими основними напрямками: ресурсний, матеріально-технічний, інфраструктурний, управлінський, інтеграційний розвиток економіки країни, регіону, населеного пункту.

Розкрити поняття «економічний розвиток» можна двома способами. Перший - досліджуючи різні аспекти безпосередньо самого процесу розвитку, другий - шляхом зіставлення з аналогічними категоріями, серед яких найбільш близькими можуть вважатися еволюція, прогрес, оновлення, модернізація, якісне зростання та ін. У сучасній літературі наводяться різні і досить різнопланові тлумачення терміна «економічний розвиток».

Такі автори, як В. Ємельянов [69], М. Вдовиченко [207], М. Малик [103] вважають, що економічний розвиток визначається насамперед

поліпшенням добробуту населення, зростанням якості життя і задоволенням основних матеріальних потреб більшості членів суспільства. Іншої думки Н. Дацій [44], О. Котлубай [102], Л. Хоміч [227]. Вони схиляються до того, що економічний розвиток визначається насамперед еволюцією, інтеграцією, циклічним характером, в рамках якого періоди стійкого зростання змінюються короткостроковими і не завжди прогнозованими спадами.

Нарешті, третє співтовариство вчених - С. Дем'яненко [48], В. Керецман [99], Т. Мостенська [131] - інтерпретують процес економічного розвитку як багатовимірний, динамічний потік змін і трансформацій, які відбуваються в соціально-політичній, економічній, інституційній сферах, призводять до оновлення інфраструктури, обумовлюють колосальні зміни у виробничих процесах, зачіпаючи ринок капіталу, праці, природних ресурсів, змінюючи фіскальну політику і стимулюючи підприємницьку активність.

Суперечливість економічного розвитку сучасної України полягає в явному не відповіданні світовим тенденціям соціальної орієнтованості передових економік світу. Нажаль, протягом всього періоду незалежності демонструє асоціальну, деструктивну трансформацію своїх господарсько-економічних відносин.

На цьому тлі певні надії вселяє такий вектор розвитку, в якому порядок в системі встановлюється за допомогою кооперації дій і зв'язків на базі її попереднього досвіду, що виражається в самоорганізації і логічно завершується змінами просторово-часової та функціональної структур системи. Спрямованість змін формує поточне співвідношення сил і утворює блок керування даним етапом розвитку (Рис 1.1).

Зокрема, в блоці «організація» під впливом позитивного відбору МГК нарощує різноманітність елементів і загальний обсяг внутрішніх зв'язків за допомогою диверсифікації соціальних зв'язків усередині територіальної громади, видів господарсько-економічної діяльності, взаємовідносин всередині трикутника «економіка - суспільство - навколишнє природне

середовище». У міру зростання ефективності самоорганізації системи збільшується і її нестійкість.

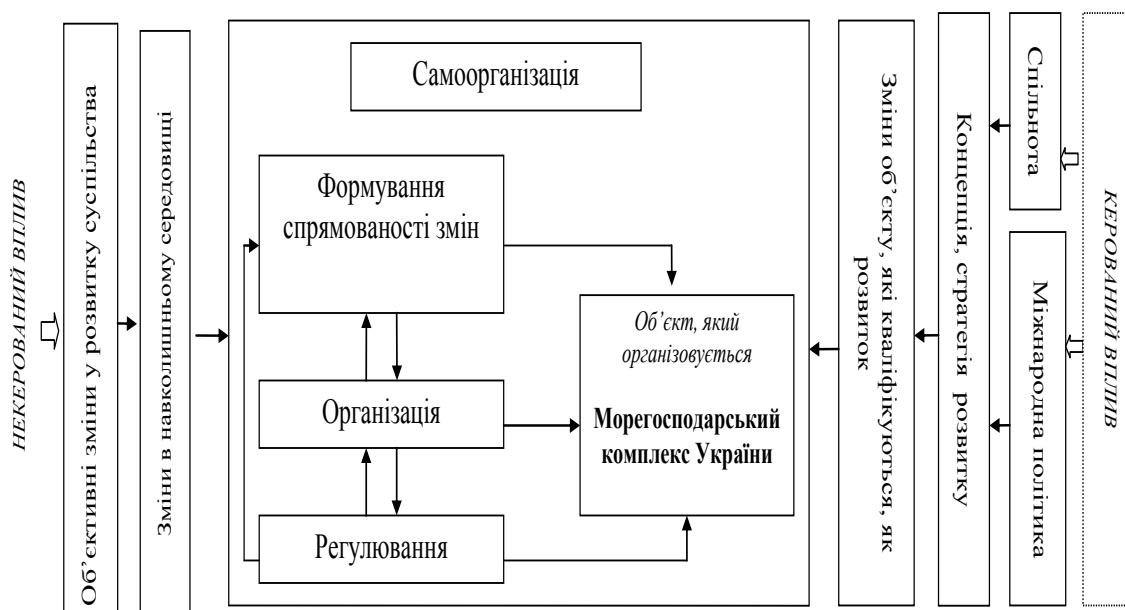


Рис. 1.1. Схема механізму розвитку

Джерело: систематизовано автором

Під впливом негативної селекції в системі морегосподарського комплексу, в блоці «регулювання», виникають адаптовані ознаки, які знаходять своє вираження в утворенні нових ознак в уже діючих компонентах або в нових компонентах, а також нових взаємозв'язків між компонентами, тоді як протиріччя, що акумульовані під час посилення диверсифікації, нівелюються з метою подальшого прогресу системи. Це сприяє зміцненню структурної єдності і незалежності системи, зростанню скоординованості та централізованості окремих дій її компонентів.

В універсальному сенсі управління розвитком означає здатність систем за допомогою акумулювання, перетворення і оперативної передачі певних масивів інформації контролювати і направляти різні функціональні прояви їх внутрішньої і зовнішньої активності. Як на об'єкт управління на МГК покладається завдання організації, тоді як суб'єкт управління забезпечує

виведення системи на рівень, який відповідає запрограмованим умовам ефективного функціонування.

Розмова про управління, як правило, має на увазі дві сторони цієї економічної категорії: управління в якості структури і управління в якості процесу. Структура управління визначається якістю і взаємодією різних управлінських ланок, посадових осіб і в окремих випадках органів громадського самоврядування, поділом їх відповідальності та посадової компетенції. Звідси процес управління реалізується за допомогою виконання певного набору функцій [169, с.278].

В силу того, що МГК відноситься до відкритих систем, управління ним за визначенням не може бути закритою автономною структурою. Воно невід'ємним чином інтегровано в усталені системи відкритого (державного, відомчого, регіонального) управління. У кожній адміністративно-територіальній одиниці діють органи управління з певним сегментом відповідальності, набором прав і обов'язків, серед яких і завдання в сфері розвитку. Окремо необхідно розглядати такі суб'єкти розвитку морегосподарського комплексу, які мають певною часткою господарську автономію і управляються власними органами самоврядування.

У процесі державного управління розвитком морегосподарського комплексу необхідно брати до уваги ряд загальних положень, принциповий характер яких актуальний для будь-якого з рівнів управління процесом.

1. Ефективне управління розвитком морегосподарського комплексу вимагає проведення аналізу об'єкта управління. Це фінансово-економічний і маркетинговий аудит, який в виробничо-технологічній, соціально-економічній та суспільно-політичній ретроспективі розглядає процес і тенденції розвитку об'єкта. При цьому об'єкт управління потрібно інтерпретувати як структурно мінливий, не гомогенний, складові частини якого і зв'язки між ними постійно змінюються.

2. У сучасних реаліях глобалізації виробництва і поділу праці продуктивність господарсько-економічної діяльності в зростаючій мірі

обумовлюється організаційними заходами, якістю управління, активною взаємодією компонентів системи, її підсистем в процесі виробництва. Взаємодія являє собою обмін ресурсами, управлінськими та організаційними рішеннями, актуальною інформацією, а його ефективність визначається інтенсивністю такого обміну. Продуктивність системи зумовлює її ресурсне, матеріально-технічне наповнення, а також рівень її функціональності, тобто структуру. Виходячи із цього, управління завжди буде націлене на підвищення якості структури, реалізацію організаційних заходів і, як результат, зростання продуктивності.

3. Принципи управління розвитком морегосподарського комплексу носять об'єктивний характер, а тому не можуть вибиратися за формальними ознаками, довільно, їх застосування повинно спиратися на сутнісно-функціональний підхід на основі аналізу закономірностей і тенденцій розвитку об'єкта.

4. Виключно практична реалізація цілей і завдань об'єкта виступає критерієм об'єктивної оцінки того, наскільки система управління збалансована за сферами застосування управлінських рішень і в цілому ефективна.

5. Внутрішній потенціал морегосподарського комплексу та тенденції трансформацій зовнішнього середовища виступають фундаментом для перспективного розвитку морегосподарської діяльності, за умови, що вона має високу продуктивність і економічну стійкість.

Розвиток морегосподарського комплексу обумовлений взаємодією комплексу організуючих і самоорганізуючихся початків. Власне структура управління МГК складається з зовнішнього і внутрішнього контурів. У зовнішньому контурі суб'єктом управління виступає держава, у внутрішньому - суб'єкти господарсько-економічної діяльності.

Виходячи з цього, слід розуміти, що розвиток можливий як внаслідок зовнішнього впливу з боку держави, так і в результаті внутрішніх процесів - тобто саморозвитку. При цьому основною метою управлінських імпульсів з

боку державних органів управління є формування умов для ефективного саморозвитку суб'єктів морегосподарської діяльності.

Саморозвиток морегосподарського комплексу є складний процес, під яким мається на увазі побудова системи, орієнтованої на самостійне вирішення завдань організаційного, технологічного, управлінського, правового та соціального характеру шляхом поєднання ринкових відносин з конкретними регуляторами, спрямованими на самостійне накопичення і витрачання ресурсів для підтримки всіх взаємопов'язаних галузей.

Самоорганізація і саморозвиток морегосподарського комплексу можна звести до наступних форм: економічна (формування багатоукладності, кооперування та інтегрування); соціальна (розв'язання соціальних проблем); географічна (локальний розвиток переважно територій, де функціонують підприємства-агломерати).

Зазвичай самоорганізація демонструє високу ефективність за умови достатньої кількості трудових і природних ресурсів, а головне, прогресивних авторитетних управлінців. На місцях це перш за все керівництво підприємств і територіальних адміністрацій. На жаль, для розмови про позитивну тенденцію в питаннях самоорганізації прикладів такого внутрішнього менеджменту сьогодні недостатньо. Ефективна самоорганізація поки ще носить фрагментарний і навіть ситуативний характер.

Розглядаючи результати самоорганізації, можна говорити про системну кризу морегосподарського комплексу. Його характерними рисами є: структурна деформація, порушення міжгалузевих зв'язків і пропорцій, технологічна деградація більшості галузей, перебування третини всіх суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу у стані, близькому до банкрутства).

Стабільна ефективна діяльність і розвиток морегосподарського комплексу з великою кількістю самоорганізованих елементів системи можлива тільки за умови узгодженості інтересів. Це означає розробку і реалізацію такого комплексу управлінських імпульсів, як безпосередніх, так і

опосередкованих, при якому сутнісні інтереси кожного елемента системи будуть у високому ступені збігатися з інтересами інших елементів, і в цілому збігатися з емерджентними потребами системи.

Точно так же стан елементів, що визначає найкращий стан системи з точки зору її емерджентних інтересів, має збігатися з їх сутнісними інтересами. У цьому сенсі будь-який суспільний інтерес містить в собі протиріччя, усунення якого викликає до життя новий, якісно інший суспільний інтерес, який виступає рушієм розвитку суспільства [4, с. 99].

На думку М. Вдовиченко, результативність досягнення тієї чи іншої мети управління обумовлюють ідентичність і взаємодія різнорівневих стратегій (підприємств, територій, галузей). При цьому налагодження прозорого постійного обміну інформацією шляхом скоординованих дій різних управлінських рівнів і стандартизації цього інформаційного обміну істотно покращує вказану взаємодію [207, с. 15].

У свою чергу, Ю. Лебединський акцентує увагу на планомірному характері взаємин управління. У цьому сенсі планомірність означає свідоме цілепокладання і зіставлення своїх ресурсів і дій з ресурсами і діями інших в контексті прямого і опосередкованого впливу зовнішнього середовища [71, с. 172].

Разом з тим в системі управління, поряд з плануванням, важливе місце займають функції мотивації, організації та контролю. Надаючи цим функціям вирішальне значення при реалізації господарським механізмом планомірності, Ю. Колесов конкретизує наступне: «для реалізації планомірного розвитку виробництва недостатньо тільки планування, необхідне застосування інших методів. Крім того, планування виступає в ролі комплексного методу, за допомогою якого здійснюються дії відповідно до постулатів універсальних і специфічних економічних законів, в числі яких загальний закон пропорційності, актуальний для будь-яких економічних формацій» [107, с.81].

З цього випливає, що управління розвитком можливе лише як спрямований і плановий процес. Звідси випливає необхідність вивчення планування як одного з базових методів управління.

Ефективне управління розвитком морегосподарського комплексу забезпечує сукупність різних методів. Метод в даному випадку означає такий тип управлінської діяльності, яка спирається на об'єктивні економічні закони і діалектичні принципи

Методи управління розвитком морегосподарського комплексу поділяються на господарсько-економічні, соціально-психологічні, адміністративні методи, які взаємопов'язані і доповнюють один одного[199, с. 31].

Управління складається з організаційно-правових актів, в кожному з яких задіяні ті чи інші економічні методи. Тому пріоритетність методів управління визначає безпосередньо людина або підсистема, яка генерує управлінські рішення, і це в більшості випадків означає комплексне використання методів управління, незалежно від того, що один з методів виступає в ролі локомотива.

При цьому важливо враховувати, що розвиток здійснюється через взаємодію не рівнозначних сил, а їх економічний рух виявляє відносну важливість різних базових можливостей системи.

В основі цього руху лежать процеси самоорганізації, які в постійно мінливих умовах дозволяють складним системам для здійснення заданих функцій міняти свою структуру.

Як вже було сказано, МГК України являє собою складну багаторівневу систему, для вивчення якої важливо враховувати загальні принципи функціонування складних систем і закони еволюції.

Симбіоз природничо-наукових знань і системної методології дозволив відкрити здатність складних систем до самоорганізації. Ця здатність є природне мимовільне упорядкування елементів системи, між якими

виникають далекі кореляції - іншими словами, далекі зв'язки підвищеної міцності.

Щоб пояснити це явище, І. Пригожин [179] в процесі вивчення динаміки нерівноважних систем в 1945 році розробив теорему мінімального виробництва ентропії. Згідно запропонованої теореми, будь-яка система завжди тяжіє до «стаціонарного стану, відповідного, мінімального виробництва ентропії, який компенсує вплив зовнішніх зв'язків, що виробляють негативну ентропію». Під ентропією тут слід розуміти ступінь дезорганізації системи, обернено пропорційній рівню організованості і впорядкованості [179, с. 53] .

Таким чином, кожна система прагне до раціонального витрачання внутрішніх ресурсів і виробляє рівноважний стан з максимально можливим рівнем дезорганізації і потенційно допустимими зовнішніми деструктивними впливами, яким системі доводиться протидіяти. Чим могутніший зовнішній антиентропійний вплив, тим міцніше повинні бути пов'язані між собою елементи системи і тим вища повинна бути її самоорганізація.

Звідси базовою властивістю складних систем (морегосподарського комплексу) можна вважати невід'ємно притаманний їм принцип гомеостата, інакше кажучи, принцип збереження параметрів системи в певних жорстких межах.

У ситуації досягнення максимальних значень далеких кореляцій система переходить в стан самоорганізуючої критичності, яка проявляє себе у вигляді максимально можливого реагування на внутрішні і зовнішні подразники. Навіть самий несуттєвий вплив здатен спровокувати в такій системі неконтрольовану ланцюгову реакцію і руйнування усталеної структури, однак за цим настає новий етап самоорганізації.

При цьому система, пройшовши через переформатування структури, повністю втрачає інформацію про свій попередній стан, роблячи процес еволюції в незворотнім. Подібна метаморфоза отримала назву біфуркації. Змагання між стійкістю завдяки внутрішнім зв'язкам і вразливістю,

нестабільністю під впливом зовнішніх впливів визначає поріг стійкості системи. Перевищивши цей поріг, система переходить в критичний стан - або в точку біфуркації.

Реакція системи на флуктуації, внутрішні і зовнішні подразники залежить від сили цих впливів. У стані відносної рівноваги незначні флуктуації придушуються, після чого система легко повертається у початковий стан.

Але якщо розкид величин внутрішніх і зовнішніх провокуючих впливів досягає критичного порога, система, зіткнувшись з ймовірністю незворотньої дезорганізації, може прийти до альтернативного вирішення і зробити крок на якісно новий рівень. Цей вищий рівень в ієрархії дозволяє лімітувати дисперсію флуктуацій на нижніх рівнях, зупиняючи їх на шляху досягнення небезпечного порогу.

Таким чином, в структурі системи виникає новий ієрархічний рівень, який бере на себе управлінську функцію. Поки флуктуації роблять свій вплив з відомою періодичністю, новий підвищений ієрархічний рівень зберігається. Однак якщо флуктуації виявилися переривчастими, випадковими, рівень, виконавши покладене на нього завдання, може закінчити своє існування. Виходить, що система обмежує надмірну активність частини своїх елементів, тоді як мікросистема стримує її внутрішні флуктуації.

Негативні ентропійних імпульси з боку макросистеми вважаються основною причиною виникнення зовнішніх флуктуацій. Внутрішні флуктуації суть похідні від хаосного порядку, який за допомогою резонанса ретранслює провокуючі впливи на вищі рівні. Звідти по каналах далеких кореляцій зовнішні і внутрішні флуктуації переносяться на рівні навколишньої системи соціуму.

Наведені тут загальні теорії функціонування систем легко екстраполюються на теорію і практику функціонування морегосподарського комплексу. Значне зменшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів за період економічного реформування сприяв виникненню значних провізних

резервів на морському транспорті. Одночасно з цим такі ланки транспортної морської інфраструктури, як морські порти, відчувають серйозний дефіцит потужностей, в результаті чого відчутно занижені обсяги перевезень.

Падіння виробництва в будівельній галузі призвело до значного скорочення обсягів робіт, необхідних для підтримки об'єктів інфраструктури морегосподарського комплексу в належному нормативному стані. Як наслідок всі без винятку види транспорту характеризуються сьогодні високим ступенем зносу і зниженням продуктивності їх постійних пристосувань і пристроїв - що в свою чергу сприяє подорожчанням транспортних перевезень та зменшенню їх безпеки.

Загальний аналіз систем, яким властива самоорганізація, підтверджує припущення, що нові порівняно стійкі структури утворюються з нестійких, порядок виникає з хаосу, при цьому процесу формування таких структур властива спонтанність самоорганізації.

Отже, відповідно до теорії еволюції систем, основу будь-якої самоорганізації становить прагнення суб'єктів морегосподарської діяльності до того, щоб генерувати різноманіття реакцій, адекватне різноманіттю зовнішніх флуктуацій, при якому МГК здатний реалізовувати самостійну стратегію досягнення різних цілей.

Паралельно зростанню внутрісистемної ентропії сприяє застосування позитивного ефекту масштабу, а також виробничо-функціональна взаємодія різноманітних видів діяльності. За рахунок цього відбувається економія ресурсів, що спрямовуються на забезпечення результативної зовнішньої стратегії: оптимізації піддаються два основних компоненти ефективності - результат і ресурси, спрямовані на його досягнення .

1.2. Особливості державного управління підсистемами та елементами морегосподарського комплексу

Вибір науково обґрунтованого, збалансованого і вивіреного державного впливу на розвиток морегосподарського комплексу вимагає виведення методологічних особливостей системного підходу до державного управління, які лягають в основу теоретичних обґрунтувань дослідження і конкретизації сутнісних характеристик системи, а саме:

1. Елементи системи - системоутворюючі одиниці. Елементи системи - це сукупність структурно однорідних компонентів, тому кожен елемент може розглядатися в якості системи. У цьому контексті будь-яка система - це також і елемент більш широкої, складної системи (суб'єкт морегосподарської діяльності - певна сфера діяльності (галузь) - морегосподарський комплекс).

Природна передумова і причина виникнення суспільних потреб в тих чи інших видах морегосподарської діяльності полягає в територіальній роз'єднаності суб'єктів господарювання, місць концентрації коштів і знарядь праці, джерел і вмістилищ ресурсів (матеріалів, сировини, енергоносіїв), джерел і вмістилищ інформації» [201].

2. Внутрішні і зовнішні зв'язки елементів:

- взаємодія різних компонентів одного елемента;
- взаємодія між компонентами різних елементів;
- взаємодія між елементами всередині системи.

Господарсько-економічні відносини між різними контрагентами системи базуються на споживній вартості товару або послуги і фіксуються за допомогою взаємодії між виробництвом і споживанням через інститути та механізми інфраструктури.

Резюмуючи, можна сказати, що МГК являє собою вузькоспрямовану локальну систему, яка в той же час діє як функціональна багаторівнева система, покликана створювати, підтримувати і розвивати оптимальні умови

для ефективного товарного обміну, перш за все обміну ресурсами і послугами, виробленими на макрорівні.

3. Диференційований стан і етапи функціонування елементів, які визначають динаміку і циклічність розвитку системи. При цьому функціонування системи характеризується послідовністю її станів у часі, спонукальною причиною яких є циклічно-структурні параметри економічної системи в цілому.

Як складна поліструктурна система МГК постійно відчуває на собі різні зовнішні впливи. З іншого боку, сама система містить в собі нелінійні зворотні зв'язки, детермінанти яких нерідко відокремлені від кінцевих результатів в часі і просторі.

4. Специфічна єдність системи як властивість, яка притаманна всім компонентам даної безлічі, виникає завдяки зв'язкам і взаємодії між елементами.

Як визначає А. Уємов «Зв'язки реалізуються через взаємодію, які відбуваються в процесі структурних перетворень. За своєю суттю зв'язків бувають інформаційні та причинно-наслідкові. Взаємодії можуть носити вичерпний обмінний характер, що виражається через взаємні зв'язки певних структурних утворень» [220, с. 54].

Стандартні трактування поняття «зв'язок» передбачає об'єднання безлічі елементів в систему. Вертикальні, або ієрархічні, зв'язки являють собою відносини прямого функціонального управління, субординації. Горизонтальні зв'язки, або зв'язку між елементами одного рівня, означають відносини функціональної взаємодії, координації. При цьому в силу тенденції органів державної влади до концентрації в своїх руках повноважень, вертикальні зв'язки часто тяжіють до того, щоб перебирати на себе функціонал горизонтальних зв'язків.

Взаємодія за своєю природою не може бути абсолютно первинною або вторинною, тому що являє собою двосторонній процес, який необхідно аналізувати з двох різних точок зору. Більш того, якісний аналіз можливий

тільки, якщо послідовно провести дослідження з обох точок зору, після чого вивести сумарний результат і представити бачення взаємодії як чогось цілого» [219, с. 51].

Існує позитивний зворотний і негативний зворотний зв'язок. Позитивний зворотний зв'язок характеризується виникненням саморозвитку в первісному напрямку в разі, коли будь-яка змінна в контурі зв'язку з цим піддається початковій зміні. В цьому ракурсі негативний зворотний зв'язок є її повним антиподом. Тому інтерпретація морегосподарського комплексу як складної системи базується ще й на тому, що ефективність його діяльності не пов'язана лінійною залежністю з кількістю елементів і взаємодією між ними.

Звідси, інтегральна складність системи складається з:

- рівня складності елементів (кількість елементів в системі);
- рівня складності організації (зв'язку і взаємодії).

5. Цілісність систем, яка зумовлена такими інтегральними властивостями, яких немає у її елементів. Іншими словами, сума властивостей системи не рівнозначна властивостям самої системи. Найбільш яскравий прояв такої емерджентності можна спостерігати в діалектично симетричних і асиметричних результатах економічної діяльності морегосподарських комплексів і результатах функціонування власне системи.

Як бачимо, застосування принципів цілісності та емерджентності в якості базової методології дослідження морегосподарського комплексу дозволяє в контексті державної політики розвитку морегосподарського комплексу аналізувати в нерозривній єдності макро- і мікрорівні теорії і практики господарсько-економічної діяльності.

6. Сукупність взаємопов'язаних елементів, стійких до різних перетворень, є структурою системи. Варіанти цих перетворень визначаються умовами існування і межами системи - іншими словами, структура є найважливішою характеристикою морегосподарського комплексу в ситуації, коли його розглядають як підсистеми національної економіки.

Разом з тим структуру системи можна розглядати і як здатність функціонуючої господарсько-економічної системи діяти за принципом гомеостата, не змінюючи заданих характеристик під впливом флуктуацій, які є частиною середовища стабільного функціонування системи.

Структуру розвитку морегосподарського комплексу добре ілюструє показник співвідношення податкових надходжень від суб'єктів морегосподарського комплексу і кількості прибуткових підприємств серед них.

При дослідженні інтегральної структури системи рекомендується виділяти три основні рівні:

- рівень, на якому аналізуються зв'язки і взаємна обумовленість елементів системи;
- рівень, на якому виявляється взаємна обумовленість між елементами системи і її властивостями як цілісного об'єкта;
- рівень взаємної обумовленості інтегральних властивостей системи.

Логічним проявом впорядкованості елементів системи і її кордонів є націленість на результат. Це дає можливість логічно струнко вибудувати образ системи, її функціональну модель. «Ніщо в людському суспільстві не робиться без бажаної мети, без свідомого наміру окремого індивіда або соціальної групи, класу, народу» [120, с. 139].

Як спосіб оцінки стану системи і ефективності взаємодії її елементів дослідження результату є безумовно важливим, методологічно вірним, відправним способом при системному аналізі морегосподарського комплексу і конструюванні моделі управління ним, проте далеко не єдиним і не вичерпним. Результат і методика його оцінки складають основу визначення ефективності і стабільності функціонування в першу чергу всієї соціально-економічної системи.

З точки зору теорії систем складність структури є її функціональною особливістю: «складність організації фіксує впорядкованість елементів як різноманіття зв'язків» [53, с. 112]. Зростання рівня організованості системи

безпосередньо пов'язане з підвищенням її складності. Це дає підставу виділяти щонайменше три варіанти визначень складних систем [133, с. 42]:

- системи зі слабкою організацією, так звані дифузні системи;
- системи, які вкрай складно описати за допомогою простих і чітких алгоритмів, тобто аналітично нелінійні системи;
- системи з добре прогнозованою дією - мають високий рівень переробки інформації, а тому здатні до самозбереження і розвитку за допомогою самоврядування і самоорганізації.

Другий і третій варіанти інтерпретування складних систем цілком застосовні до морегосподарського комплексу. Специфічною особливістю цих систем є багатокритеріальність. В силу певної автономності багато критеріїв входять в суперечність один з одним, а також з критеріями ефективності всієї системи.

Причин цього кілька:

1. Підсистеми не здатні в один і той же час мати максимальні значення цільових функцій в силу того, що досягнення таких значень змінної складової однієї підсистеми виводить за оптимальні межі змінні складові іншої підсистеми.

2. У системі неможливо досягти глобального екстремуму (цільової функції всієї системи), оскільки це порушує нормальне функціонування підсистем.

3. Досягнення загального екстремуму в системі виключається, так як це може призвести до збою в роботі підсистем.

4. Узгодження критеріїв підсистем між собою і загальним критерієм всієї системи вкрай проблематично. Найбільш збалансованою оптимізацією складних систем є ситуація, в якій значення цільової функції менше максимального, а відповідні параметри цільових функцій підсистем наближаються до оптимальних значень.

Класифікуємо основні типи систем і відповідні їм ситуації.

До першого типу можна по праву віднести дисгармонійні системи з жорсткою організацією. У них цільові функції підсистем позбавлені можливості обліку та збалансування інтересів для підвищення рівня оптимізації системи в цілому. Тому досяжна тільки відносна оптимізація системи за допомогою отримання порівняно максимальних значень функцій одних підсистем за рахунок пропорційного зниження екстремумів інших підсистем - до рівня, вихід за межі якого ставить цю підсистему на грань існування.

До другого типу відносяться системи з гнучкою організацією і гармонійним єдністю. У них цільові функції можуть узгоджуватися в досить широких межах із застосуванням наукових методів управління.

Поряд із зворотними зв'язками, на думку Дж. Ван Гіга [16, с. 49], складним системам також властива передісторія. Саме вона проливає світло на природу запізнь і затримок, якими пояснюється як нелінійність зв'язків, так і реагування на минулі події паралельно з реагуванням на події поточні. При цьому тип системи пояснюється функцією передачі в основному контурі зворотнього зв'язку.

В результаті система демонструє низьку чутливість до зовнішніх подразників. Для управління такою системою можна використовувати негативний зворотній зв'язок. Це, в свою чергу, дає підстави для математичних підтверджень затвердження Дж. Форрестера [222, с. 37] про нечутливості системи до зміни більшості параметрів, опору зовнішнім негативним впливам, існування точок впливу на стан системи.

Стосовно до морегосподарського комплексу подібні точки впливу це, як правило: цілеспрямовані конструктивні дії технологічно і структурно пов'язаних суб'єктів господарсько-економічної діяльності; інструментарій стабільного забезпечення екологічної безпеки морського господарства і всіх кореляційних сфер соціально-економічної діяльності; інфраструктурний комплекс, інтегруючий проблеми розвитку і питання організаційно-економічної взаємодії суб'єктів господарювання.

Разом з тим, виникнення затримки в системі зі зворотними зв'язками може порушувати її стабільність і призвести до різкого зниження керованості системи. Характерний приклад подібної затримки - затоварення виробництва через не своєчасне реагування на зміну кон'юнктури.

Подолати подібну громіздкість системи можна двома способами: або дробленням виробництва на дрібні підприємства, які найбільш оперативно реагують на зміни попиту, або об'єднанням під одним дахом виробництва і збуту.

За результатами аналізу виявлених тенденцій, законів, механізмів взаємодії, методів роботи, цілей функціонування необхідно диференціювати загальносистемні і притаманні тільки морегосподарському комплексу властивості. До загальносистемних можна віднести цілісність, ієрархічність і інтегративність.

Складність розвитку морегосподарського комплексу актуалізує створення такої системи, яка формує і підтримує умови збереження його цілісності. З цим завданням успішно справляється підсистема управління - що пояснюється складною структурою виробничих зв'язків різних елементів на всіх рівнях.

Метою є підвищення рівня цілісності системи та компетенції кожної з підсистем, в тому числі і керуючої підсистеми. При цьому доводиться враховувати суперечливі інтереси і потреби суб'єктів морегосподарської діяльності, щоб привести до стану цілісності розрізнені елементи транспортної системи.

Хрестоматійний приклад цілісної економічної системи - сучасні виробничі об'єднання [175, с. 25]. Не менш наочним прикладом можна вважати природні монополії для яких характерна висока концентрація виробництва, безліч різних взаємодіючих суб'єктів господарювання, пов'язаних між собою єдиним управлінським центром і, відповідно, єдиною цілісною системою. З цього можна зробити висновок, що цілісність є одним з критеріальних параметрів морегосподарського комплексу.

Включеність морегосподарського комплексу в більш широку систему, наприклад, галузевий вимір, або національну економіку, означає, що по відношенню до них він виступає як підсистема - чим і підтверджується його ієрархічність. Як зазначає А. Уємов «В елементарному виконанні система має два виміри: рівень системи і рівень елементів. У більш складних випадках до них додається ще один вимір - рівень підсистем. Згідно ієрархічності систем, будь-яке відносно цілісне утворення виступає в двох іпостасях - як система, яка являє собою сукупність елементів, і як підсистема, включена в систему більш високого рангу в ієрархії» [219, с. 41].

Неможливо переносити на цілісну систему, якою є морегосподарський комплекс, властивості якогось одного суб'єкта морегосподарської діяльності. Подібні дії прямо заперечують соціальний характер даної системи. Разом з тим, треба визнати, що життєдіяльність морегосподарського комплексу може спиратися не тільки на кооперативний ефект, який досягається взаємодією елементів системи, а й на властивості, не притаманні її підсистемам.

Специфічні особливості та властивості морегосподарського комплексу формуються в процесі взаємодії її підсистем. В першу чергу це:

- динамічність системи, якою є морегосподарський комплекс;
- посилення рис системи, що відбувається за рахунок тісної взаємодії морегосподарського комплексу з національною економікою (за своєю суттю стохастичною системою), проте процес цього посилення неможливо прогнозувати з високим ступенем достовірності;
- морегосподарський комплекс є для держави стратегічною системою; морегосподарський комплекс виступає в якості важливого структурного елементу національної економіки, а тому виконує для неї в тому числі стимулюючий характер. При цьому для морегосподарського комплексу характерно розвиватися як інтенсивно, так і екстенсивно;
- функціонування морегосподарського комплексу неможливо без взаємодії на міжнародному, транскордонному рівні - звідси необхідність міждержавних конвенцій та угод.

Підсистеми та елементи морегосподарського комплексу пов'язані між собою багаторівневою кооперацією - причинно-наслідкових і функціональних, прямих і опосередкованих зв'язків. Я. Корнаї [101, с. 10] виділяє чотири базові види зв'язків елементів і підсистем національної економіки і визначає їх як форми координації:

1. Адміністративні зв'язки, яким притаманний вертикальний, надзвичайно регламентований характер, здійснюють взаємодію між різними рівнями, нерідко використовуючи адміністративний тиск, примус до дії, штрафні санкції за неадекватне, несвоєчасне реагування або непокору і далеко не завжди опосередковуються грошима або іншими матеріальними ресурсами.

2. Ринковим зв'язкам переважно притаманний горизонтальний характер, взаємодія здійснюється між юридично рівноправними суб'єктами. Основною мотивацією для них виступає прагнення до отримання прибутку. Ці зв'язки регламентуються угодою, укладеною суб'єктами між собою, і опосередковуються грошима, послугами та іншими матеріальними ресурсами.

3. Етичні зв'язки існують, як правило, в горизонтальній площині і означають таку взаємодію між рівноправними суб'єктами, яка не ґрунтується на корисливих спонуканнях і переважно не опосередкована грошима і іншим матеріальними ресурсами, але нерідко опосередковується за допомогою різних взаємних послуг. Етичні зв'язки тяжіють до довговічності і зцементувані негласними правилами, надзаконними кодексами, традиціями, звичаями і в своїй основі містять принципи, які виступають в ролі моральних імперативів.

4. Агресивні зв'язки розвиваються в обох площинах, але значно частіше проявляються у вертикальній площині в силу наявності у вищій системі засобів адміністративного, правового, а також не правового тиску і примусу до дії. Такі зв'язки не регламентовані законом, корпоративними угодами, але можуть бути засновані на окремих неписаних правилах і кодексах, які

розвиваються в порівняно закритих спільнотах (читай системах). Для них характерно опосередкування за допомогою грошей, послуг і інших матеріальних ресурсів.

Між суб'єктами морегосподарської діяльності можливі всі описані типи зв'язків, хоча тільки перші три можуть бути досить ефективними в довгостроковій перспективі. При цьому з плином часу одні зв'язки можуть переходити в інші - наприклад, адміністративний зв'язок може перерости в агресивний в разі, коли вищестояща інстанція має намір отримати неправомірну вигоду, схилиючи нижчу інстанцію до протизаконних дій.

При цьому, згідно з Я. Корнаї, вакууму координації (або вакууму зв'язку) за рідкісним винятком - коли в ході розвитку системи зв'язки порушуються, підприємства стикаються з кризою перевиробництва, зазнають банкрутства - не існує. Якщо відсутня одна форма зв'язку, на її місці в обов'язковому порядку діє інша [101, с. 19].

Відсутність заміщення одним зв'язком іншого також добре ілюструє ситуація, що виникла після розпаду Радянського Союзу, коли кооперація між різними суб'єктами виробничої діяльності перервалася, що призвело до ще більшого посилення кризи в тогочасній економіці колишніх радянських республік.

В цілому ж, зв'язки суб'єктів господарювання швидше доповнюють один одного, не існуючи абсолютно ізольовано. Тому вони необхідні, щоб компенсувати недоліки, властиві кожному з них. Так, зв'язки ринкового типу супроводжуються великими витратами в ході проведення транзакцій. При цьому адміністративна форма зв'язку, знижуючи їх, зменшує мотивацію. Вертикальним зв'язкам (скажімо, між державою, підприємцями і споживачами) притаманний, як правило, не ринковий характер - адміністративний, агресивний або етичний, а горизонтальним - частіше ринковий і етичний.

У транспортній системі, до якої переважно відноситься морегосподарський комплекс, діяльність суб'єктів господарювання

забезпечує наявність зв'язків, а їх форма, спрямованість, ефективність, взаємодоповнення залежать від інтересів і потреб суб'єктів господарювання.

З методологічної точки зору важливим є не тільки статистичний аспект - наявність зв'язку і його певна включеність в структуру системи, але і динаміка взаємодії, яку він забезпечує. По суті, це означає, що МГК неможливий як статичний об'єкт, його статичність - це чиста абстракція.

Зв'язки морегосподарської діяльності можуть бути забезпечені інституційно, але можуть існувати й без такого забезпечення. Формування певних інституцій в рамках чотирьох описаних форм зв'язків мають свої основні прояви. Для адміністративної форми це державний апарат, для ринкової форми - різні види приватних підприємств, для етичної - неприбуткові організації і, нарешті, для агресивної - різні тіньові структури.

Наслідком виникнення різних форм зв'язку між елементами і підсистемами морегосподарського комплексу є налагодження економічних відносин між ними. При цьому ринкові економічні відносини виступають в ролі найбільш універсальної форми взаємодії різних суб'єктів господарсько-економічної діяльності, які по черзі є носіями то попиту, то пропозиції. Характер економічних відносин визначається якістю взаємодії, рівнем задоволення інтересів і потреб суб'єктів, результативністю досягнення ними поставлених цілей.

Так як термін «відносини» має високий ступінь невизначеності, важливо сформулювати загальні ознаки. До числа таких ознак належать:

- наявність пов'язаних один з одним різними формами зв'язку суб'єктів;
- «визначеність» - конкретність, предметність відносин, відмінна від зв'язків з їх безпосереднім характером взаємодії;
- «персоніфікація» - відносини існують тільки між індивідами, які представляють ту чи іншу підсистему, позицію в ієрархії;
- об'єктивний і суб'єктивний характер відносин - волевиявлення того чи іншого індивіда не є визначальним для відносин, проте в залежності від тих чи інших проявів може здобувати суб'єктивне забарвлення.

Інституційність економічних відносин призводить до формалізації та приведення у відповідність з певними стандартами.

Інституційність відносин робить їх більш стійкими. Це пояснюється тим, що інститути перешкоджають процесу їх трансформації. Звідси поняття стійкості означає здатність системи не відхилитися від заданих параметрів під впливом однорідних і різнорідних чинників внутрішнього і зовнішнього середовища.

Трансформація відносин відбувається перш за все в силу зміни суб'єктів відносин і об'єктів, навколо яких вони будуються, власне зв'язків між суб'єктами та також зміни одного або декількох елементів, в першу чергу потреб.

Так, трансформація відносин власності виступає в якості необхідної, але далеко не єдиної умови розвитку морегосподарського комплексу і його підсистем. З іншого боку, процес інституалізації відносин власності стимулює підвищення стійкості діючих інститутів, відносин і зв'язків, що може стати гальмом якісних трансформацій (в першу чергу розвитку) морегосподарського комплексу, його підсистем і елементів.

Всі елементи і підсистеми інституційної основи морегосподарського комплексу отримують встановлені параметри як в системі планування, так і в системах, на які покладено організаційний функціонал і, безумовно, в тому економічному механізмі, який притаманний цій системі в той чи інший конкретно-історичний період.

Сукупність елементів морегосподарського комплексу і безлічі зв'язків між ними становить його структуру. Складність структури безпосередньо залежить від кількості взаємодіючих елементів, їх характеристик і властивостей. При цьому нерідко спостерігається феномен, згідно з яким не стабільна сама по собі організація в структурі набуває найбільш стійкі якості» [224, с. 31].

Важливою особливістю є господарське відокремлення тих підсистем національної економіки, які в ході накопичення незначних кількісних ознак,

притаманних конкретному виду діяльності, в певний момент набувають нову якість.

Одночасно в міру руху вгору по галузевій ієрархії і здійснення диференціації окремі підсистеми національної економіки поряд з усталеними зв'язками поповнюються новими, передумовами для яких виступає нова якість економіки, що виникає під впливом прогресу.

Щоб уявити в найзагальніших рисах системну самоорганізацію, необхідно назвати такі її елементи, як структура морегосподарського комплексу, форми зв'язків між суб'єктами господарювання, їх форма власності та рівень капіталізації. У свою чергу, структура як поняття може бути розділена на два основні класи: якісне і кількісне наповнення змісту. Якісна характеристика передбачає структуру як «форму розміщення елементів і характер взаємодії їх в системі», кількісна характеристика означає, що структура виражена як процентне співвідношення її елементів.

Згідно з принципами самоорганізації, структура морегосподарського комплексу першою зазнає трансформації в точці біфуркації, а вже слідом за нею змінам піддаються підсистеми і елементи, їх функціонування і зв'язку. У той же час в період еволюційного розвитку структура морегосподарського комплексу погашає внутрішні і зовнішні флуктуації, виступаючи гарантом його стійкості і стабільності.

Важливою умовою підтримки життєздатності морегосподарського комплексу є найкращі здібності до адаптації малих і середніх приватних підприємств, які на відміну від неповоротких гігантів, пристосовуються до змін кон'юнктури дуже швидко.

Як елементи системи малі і середні приватні підприємства компенсують великі компанії і тим самим підвищують організованість морегосподарського комплексу в цілому. Організованість системи безпосередньо залежить від негентропії, тобто заходів упорядкованості. Тут важливо зазначити, що розуміння порядку в соціальних науках істотно відрізняється від такого в системно-організаційних теоріях. Порядок, як

правило, вважається тотожним організації системи і її зв'язків, що особливо характерно для економічної теорії, де таке розуміння порядку вважається загальноприйнятим.

Згідно В. Ойкену [14], економічний порядок це якась сукупність форм зв'язку підприємств і приватних господарств, в яких спостерігається економічний процес. Ф. Хайек [250, с. 5], розмірковуючи про ринок, ринкові форми зв'язку, як про спонтанний порядок, разом з тим визначає порядок як системну впорядкованість, координацію. Сьогодні це одне з найпопулярніших трактувань, яке присутнє в тому числі в системних дослідженнях.

Якщо повернутися до розуміння порядку в класичному сенсі, як це представлено в точних науках і в філософії, тобто у вигляді антипода хаосу, то порядок визначається не тільки станом зв'язків між економічними суб'єктами, а й, власне, станом економічних суб'єктів, розвиток яких суттєво знижує ентропію. Паралельно вплив на порядок надає стан економічного середовища, яке нерідко поглинає надлишок ентропії. З цього випливає, що порядок - це похідна від процесу розвитку суспільства - його організацій, взаємодії, соціально-економічного середовища.

Що стосується середовища морегосподарського комплексу, то воно досить жорстке за своєю природою і на нього покладені важливі функції. При цьому середовище будь-якого типу здатне виробляти ентропійний вплив. Так, зовнішнє економічне середовище часто створює серйозну конкуренцію вітчизняним виробникам, внаслідок чого вони втрачають прибуток, їх співробітники - частину заробітної плати, а національна економіка - недополучені податки.

Дефіцит природних ресурсів може викликати залежність від зовнішніх постачальників, а природні і техногенні катастрофи - відтік коштів і ресурсів на компенсацію завданих ними збитків, подолання наслідків. Точно так же нерозвиненість правових і соціальних норм, традицій і культури підприємництва може серйозно загальмувати економічний розвиток.

Окрім того, середовище може стати чинником упорядкування, оскільки з системи в середовище проводиться відтік ентропії, тож посилення флуктуацій (навіть ентропійних) приводить систему до порогу самоорганізації.

Спонукаючи до зростання особливості соціального середовища детально описав історик А. Тойнбі [216], переконаний в тому, що у відповідь на виклик суспільство висуває перед середовищем проблему.

Флуктуації, які генерує зовнішнє середовище суспільства, А. Тойнбі розглядав як стимули розвитку і виділяв кілька їх видів [216, с. 133]:

- стимул кліматично суворих країн (позитивний вплив даного стимулу явно було переоцінено, так як він може не тільки сприяти розвитку, але і перешкоджати йому, виступаючи в якості консервуючого елемента);

- освоєння нових територій (формування диференційованої земельної ренти);

- стимул ударів (силі дії (флуктуації) адекватна сила протидії, тобто стимулу);

- безперервний зовнішній вплив (наприклад, такі інфраструктурні споруди, як морські канали, зробили можливим не бачені раніше вантажопотоки і глобальну торгівлю);

- соціальне обмеження - чим більш серйозні обмеження, утиски, дискримінацію відчуває певна соціальна група, тим сильніше її відповідь на отриманий виклик).

В тій чи іншій мірі будь-яке середовище функціонування суб'єктів морегосподарської діяльності впливає на розвиток всього морегосподарського комплексу, і простежити їх у всій повноті причинно-наслідкових зв'язків не так просто. Наприклад, природні умови зумовлюють не тільки забезпеченість необхідними ресурсами, їх якість і доступність, що впливає на витрати виробництва, а й у якійсь мірі - домінуючі форми власності і варіанти організації підприємницької діяльності.

В результаті дослідження системної самоорганізації і саморегуляції, а також оцінка ступеня їх впливу на розвиток і ефективну саморегуляцію морегосподарського комплексу дозволяють управляти даним процесом, посилюючи продуктивні елементи і послаблюючи деструктивні.

1.3. Категорійно-понятійний апарат дослідження державного управління розвитком морегосподарського комплексу

Чверть століття, в продовження яких незалежна Україна намагається відірватися від своїх пострадянських коренів, планової економіки з її ручним управлінням, на жаль, витрачені з вкрай низьким коефіцієнтом корисної дії для модернізації промислового виробництва та господарювання як такого. Більшість галузей економіки або деградували і зруйнувалися повністю, як це сталося, наприклад, з легкою промисловістю чи з тваринництвом в сільському господарстві, або перебувають на стадії такої технічної оснащеності, яка давно не відповідає реаліям часу - чому яскравий приклад морально і фізично застаріле мартенівське обладнання на підприємствах чорної металургії. По суті, в продовження всіх цих років практично жодна галузь не піддалася системному і послідовному оновленню. Висока енергоємність виробництва і неадекватний перерозподіл прибутку - недостатній рівень реінвестування, низькі доходи населення, що відстають від інфляції і еволюційно виправданих темпів зростання народного добробуту - привели до розшарування і стагнації суспільства, зміни соціальних пріоритетів і зростання напруженості, маргіналізації окремих соціальних груп. У той же час непродумана фіскальна політика, труднощі адміністрування податків, мінливе податкове законодавство, висока зарегульованість даної сфери і неможливість під тиском перевіряючих органів ефективно захистити свої інтереси в суді - ці чинники привели до відходу в тінь практично половини української економіки, причому не тільки

серед великих платників податків, а й серед представників малого та середнього бізнесу.

Іншою обставиною, що перешкодила багатьом українським компаніям, підприємствам різної форми власності перейти на нові умови господарювання, виявилася не готовність менеджменту цих суб'єктів господарської діяльності перейти на нові передові умови ведення бізнесу. Якщо бути точним, неготовими до змін виявилися не тільки управлінці, які не бажали міняти виробничу структуру, позбавлятися від зайвих активів, але і ринки - сировини і збуту. В результаті конкурентоспроможність більшості українських компаній виявилася такою, що не відповідає світовим вимогам, а самі компанії, по суті, законсервували себе, в гонитві за гарантованим прибутком, не диверсифікуючи своїх постачальників і покупців, відклавши модернізацію виробництва в довгий ящик.

У гонці на виживання українські підприємства дозволили собі розкіш ігнорувати міжнародні галузеві реалії, штучним адміністративним шляхом через владне лобі створюючи собі преференції для монопольного існування на внутрішньому ринку. У цьому контексті сьогодні найбільш актуальним завданням для української економіки є таке перетворення її внутрішнього структурного змісту, яке в найкоротші терміни призвело б її у відповідність з галузевими організаційними характеристиками більш розвинених економічних моделей, тим самим дозволивши скоротити її відставання від основних гравців ринку.

В даний час актуальність модернізації української економіки ні у кого не викликає сумнівів. І для цього існує цілий ряд об'єктивних передумов:

- невисока ефективність господарської діяльності значної кількості підприємств реального сектора економіки, яка призводить до зростання числа збиткових, таких, що загрузли в боргових зобов'язаннях і стоять на межі банкрутства підприємств;

- висока зношеність основних фондів підприємств;

- багаторічне перебування в тіні не менш ніж третини української економіки;
- багаторічне відставання за темпами впровадження наукоємних технологій і інновацій;
- падіння конкурентоспроможності продукції промислового виробництва та конкурентоспроможності власне підприємств.

У цьому плані МГК України рухається в руслі загальноукраїнських економічних тенденцій. Як результат кризою вражені всі без винятку системи, прямо або опосередковано пов'язані з ним, які обслуговують його, практично завмерло оновлення основних фондів. У такій ситуації природньо, що застаріваюча виробнича база забезпечує низьку продуктивність і ще нижчу рентабельність, зростають поточні витрати на її утримання і ремонт. В цілому, обсяги виробництва істотно зменшуються. При цьому ще одним важливим фактором падіння виробництва є розрив виробничої кооперації, що склалася ще в Радянському Союзі. Ще одна причина економічного регресу морегосподарського комплексу країни полягає в зменшенні ролі держави в управлінні господарською діяльністю підприємств, що знаходяться в її власності.

Зниження виробництва породило дефіцит коштів, необхідних для модернізації. Разом з невмілим господарюванням і відвертою корупцією окремих управлінців та управлінських структур це призвело до вимивання навіть оборотних коштів, поставивши деякі підприємства галузі на межу виживання.

На думку експертного співтовариства, в ситуації, що склалася, держава повинна стати суб'єктом стратегічного планування перетворень, тоді як реальний сектор економіки бере на себе функції тактичного маневрування, адаптації підприємств до інституційного середовища, що змінюється згідно з масштабними економічними перетвореннями. Звідси випливає, що роль держави в управлінні морегосподарськими комплексом країни, і на

регіональному рівні - морегосподарськими комплексом регіону, являє собою складний багатосторонній і багаторівневий об'єкт дослідження.

Власне, поняття «державне управління морегосподарськими комплексом» сьогодні вважається досить новим і оцінюється фахівцями як порівняно складна категорія, що обумовлено, з одного боку, специфікою управлінської діяльності, здійснюваної органами державної влади, а з іншого - якістю конкурентного середовища і результативністю господарської діяльності суб'єктів морегосподарського комплексу в постійно мінливих умовах. Велика кількість робіт, в яких детально розглядаються окремі аспекти морегосподарської діяльності, сьогодні не задовольняє вимогам аналізу і синтезу, в рамках якого була б дана оцінка впливу держави на створення конкурентних переваг великих інтегрованих структур, яким є морегосподарський комплекс. У цьому плані безумовну важливість представляє семантизація понять і термінів, які будуть покладені в основу того чи іншого наукового дослідження. Тільки семантична визначеність, логічність і стрункість дозволяють вивірити кордони наукового дослідження і створювати більш складні теоретико-практичні побудови. При цьому, незважаючи на те, що з плином часу ці поняття і терміни можуть зазнавати зміни в своєму тлумаченні і, відповідно, застосуванні, на етапі конкретного наукового дослідження їм надаються властивості непорушних смислових одиниць.

Виходячи зі сказаного, можна стверджувати, що дефініція наукового поняття «державне управління розвитком морегосподарського комплексу» дозволяє вивести в загальних рисах методологію дослідження. З цією метою, зокрема, важливо простежити смисловий зв'язок базового поняття з цілим рядом суміжних понять: морегосподарський комплекс, розвиток, державне управління, а також поняття регіон, як обмежуючий чинник, що локалізує увагу та горизонті об'єкту дослідження. Кожне таке дослідження буде означати по суті окремий напрямок, з яких в результаті сформується комплексне наукове дослідження.

Різноманітні методи управління виробництвом тільки в ХХ столітті почали складатися в науку, проте, почавши свій поступальний рух, ця галузь людських знань виявилася однією з найбільш гнучких, мобільних, що змінюється залежно від домінуючої економічної моделі, соціальних потрясінь, інформаційних технологій і нових комунікаційних можливостей.

Етапи еволюції управління як науки наведено в табл. 1.1

Таблиця 1.1

Етапи еволюції «управління» як науки

Етап	Представники	Особливості етапу
Етап I 1911- 1920 рр. Початок визнання управління самостійною наукою.	Фредерік У. Тейлор , Френк і Ліліан Гилбрейт, Генрі Гант.	Опублікована книга Фредеріка У. Тейлора «Принципи наукового управління», що традиційно вважається початком визнання управління наукою і самостійною сферою дослідження.
Етап II 1920-1930 рр. Розвиток класичної (адміністративної) школи управління	Анрі Файоль, Ліндаль Урвік, Джеймс Д. Муні, А.К. Рейлі, Альфред П. Слоун.	Визначення універсальних принципів управління: управління розглядається як універсальний процес, що складається з низки взаємозв'язаних функцій, таких, як планування і організація, та базується на побудові структури організації і управління працівниками.
Етап III 1930 - 1950 рр. Розвиток школи людських відносин.	Майкл Мескон, Майкл Альберт, Франклін Хедоурі, Мері Паркер Фолетт, Елтон Мейо.	Мері Паркер Фоллет була першою, хто визначив менеджмент як «забезпечення виконання роботи за допомогою інших осіб». Вона також позначила роль особистості в ефективності виробництва. Активно досліджувались методи налагодження міжособових відносин в бізнесі.
З 1950 р. по теперішній час ця школа «людських відносин» одержала розвиток в так званих поведінкових науках.	Кріс Арджіріс, Ренсис Лайкерт, Дуглас МакГрегор і Фредерік Герцберг.	Визначення напрямів підвищення ефективності організації за рахунок найкращого використання її людських ресурсів.

Джерело: систематизовано автором

У найзагальнішому вигляді процес управління - це набір функцій управління, об'єднаних в управлінські цикли. Власне процеси управління поліструктурні і багатогранні.

Засновник адміністративної школи управління А. Файоль [221] виділяв п'ять базових функцій. Інші теоретики і практики сучасного менеджменту дотримувалися думки, що функцій дещо більше. Як би там не було, до числа обов'язкових більшість авторів відносять прогнозування, планування, аналіз, організацію, регулювання, координацію, контроль і оцінку.

Визначення поняття управління, маючи в своїй основі одну і ту ж структуру, виявляється різним в залежності від автора. Зокрема П. Друкер вважав, що «управління - це особливий вид діяльності, який перетворює неорганізований натовп в ефективну цілеспрямовану і продуктивну групу» [59, с. 56], Г. Райт визначав його як «організацію і спрямування ресурсів з метою досягнення бажаного результату» [187, с. 17], а Д. Дункан в своїх судженнях вийшов на рубіж, де «наука управління - це перш за все інтелектуальна революція, науковий світогляд і нова методологія рішення проблем [60, с. 17.] У зв'язку з цим доцільно - щоб вилучити з процесу наукового дослідження можливі протиріччя - зупинити свій вибір на визначенні, яке найбільш ємко розкриває поняття управління. У найзагальнішому вигляді воно свідчить, що суттю управління є досягнення поставлених цілей, а сенсом - дія по їх досягненню.

Процес управління варто розглядати як певну скоординовану діяльність об'єднаних у визначену систему суб'єктів управління, що спрямована на успішне досягнення цілей шляхом реалізації певних взаємопов'язаних організаційно-управлінських функцій з використанням методів управління [124, с. 26].

Виходячи з наведеного трактування дефініції «управління», даний процес представляється нам як така діяльність, що має проводитись постійно й систематично. Це означає, що управління розвитком будь якого об'єкту має здійснюватись на основі певних об'єктивних чинників, які свідчать про існування системи управління. Деякі науковці сутність управління трактують як комплекс управлінських дій, орієнтованих на підтримку функціонування

керованої системи. Так, наприклад, Д. Стеченко [211, с. 31] розглядає управління як процес, який забезпечує потрібні значення змінних, що є істотними у функціонуванні об'єкта управління. Але дуже важливо враховувати та закладати підґрунтя для розвитку об'єкта управління, формування його конкурентних переваг та невразливості до негативних зовнішніх впливів. Тобто управління має бути зорієнтоване на розвиток.

Незалежно від масштабу, будь-яка соціально-економічна система - підприємство, кластер, суспільна формація - діє в двох режимах: функціонування і розвиток. Функціонування передбачає забезпечення діяльності та підтримання функцій, що зберігають основні сутнісні характеристики, цілісність і життєздатність. Функціонування не означає зміни основної мети і пріоритетів. Розвиток означає, що головна мета системи в процесі часу піддається трансформації або буде замінена повністю новою. Розвиток розрахований на зміцнення життєдіяльності, посилення стійкості у мінливому середовищі, підвищення інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності. Розвиток можливий тільки в разі придбання нових якостей. Розвиток в міру досягнення трансформованих або замінених на якісно інші цілей призводить до суттєвої трансформації, аж до повного зникнення окремих елементів і зв'язків, самого об'єкта, тобто в нашому випадку соціально-економічної системи.

Будучи абсолютно взаємопов'язаними і такими, що зумовлюють один одного, функціонування і розвиток в той же час мають властивості взаємного виключення. Це блискуче констатує фахівець в області антикризового управління Е. Коротков: «Функціонування стримує розвиток і в той же час є його живильним середовищем, розвиток руйнує багато процесів функціонування, але створює умови для його більш стійкого здійснення» [106, с. 41]

До безумовних критеріїв розвитку відноситься поступальна, закономірна, цілеспрямована, така, що накопичується, і незворотня зміна складних системних об'єктів. Наявність всіх цих властивостей дає підставу

говорити про те, що відбувається саме розвиток, а не яка-небудь інша зміна. У цьому контексті зворотність означає процес функціонування; недостатність закономірності притаманна несистемним процесам спонтанного типу; недостатність цілеспрямованості змін унеможлиблює процес їх накопичення і, як наслідок, явище не можна розглядати з точки зору властивої розвитку цілісної, внутрішньо гармонізованої і взаємно обумовленої лінії.

Наступним кроком дослідження семантичного наповнення базової дефініції вважаємо доцільним систематизувати тлумачення «державного управління».

Згідно з визначенням, виведеним українськими вченими В. Бакуменко, В. Князевим, державне управління означає одну з форм діяльності держави, яка відображається в практичній реалізації законів, а суспільні відносини організуються з метою забезпечення державних інтересів і політики, що проводиться державою [50, с. 117-118].

Набагато ширше інтерпретується поняття державного управління в англо-українському словнику термінів і понять. Визначене як багатопланове поєднання теорії та практики, державне управління покликане покращувати комунікацію між суспільством і урядом, заохочувати державну політику, сприйнятливую до соціальних потреб, і вводити таку адміністративну практику державних бюрократій, яка спрямована переважно на ефективність, продуктивність і все більш на задоволення людських потреб [2, с. 23].

Державне управління (англ. *public administration*) - є видом діяльності держави, спрямованої на здійснення управлінського організуючого впливу шляхом використання повноважень виконавчої влади через організацію виконання законів, здійснення управлінських функцій з метою комплексного соціально-економічного та культурного розвитку держави, її окремих територій, а також забезпечення реалізації державної політики у відповідних сферах суспільного життя, створення умов для реалізації громадянами їх прав і свобод [18, с.17].

Аналіз різних першоджерел [1; 5; 6; 52; 53; 54; 65; 71;73; 98; 121;122; 132; 134; 178; 183; 197; 200; 218; 223; 228; 230; 235; 236] засвідчив, що в даний час поняття державного управління представлено досить широко, але процес кристалізації загальноприйнятого поняття безпосередньо пов'язаний з мінливою роллю самої держави, її різних інституцій.

Крім того, варто відзначити, що існують мінімум два різних варіанти інтерпретування сенсу державного управління. Відповідно до американської моделі, державне управління включає в себе три відомі гілки влади: законодавчу, виконавчу і судову. У європейській версії державне управління - це всього лише галузь права. Звідси випливає, що державне управління по-американськи означає поєднання всього комплексу правових, адміністративних і політичних функцій. У той же час в Старому Світі ці функції розмежовують, розглядаючи державне управління переважно як виконавчу і регулюючу діяльність держави в рамках діючих законів.

Незважаючи на те, що поділ на американське і європейське розуміння державного управління більш ніж умовно, в Україні переважає і, по суті, є офіційно визнаною все ж таки американська модель. Теоретично це доводить, наприклад, Г. Атаманчук [5, с. 56], на думку якого, практичний, організуючий і регулюючий вплив держави на суспільну життєдіяльність з метою її упорядкування якраз і є державним управлінням .

Схожим чином державне управління визначають О. Антонюк [3, с. 60], згідно з яким це діяльність держави, спрямована на впорядкування різних соціальних процесів в суспільстві, і В. Олуйко, Н. Нижник [133, с. 43], для яких суть державного управління становить організуюча, творча, позитивна діяльність органів державної влади, які керують державним, економічним і соціально-культурним будівництвом. В. Авер'янов [4] переконаний, що сенс державного управління укладається в формулювання, що припускає виконання правових актів шляхом різних форм організуючого впливу на суспільні явища і процеси.

Досить широке визначення пропонує Н. Нижник [133] позиціонує державне управління як діяльність органів і установ всіх гілок державної влади з вироблення і здійснення організуючих, регулюючих і координуючих впливів на різні сфери життя суспільства з метою задоволення його постійно змінюючихся потреб.

У свою чергу А. Мельник розуміє під державним управлінням такий організуючий і регламентуючий вплив держави на суспільну діяльність людей, який дозволяє її впорядкувати, зберегти і перетворити [51, с. 35].

Отже, під державним управлінням розуміють діяльність органів і установ усіх гілок державної влади (законодавчої, виконавчої, судової) з вироблення та здійснення регулюючих, організуючих і координуючих впливів шляхом застосування певних інструментів, технологій, важелів впливу на всі сфери суспільства з метою задоволення його потреб щодо розвитку особистості та покращення стану в різних сферах суспільного життя.

Узагальнюючи цілий ряд визначень, зроблених прихильниками європейської моделі, варто визнати, що державне управління в європейських країнах спирається насамперед на інституційний підхід, в основі якого європейські традиції державного будівництва, тісний безпосередній зв'язок з адміністративним правом. Таким чином, державне управління, спираючись на владу як на дієвий інструмент в досягненні стратегічних державних цілей, впливає на все суспільство.

Наступним кроком дослідження базової дефініції є розгляд сутності «морегосподарського комплексу» як об'єкта дослідження.

Законодавча база функціонування морегосподарського комплексу ґрунтується на Конституції України та складається з Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, Морської доктрини України на період до 2035 року, Законів України «Про морські порти

України», «Про транспорт», «Про природні монополії», «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» та інших нормативно-правових актах.

Серед програмних документів слід відзначити розпорядження Кабінету міністрів України від 20 жовтня 2010 р. №2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»[192], розпорядження Кабінету міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» [195] та розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про морську політику України» від 20 травня 2009 р. № 545–р [193] . Однак у законодавчих актах поняття «морегосподарський комплекс» чітко не визначене і проблема визначення сутності «морегосподарський комплекс» є актуальним на сьогоднішній день.

Відповідно до класичного трактування «комплекс» (англ. complex) – це сукупність предметів, явищ, дій, властивостей, що становлять одне ціле [148, с. 134]. Більш широке трактування, що відображає коопераційні зв'язки представлене у Сучасному економічному словнику Б. Райзберга – «сукупність, поєднання об'єктів, предметів, дій, тісно пов'язаних і взаємодіючих між собою, що утворює єдину цілісність або групу взаємопов'язаних галузей, підгалузей, підприємств, які виробляють продукцію єдиної природи» [186].

Відповідно до представленого визначення, будь-які симбіотичні зв'язки різних сфер діяльності, в тому числі і сформовані зв'язки всередині морегосподарського комплексу є об'єктом багатогалузевого регулюючого впливу. В межах цього комплексу функціонують численні суб'єкти господарювання, об'єднання підприємців, виникають різноманітні управлінські, агентські, експедиторські, складські, корпоративні, контрольно-наглядові, антимонопольні, інші майново-господарські та організаційно-господарські відносини.

Морегосподарський комплекс складає сукупність наступних галузей, господарських та обслуговуючих об'єктів: морський транспорт (флот, порти, судноремонтні заводи), промисловий флот, морське і океанське риболовецьке господарство, суднобудівна промисловість, рекреаційна галузь, морська енергетична, мінерально-видобувна і будівельна індустрія, морське водне господарство, системи забезпечення морської діяльності: навігаційно-гідрографічне забезпечення, аварійно-рятувальна служба та ін. (рис. 1.2)

Таким чином у вузькому розумінні, морегосподарський комплекс - це багатогалузева система, до якої входять функціонально відокремлені галузі і об'єкти, які виконують свої специфічні функції.

Якщо розширити горизонти сутнісного наповнення, то вважаємо, що морегосподарський комплекс слід розглядати, як складову частину національної економіки, що поєднує в собі процес отримання вигоди від використання ресурсів морського та приморського середовища шляхом впровадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, а також інтегрує галузі, що виготовляють засоби виробництва та обслуговування комплексу з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу регіону і держави.

Далі вважаємо необхідним акцентувати увагу на розумінні категорії «регіон». Мало хто в сучасному світі ставить під сумнів, що реальний сектор економіки в більшості країн розвинений нерівномірно і це знаходиться в прямому зв'язку з особливостями функціонування різних регіонів. При цьому подібна нерівномірність розвитку поширюється також на окремі території, зони, промислові комплекси всередині країни. Більш того, така нерівномірність соціально-економічного розвитку характерна як для багатих розвинених країн, так і для економік, що розвиваються. Часто навіть такі чинники як стратегічний потенціал, зручне геополітичне і географічне, транзитне положення не можуть кардинально змінити сформований десятиліттями дисбаланс.

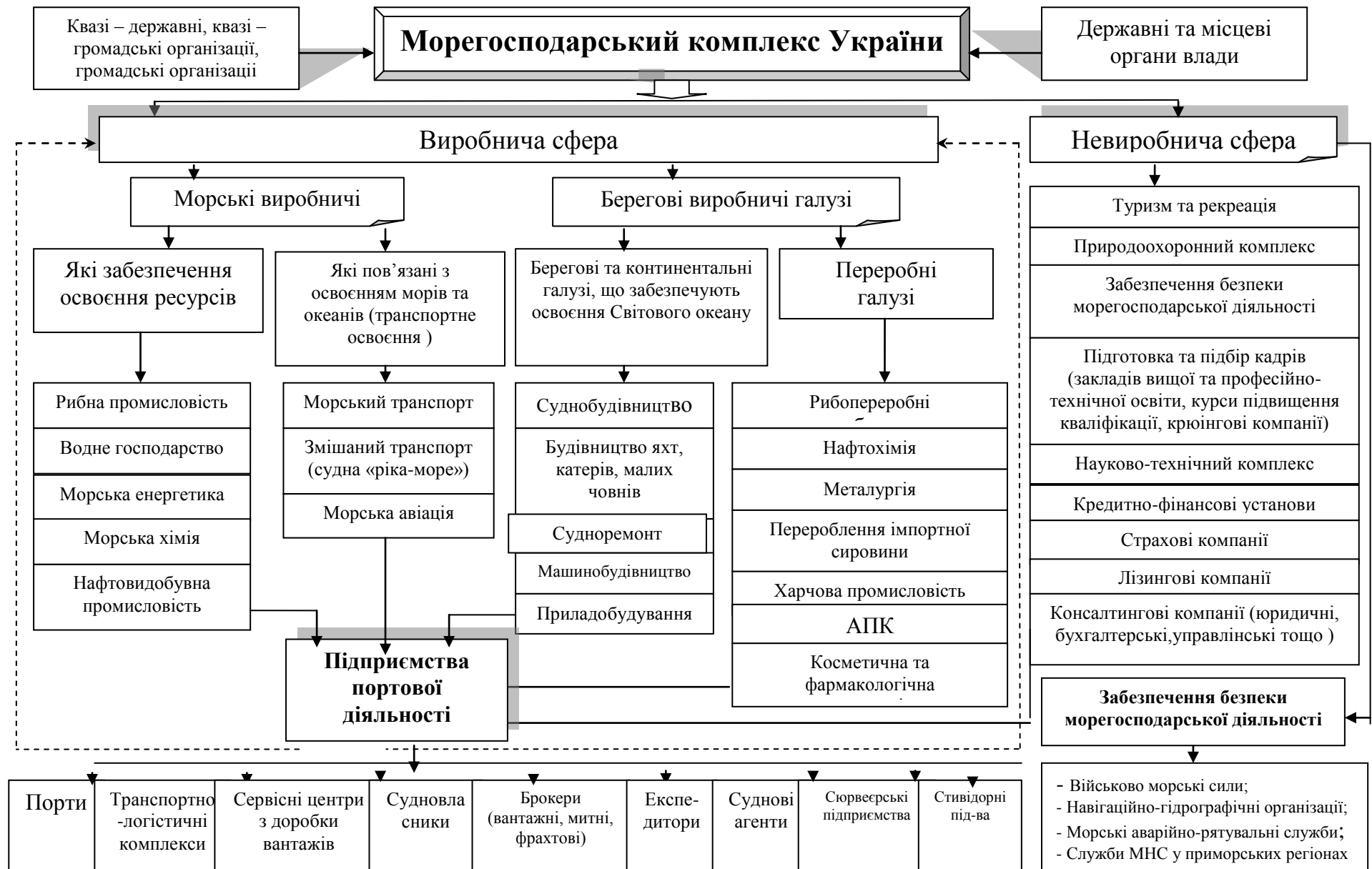


Рис.1.2. Структура морегосподарського комплексу
Джерело: систематизовано за даними [22; 102;180; 198; 217]

Таким чином у вузькому розумінні, морегосподарський комплекс - це багатогалузева система, до якої входять функціонально відокремлені галузі і об'єкти, які виконують свої специфічні функції.

Якщо розширити горизонти сутнісного наповнення, то вважаємо, що морегосподарський комплекс слід розглядати, як складову частину національної економіки, що поєднує в собі процес отримання вигоди від використання ресурсів морського та приморського середовища шляхом впровадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, а також інтегрує галузі, що виготовляють засоби виробництва та обслуговування комплексу з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу регіону і держави.

Далі вважаємо необхідним акцентувати увагу на розумінні категорії «регіон». Мало хто в сучасному світі ставить під сумнів, що реальний сектор економіки в більшості країн розвинений нерівномірно і це знаходиться в прямому зв'язку з особливостями функціонування різних регіонів. При цьому подібна нерівномірність розвитку поширюється також на окремі території, зони, промислові комплекси всередині країни. Більш того, така нерівномірність соціально-економічного розвитку характерна як для багатих розвинених країн, так і для економік, що розвиваються. Часто навіть такі чинники як стратегічний потенціал, зручне геополітичне і географічне, транзитне положення не можуть кардинально змінити сформований десятиліттями дисбаланс.

П.Джеймс і Дж.Мартін, що детально аналізують сучасний період історії географії в книзі «Всі можливі світи» [56, с. 191] визначають регіон як порівняно цілісну частину території, умовно однорідну, але таку, що не має чітко визначених кордонів. Аналогічну думку висловлює професор Гарвардського університету Н. С. Б. Грас [51], який досліджував еволюційні процеси підприємницької діяльності, переконаний, що регіон - це територія, якій притаманні явні відмінні ознаки, що дозволяють їй позиціонувати себе як самостійну територіальну одиницю, не схожу на навколишні, сусідні

території. Ближче до економічної складової регіональної специфіки визначення Е. Куклінські, який вважає регіон складовою частиною просторової економічної системи. [114, с. 45].

В українській економічній думці місце і роль регіону можна визначити двома різними підходами - територіально-географічним і соціально-конструкційним. В рамках другого підходу регіон - це наукова абстракція, пізнання і розуміння якої повинні бути зосереджені виключно на суттєвих її сторонах. У контексті якраз такого розуміння сутності регіону в даній роботі регіон розглядається в якості активного суб'єкта господарювання. При цьому територіально-географічний аспект трактується як складова частина всієї маси характеристик соціальної конструкції.

Досить повне і самобутнє визначення регіонів дає І.І. Сігов, на думку якого, «це специфічні природно-ресурсні, архітектурно-планувальні, соціально-економічні та суспільно-політичні утворення зі своїми підсистемами влади і управління, котрі не повторюють вигляд країни в цілому». Важливою особливістю регіону як територіального утворення, вважає він, є взаємно обумовлена триєдність «природа-населення-господарство» [203, с. 59]. Тобто базові відмінності регіону складають пов'язані між собою його економіка, природне середовище (що визначає ресурсну базу і середовище проживання) та населення (що визначає соціокультурне середовище і виробничі сили).

Таким чином, погоджуємося з визначенням наукових попередників стосовно розгляду поняття «регіон» як область, район, територію, частину країни, соціально-економічну конструкцію, що відрізняються сукупністю природних і історично сформованих соціальних, культурних, економічних та географічних умов.

З урахуванням того, що в сучасній українській та зарубіжній літературі як і раніше не існує єдиної думки щодо сутності регіону, методологія цього процесу буде і надалі зазнаватиме змін. Проте, загальне розуміння місця і ролі регіону формується в площині саме практичного

застосування цього поняття. Пройшовши через певну еволюцію, регіон як об'єкт управління з боку держави сьогодні ототожнюється насамперед з його адміністративно-територіальними кордонами і важливий з понятійної точки зору з двох вагомих причин. Перше, в рамках державної політики, націленої на зміцнення і модернізацію національної економіки шляхом перерозподілу і концентрації ресурсів, підвищення енергоємності виробництва регіони є тими територіальними одиницями, які дозволяють ефективно реалізовувати дані завдання через управлінську вертикаль влади. Друге, заради збереження національної єдності, соціальної стабільності та громадянського миру держава прагне покращувати і вирівнювати умови життя населення і з цією метою формує свою регіональну політику. При цьому Україна не є винятком в частині регіональної політики - сьогодні це сформована дієва практика в багатьох країнах, там, де існує неоднорідність населення за національним складом, різна щільність заселеності, нерівномірність розвитку промислового виробництва тощо. Сучасна регіональна політика задіє цілий ряд механізмів, націлених на забезпечення максимально сприятливих умов соціально-економічного функціонування і розвитку регіонів. При цьому в розрахунок беруться соціокультурна та етнічна особливості населення, рівень розвитку виробничих сил, кадровий потенціал, природні ресурси, виробничі зв'язки, що склалися історично тощо.

Для України важливим є вивчення й адаптація зарубіжного досвіду реалізації державного управління певною сферою господарської діяльності на рівні регіону в межах реального сектору економіки, запозичення найбільш прийнятних до існуючих в Україні умов задля використання окремих принципів в певній сфері діяльності та опрацювання дієвих механізмів і практичних заходів. Важливим, на нашу думку, є не лише запозичення принципів положень щодо визначення цільових орієнтирів розвитку, а й урахування окремих закономірностей організації виробничо-господарських процесів та певних правил узгодження економічних, екологічних, технічних і

соціальних параметрів з метою забезпечення цілеспрямованого розвитку як на рівні держави, так і на рівні певного регіону.

Сьогодні державному управлінню тими чи іншими сферами господарської діяльності на рівні регіону більшість передових економістів відводить чільну роль [5, 6, 15, 20, 23, 24, 25, 26]. І для цього існує цілий ряд вагомих причин. Перш за все це необхідність враховувати специфіку регіонів при проведенні різних реформ, в тому числі децентралізації влади, удосконалювати національну політику держави, усувати приводи для виникнення сепаратистських настроїв і міжетнічної ворожнечі, вирішувати на місцях накопичені інфраструктурні проблеми.

У цьому контексті безумовним фактом є значний вплив сформованих на сьогодні відмінностей в соціально-економічному розвитку тих чи інших регіонів на поточний стан і перспективи розвитку суб'єктів морегосподарського комплексу регіону.

Найважливішими напрямками, за якими має здійснюватися вплив органів державного управління на МГК регіону, є:

- розвиток діючих і будівництво нових регіональних морських портових комплексів на основі нових організаційних форм;
- здійснення і розвиток транспортно-транзитних функцій регіону;
- залучення інвестицій в розвиток портового сектора економіки, а також в комунальну і соціальну інфраструктуру регіону;
- реалізація модернізаційних заходів на інноваційній основі;
- забезпечення екологічної безпеки;
- збереження і залучення висококваліфікованого персоналу і розвиток системи професійної морської освіти,
- налагодження міждержавних зв'язків та впровадження стажування закордоном;
- стимулювання розвитку людського потенціалу на основі безперервного навчання та підвищення кваліфікації;

- розміщення в регіоні спеціалізованих адміністративних і громадських установ державного і міжнародного значення;
- реалізація наявного економічного потенціалу, в його виробничій, фінансовій, інвестиційній, інноваційній та інших складових;
- забезпечення високого рівня соціальної захищеності персоналу суб'єктів морегосподарського комплексу.

Наступний напрям понятійного дослідження характеризує сутність державного управління розвитком морегосподарського комплексу. В основу дослідження питання державного управління розвитком морегосподарського комплексу мають закладатися фундаментальні теоретичні положення теорії управління, що визначають мету, принципи, функції, форми і інструментарій управління. Виходячи із загального визначення мети управління як досягнення необхідного, можливого і бажаного стану керованої системи, головна мета державного управління розвитком морегосподарського комплексу полягає в досягненні такого функціонального стану, який би дозволив суб'єктам морегосподарського комплексу досягти стійких конкурентних позицій на міжнародному ринку товарів і послуг, що відображається через показники (індикатори), котрі адекватно характеризують такий стан і його динаміку.

Управління МГК в умовах системної кризи має ряд особливостей. Цей стан характеризується наступними характерними моментами:

- ринок істотно монополізован, що не дозволяє організувати повноцінну конкуренцію;
- галузева структура все ще відрізняється високою матеріаломісткістю;
- розвиток підприємництва знаходиться в стагнаційному стані;
- слабо працює ринок цінних паперів;
- не розвивається належним чином інвестиційна і інноваційна діяльність.

Зрозуміло, всі ці риси знаходяться в постійному русі, поступово

наближаючись до показників розвинених індустріальних держав. Задача управління в цих умовах в тому і полягає, щоб прискорити вказаний процес.

Вказані вище характерні риси притаманні в цілому національній економіці, проте ставлять специфічні задачі перед управлінням морегосподарським комплексом. Тому, враховуючи те, що ефективність використання ресурсів морегосподарського комплексу включає як економічні, так і соціальні результати його діяльності та найбільш важливі функції органів влади та істотні чинники, що впливають на становлення системи державного управління морегосподарським комплексом, мають обов'язково постійно моніторитися, вдосконалюватися та бути під патронажем держави.

Таким чином, з точки зору становлення і розвитку державного управління як предметно-об'єктного виду діяльності можна визначити поняття «державного управління розвитком морегосподарським комплексом» як процес планування, організації, мотивації і контролю, спрямований на більш ефективне використання ресурсів відкритої соціально-економічної системи – морегосподарського комплексу .

В більш широкому розумінні на основі систематизації та узагальнення основних понятійних напрямків дослідження запропоновано авторське трактування державного управління розвитком морегосподарського комплексу регіону як створення сприятливих умов на основі здійснення регулюючих, організуючих і координуючих впливів, а також впровадження нормативно-правових принципів і програмно-цільового управління, узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави і бізнесу для формування і реалізації конкурентних переваг самостійними (або підприємств в складі кластерів, що виготовляють засоби виробництва та обслуговування комплексу) суб'єктами морегосподарського комплексу на регіональному, національному та міжнародному ринку товарів і послуг при раціональному використанні ресурсів морського та приморського середовища, з метою

посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу регіону і держави.

Висновки до розділу 1

Неминучість подальшого загострення системного кризового стану національної економіки зумовлює необхідність конструктивних та продуктивних модернізаційних змін у сфері, що досліджується. А для цього необхідні нові методологічні концепти, що здатні розширити практичні можливості міждисциплінарного синтезу в знятті суперечностей у соціально-економічних процесах розвитку та забезпечити евристичний сенс модернізаційних процесів у системі державного управління.

На основі розгляду державного управління розвитком морегосподарського комплексу констатовано наявність низки складних явищ і процесів (фізичних, суспільних, економічних тощо), що зумовлюють необхідність застосування системного підходу в дослідженні взаємозв'язків окремих аспектів управління, інтеграційних закономірностей між суб'єктами морегосподарської діяльності та органами державної влади з метою створення дієвого механізму управління, що забезпечує комплексне планування, організацію і стимулювання системи до якісного розвитку. Встановлено, що як складна відкрита динамічна система МГК володіє універсальними властивостями розвитку, під якими розуміється необоротна спрямована закономірна зміна системи, в результаті якої виникає її новий якісний стан. Систематизовано принципіві положення, які необхідно враховувати при управлінні розвитком морегосподарського комплексу: об'єкт управління потрібно сприймати внутрішньо неоднорідним (структурним), частини якого і взаємозв'язок є мінливими; ефективність морегосподарської діяльності визначається організаційним чинником, якістю управління, взаємодією частин системи у процесі виробництва; критерії управління є об'єктивними – їх встановлення має базуватися на змістовно-

сутнісному підході на базі вивчення закономірностей розвитку самого об'єкта; виявлення внутрішніх можливостей і тенденцій розвитку зовнішнього середовища дає змогу зробити морегосподарську діяльність спрямованою на розвиток, яка має високу продуктивність та ефективність; у структурі управління формуються два контури – зовнішній (суб'єкт управління – держава) і внутрішній (суб'єкт управління – суб'єкт господарювання); успішність залежить від правильності співвідношення управляючої ззовні системи більш високого рівня – держави і саморозвитку; метою діяльності державних органів управління є створення імпульсів для саморозвитку.

За результатами аналізу виявлених законів, методів роботи і цілей функціонування виділено загальносистемні і специфічні властивості морегосподарського комплексу: загальносистемні – цілісність, ієрархічність і інтегративність; специфічні – МГК є динамічною системою, має тісний зв'язок з національною економікою (стохастичною системою), не піддається точному і детальному прогнозу, має стратегічне значення для держави, є частиною інфраструктури національної економіки і водночас стимулятором її розвитку, вимагає міжнародної взаємодії.

Виходячи із загального визначення мети управління як досягнення необхідного, можливого і бажаного стану керованої системи, головна мета державного управління розвитком морегосподарського комплексу полягає в досягненні такого функціонального стану, який би дав суб'єктам морегосподарського комплексу можливість досягти стійких конкурентних позицій на міжнародному ринку товарів і послуг, що відображається через показники (індикатори), котрі адекватно характеризують такий стан і його динаміку.

З точки зору становлення і розвитку державного управління як предметно-об'єктного виду діяльності визначено поняття «державне управління розвитком морегосподарським комплексом» як процес планування, організації, мотивації і контролю, спрямований на більш

ефективне використання ресурсів відкритої соціально-економічної системи – морегосподарського комплексу.

У більш широкому розумінні на основі систематизації та узагальнення основних понятійних напрямів дослідження запропоновано авторське трактування державного управління розвитком морегосподарського комплексу як створення сприятливих умов на основі здійснення регулюючих, організуючих і координуючих впливів, а також впровадження нормативно-правових принципів і програмно-цільового управління, узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави й бізнесу для формування та реалізації конкурентних переваг самостійними або у складі кластерів суб'єктами морегосподарського комплексу на регіональному, національному та міжнародному ринках товарів і послуг при раціональному використанні ресурсів морського та приморського середовища, з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу держави.

Констатовано, що державне управління МГК в умовах системної кризи має ряд особливостей. Цей стан характеризується таким: ринок істотно монополізований, що не дає змоги організувати повноцінну конкуренцію; галузева структура відрізняється високою матеріаломісткістю; розвиток підприємництва перебуває в стагнаційному стані; слабо працює ринок цінних паперів; не розвивається належним чином інвестиційна та інноваційна діяльність.

Результати дослідження автора опубліковано у таких джерелах [27; 29; 30; 32; 33].

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

2.1. Державні пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України: науковий огляд наявних і прихованих можливостей .

На сьогодні, в період дезінтеграції морської політики, загостилися питання щодо забезпечення сприятливих умов відтворення морської інфраструктури, якнайшвидшого відновлення повноцінного функціонування прибережних зон і ефективного мореплавства, без яких переваги географічного положення України практично обнулюються. За всіма формальними ознаками регіони України утворюють своєрідну «морську державу» з комфортними умовами проживання населення на морському узбережжі, з потенційно ефективною прибережною економікою. Однак сказане буде справедливим лише за умови належного промислового розвитку всіх галузей морегосподарського комплексу держави, що спирається в першу чергу, на власні технології суднобудування, судноремонту та портового будівництва, а також забезпечення всіх компонентів комплексу потенціалом високоосвічених і досвідчених морських технічних фахівців, здатних підтримувати на сучасному рівні складну інфраструктуру морських комунікацій.

У стратегічному ракурсі розвиток морегосподарського комплексу як одного з основних складових його господарсько-економічної системи має враховувати, з одного боку, цілі і завдання перспективного розвитку певної території (соціо-еколого-економічної системи), а з іншого, має в повній мірі реалізовувати національні морські пріоритети держави.

Національні морські пріоритети нашої держави представлені в Морській доктрині України [158], яку прийнято вважати базовим документом, який регламентує державну політику в сфері морської діяльності. В рамках морської доктрини дано законодавчо закріплені поняття національної морської політики, що визначають процеси вивчення, освоєння, господарського та наукового використання морських і прибережних ресурсів. Крім того, обґрунтовано поняття морського потенціалу України, визначено суб'єкти національної морської політики, сформульована судноплавна політика держави, сутність торгового і військово-морського мореплавання і т.д.

Ухвалення державою морської доктрини означає якісно новий крок в здійсненні морської політики, визначає необхідність створення для неї відповідаючої сучасним реаліям нормативно-правової бази, формулює форми і способи ефективної реалізації національної морської політики. При цьому важливо, щоб доктрина не носила виключно декларативний характер, що в свою чергу вимагає розробки механізмів її втілення на практиці.

Доктрина закріплює такі напрями морегосподарської діяльності [158]:

- захист державного суверенітету і територіальної цілісності, забезпечення захисту національних інтересів держави в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану;
- - розвиток торговельного судноплавства, портової діяльності, суднобудування, кораблебудування і судноремонту, приморської рекреаційної діяльності;
- - комплексне освоєння природних ресурсів моря, розвиток морського рибного господарства;
- - забезпечення безпеки морської та морегосподарської діяльності України в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, безпеки судноплавства, екологічної безпеки морегосподарської діяльності, захисту морегосподарської діяльності від тероризму;

- - розвиток Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби;
- - розвиток освіти, науки і технологій в морській галузі;
- - проведення фундаментальних та прикладних досліджень Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану з урахуванням інтересів України;
- - підтримка та поширення в суспільстві морських традицій, пропаганда необхідності прискореного розвитку в державі морської діяльності, забезпечення шанобливого ставлення до працівників галузі морського і річкового транспорту.

Володіючи виходом до Чорного і Азовського морів, Україна, безумовно, є морською державою. Це обумовлює інтерес до морської діяльності з боку законодавчого органу держави.

Зокрема, 29 із 56 морських портів Причорномор'я розміщуються саме на території України. (Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилкове, Усть-Дунайськ, Бугаз, Белгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Очаків, Миколаїв, Октябрськ, Дніпробузський, Херсон, Скадовськ, Чорноморськ, Донузлав, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Массандра, Феодосія, Арминцево, Керч, Генічеськ, Бердянськ, Маріуполь, Азовсталь).

Також в Україні існує цілий ряд історично обумовлених передумов для успішного здійснення і розвитку морської діяльності.

Зокрема, до моменту розпаду Радянського Союзу в грудні 1991 року суднобудування на одній шостій земної суші займало провідні позиції в світі. На цю галузь припадала третина всього військового кораблебудування в світі, а за обсягами та якістю цивільного суднобудування СРСР входив в десятку світових лідерів. З отриманням незалежності Україні дістався розвинений морегосподарський комплекс, що включав три морських парходства (Азовське, Чорноморське і Дунайське), 15 морських портів, 11 суднобудівних верфей, 11 підприємств суднового приладобудування і 7 підприємств суднового машинобудування. Крім того, до переліку того, що

успадкувала Україна, увійшли судноремонтні заводи, спеціалізовані морські підприємства, 27 передових для свого часу НДІ і КБ.

Лідируюче місце серед трьох українських морських пароплавств займало Чорноморське (ЧМП), до складу якого в 1991 році входило 295 одиниць суден вантажопідйомністю від 10 тисяч тонн і близько 1100 одиниць допоміжного флоту. ЧМП мало розвинену інфраструктуру, на його території діяло 36 і спільних підприємств та зарубіжних представництв. Візитною карткою пароплавства була всесвітньо відома торгова марка «Бласко», існування якої за рішенням держави закінчилось 18 травня 2013 р. Ринкова вартість основних активів ЧМП становила приблизно 7 млрд долл. США.

Це, в свою чергу, зумовило дохід ЧМП в 1991 році на рівні 1,1 млрд доларів США, з яких близько 350 млн доларів склали чистий прибуток. Пароплавство забезпечувало роботою близько 80 тис. чоловік [4, с. 103].

На жаль, за роки незалежності Україна суттєво втратила своє лідерство в морській галузі, позбувшись значної частини своїх активів - що абсолютно неприпустимо для морської держави.

Так як частина судів (28 одиниць) підлягали списанню, за підсумками 1992 року в пароплавстві залишилося 227 судів. У той же час вперше за час існування ЧМП виникла фінансова заборгованість, яка в грудні 1992 року дорівнювала 170 млн доларів США. У продовження 1993 року 160 судів перейшли у власність різних офшорних компаній [2]. У наступні три роки загальна чисельність флоту пароплавства зменшилася на 200 одиниць, з них в 1995-1997 роки було втрачено 171 судно. Ця драматична експонента до 2004 року завершилася тим, що в ЧМП залишилося всього 6 судів при кредиторської заборгованості в 11,1 млн доларів США. Ще через два роки державна судноплавна компанія «Чорноморське морське пароплавство» піддалася санації, яка триває по сьогоднішній день. А до 2008 року ЧМП на морській гладі представляло одне-єдине судно - самохідний плашкоут «Парутине» [3].

В кінці 2010 року, після чергової реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України, пароплавство перейшло в підпорядкування Державної служби морського і річкового транспорту, яка перебуває у віданні Міністерства інфраструктури України.

Весь цей час морська діяльність України неухильно знижувала показники своєї участі в ВВП країни, і в даний час цей показник не перевищує 2%, в той час як отриманий в 1991 році потенціал галузі міг би забезпечувати сьогодні понад 15% в результаті успішної експлуатації морського транспорту і 10% - від продуктивного суднобудування і судноремонту [4].

Чверть століття, в продовження яких морська діяльність України перебувала в стагнації, привели до вкрай невтішних результатів:

1) У той час як світовий флот нарощував тоннаж, в Україні відбулося його обвальне скорочення:

Згідно даних UNCTAD, на початок 1993 р. сумарний дедвейт торгового флоту України становив 6,177 млн. т (з урахуванням судів тонажем від 100 реєстрових тонн), а в рейтингу провідних морських держав український торговий флот займав 25-й рядок (Додаток Ж).

На 01.01.1997 р. дедвейт флоту під українським прапором становив вже 4 млн т, на початок 2007 р. – 1,13 млн т, а на 01.01.2010 р. він нараховував лише 0,904 млн т (скорочення більш ніж у 5,8 разу), й Україна посідала у рейтингу вже 72-ге місце. На 01.01.2015 р. дедвейт знизився до 0,5 млн т (0,027 світового торгового флоту) [5].

Підсумкове падіння сукупного дедвейту морського торгового флоту України за 25 років виявилось буквально критичним для галузі - тоннаж впав в 13 разів - що виглядає особливо парадоксально на тлі буму морських перевезень в світі і виникнення таких «морських» держав як Монголія (не маючи виходу до моря, починаючи з 2003 року щорічно збільшує на 10 одиниць кількість торгових судів під своїм прапором - на сьогодні всього

близько 400 суден) або Білорусь (створення національного морського торгового флоту передбачено спеціальним указом президента республіки).

Серед причин, що призвели до розвалу ефективних судноплавних компаній, які дісталися Україні в результаті здобуття незалежності, основною є та обставина, що управління галуззю здійснювалося централізовано, з Міністерства морського флоту СРСР, в той час як в Україні аналогічних управлінських структур просто не було. Будучи частиною планової радянської економіки, судноплавні компанії працювали з великими вантажовласниками, зовнішньоторговельними компаніями і не зуміли вчасно перебудуватися на роботу в нових господарсько-економічних умовах. В результаті фінансової заборгованості, що виникла, залучення до управління через офшорні компанії іноземних фахівців галузь почала занепадати. На додаток до всього в Україні не була прийнята стратегія розвитку морської діяльності, абсолютно відсутній інтерес державних інституцій до перспективи розвитку торгового судноплавства.

У наші ж дні в якості головних чинників, які гальмують розвиток вітчизняного судноплавства, можна виділити: недостатній попит зовнішньоторговельної діяльності на послуги морського транспортування вантажів; недосконалість морського права, нерозвиненість морської логістики, відсутність стійкої практики фрахтування морських суден, низька зацікавленість української кредитно-фінансової системи в обслуговуванні морських вантажоперевезень і судноплавства, непомірне фіскальне навантаження на підприємницьку діяльність і цій сфері.

2) На порядок скоротився обсяг пасажирських перевезень, в результаті чого Україна поступилася першістю в Чорному морі російським і турецьким операторам. Що стосується внутрішніх пасажирських перевезень, то сучасний пасажирський термінал Одеського порту пропускною здатністю 1 млн осіб, протяжністю 1370 м і готовністю приймати відразу п'ять теплоходів, включаючи круїзні лайнери місткістю понад дві тисячі

пасажирів, за роки незалежності знизив пасажиропотік в 7,5 раз - з 730 тис. пасажирів у 1986 р. до 96 тисяч у 2014-му.

3) У десять і більше разів скоротився обсяг українських експортно-імпортних вантажоперевезень на вітчизняних судах - з 75 до 7,5% в загальній масі морських вантажоперевезень та вантажних перевезень морським транспортом (Додаток А, Б). При цьому частка України в світовому торговельному обороті на море, тобто вантажів, перевезених під українським прапором, становить нині трохи більше 4,5 млн тонн, або 0,05% в загальному обсязі. Іншим таким «лідером» в морській торгівлі є острови Океанії. Це тим більш поганий показник, що в процентному численні від загального обсягу світових перевезень на вантажі українського походження припадає 1%, і 2%, якщо брати до уваги ще й транзитні перевезення.

4) Середній вік українських судів сьогодні перевищує 25 років. Таким чином, у наявності висока зношеність основних фондів морського господарства України. Більш того, в продовження всіх 25 років незалежності завантаженість судноремонтних і суднобудівних заводів країни була абсолютно не адекватна запитам часу. Крім того, експертним співтовариством висловлюється думка про те, що для додання нового імпульсу національній морській галузі держава повинна прийняти ряд законодавчих актів, і в їх числі зобов'язати українських судновласників робити ремонт своїх плавзасобів на вітчизняних судноремонтних верфях.

Сьогодні Україна все ще володіє розвиненою суднобудівною і судноремонтною базою, що підкорялася за часів Союзу Міністерству промислової політики Української РСР. Це 12 суднобудівних заводів, на які припадала третина всієї продукції, виробленої на верфях СРСР (Додаток Л). Ще сім підприємств випускали судові двигуни і різне корабельне обладнання, одинадцять підприємств постачали галузі системи судової автоматики і різні керуючі комплекси, розроблені в 27 спеціалізованих НДІ і КБ.

В даний час в Україні залишилося всього п'ять повноцінно діючих суднобудівних верфей. Це Чорноморський суднобудівний завод та ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», розташовані в Миколаєві, Херсонський суднобудівний завод, «Ленінська кузня» в Києві і завод «Плаза» в Маріуполі. Ще два заводи - «Залив» (Керч), ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» - є українськими лише номінально, так як знаходяться на території анексованого Криму [7, с. 265].

Виживає українське суднобудування в основному за рахунок експортних замовлень (Додаток К). В рамках сформованої на сьогодні кооперації з європейськими корабелями в Україні будують корпуси, які після цього добудовують на верфях інших державах. Одночасно з цим відсутність в Україні повного суднобудівного циклу змушує вітчизняних суднобудівників закуповувати відсутнє обладнання за кордоном, що є нерентабельним. Знос основних фондів підприємств галузі коливається в діапазоні від 30 до 60%, застаріла наукова, матеріально-технічна і технологічна база заводів і науково-дослідних організацій гальмують розвиток і можливість отримання великих замовлень.

Окремою проблемою українського суднобудування є низька зацікавленість кредитно-фінансових установ у співпраці з підприємствами галузі. Високі ставки за кредитами, тривалий виробничий процес (цикл виготовлення) призводять до того, що корабелі намагаються обходитися власними коштами, що за визначенням важко через недостатню кількість вільних грошових ресурсів.

Це істотно обмежує можливості фінансування науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, впровадження передових технологій і інновацій.

З урахуванням поточних зарубіжних тенденцій в суднобудуванні - а це підвищений інтерес до екологічної безпеки морських перевезень, оптимізація тоннажу - експертним співтовариством висловлюється думка, що українське суднобудування могло б переорієнтуватися на будівництво малих і середніх

судів типу «ро-ро». Однак перехід на будівництво ролкерів можливий тільки при істотній підтримці з боку держави, запровадженні на період становлення цього напрямку податкових преференцій, системному моніторингу вантажної бази, що визначає попит на різні види тоннажу [1].

Злободенною проблемою також є стан технічних засобів зв'язку, забезпечення і координації безпечного судноплавства. Сьогодні ремонт і модернізація актуальні для більшості рятувально-координаційних центрів, центрів регулювання руху суден, засобів радіозв'язку. Близько третини причального фронту в Україні, за оцінками фахівців, знаходиться в малопридатному для ефективної експлуатації стані. Крім того, в Україні все ще немає національної інтегрованої системи супутникового зв'язку, яка дозволяла б оперативно реагувати в надзвичайних обставинах і надавати судам своєчасну допомогу.

Незважаючи на існуючі проблеми, українське суднобудування має достатній експортний потенціал, який може розкритися за умови послідовної державної політики, збалансованості інтересів приватних і державних власників діючих суднобудівних підприємств, зацікавленості кредитно-фінансового сектора економіки, узгодженої кооперації науково-дослідних і дослідно-конструкторських організацій.

Підсумовуючи накопичений світовий досвід держав, що використовують кластерний принцип формуванні управлінської політики у морській галузі, слід виділити декілька базових регуляторних заходів, що діють перш за все в суднобудуванні:

- а) гарантії по кредитах, виданих на будівництво суден (в тому числі і тих, що зводяться по іноземних замовленнях, на експорт);
- б) компенсування частини відсотків по кредитах;
- в) видача пільгових недорогих кредитів;
- г) звільнення на певний період від сплати ввізного мита при закупівлі приладів, комплектуючих, устаткування;
- г) звільнення від податків експортних операцій;

- д) звільнення від непрямого оподаткування;
- е) оптимізація ставок прямих податків на доходи від експорту;
- є) пряме субсидування суднобудування у фіксованому відсотку від контрактної вартості судна;
- ж) фінансова допомога суднобудуванню для національних судновласників або в рамках експорту;
- з) застосування механізмів прискореної амортизації основних засобів;
- и) застосування різних податкових пільг;
- і) залучення інвестицій в науково-дослідну, проектну та дослідно-конструкторську діяльність;
- ї) формування державного замовлення для виконання національними суднобудівниками;
- й) участь виконавчої влади в управлінні суднобудівними підприємствами, не виключаючи і можливість націоналізації окремих підприємств за прикладом таких країн як Іспанія, Італія, Китай;
- к) надання фінансової допомоги, залучення інвестицій, державне гарантування кредитів, що залучаються для модернізації суднобудівних підприємств;
- л) фінансове забезпечення підготовки і перепідготовки кадрів для галузі;
- м) державне субсидування експорту.

Заходи від а) до е) були результативними в період з 2000 по 2004 роки, а в еру «модифікованих» криз, в умовах циклічності та масштабності сучасних кризових явищ майже у всіх сферах життєдіяльності та господарювання людини ці заходи будуть успішними в Україні і сьогодні .

Розірвана в 90-і роки і не відновлена до теперішнього часу виробнича кооперація між судноплавними компаніями і суднобудуванням, практично нульова практика забезпечення кораблів державним замовленням є серйозною перешкодою в розвитку українського суднобудування.

5) Україна може втратити значну частину вантажопотоків.

Вісімнадцять діючих морських торговельних портів України складають потужний потенціал її морегосподарського комплексу. Визначальний для цього потенціалу обсяг перевалки вантажів виконують морські торговельні порти, які підпорядковуються Міністерству інфраструктури. Проте в продовження останніх десяти років їх питома вага і роль поступово знижується. Певна частка припадає на підприємства Міністерства аграрної політики і продовольства України (експорт зернових і олійних, рибний промисел), Міністерства оборони (спеціальне обладнання і вантажі, боєкомплект, експорт озброєнь), суднобудівні компанії та підприємства (організації), які експлуатують морські причали, а також вантажно-розвантажувальні роботи в приватних портах.

Постійно зростаюча конкуренція на ринку вантажно-розвантажувальних та інших портових послуг при заглибленні спеціалізації регіональних ринків праці висуває як неодмінну умову збереження конкурентоспроможності необхідність підтримки на високому техніко-економічному рівні основних активів морських торговельних портів.

Нестабільність вантажообігу морських торговельних портів України багато в чому залежить від попиту на продукцію українських експортерів і транзитний вантажопотік, а також зумовлюється звуженою номенклатурою вантажів, що нараховує не більше десяти позицій, серед яких нафтоналивні вантажі (близько чверті всього обсягу), прокат чорних металів (трохи менше чверті), руда, вугілля, кокс, мінеральні добрива, зернові вантажі і, нарешті, вантажі в контейнерах. Крім того, розвиток портової діяльності стримують застарілі технології і висока зношеність основних фондів (технічний стан приблизно третини всього причального фронту перебуває в малоприсадибному для експлуатації стані).

Серед інших проблем, які гальмують розвиток українських морських торговельних портів, можна назвати наступні:

- недосконала митна політика держави;

- наявні потужності в морських торговельних портах регіонів України не відповідають структурі сучасних вантажопотоків, зокрема, зростанню контейнерних перевезень;

- наявні в даний час портові потужності не відповідають потребам сучасних вантажопотоків, в структурі яких зростає обсяг контейнерних перевезень;

- низький рівень гарантій при зберіганні і транспортуванні;

- розширення пропускної здатності проводиться портами без врахування спільних інтересів і показників, з урахуванням власних завдань і можливостей зі збільшення вантажопотоку - в результаті чого зростає внутрішня конкуренція між морськими портами;

- відсутня державна програма розширення пропускної здатності морських торговельних портів, що об'єднала б розроблені і готові до впровадження методи інтенсивного і екстенсивного розвитку, збалансувала б інтереси різних власників і інвесторів;

- питання розширення пропускної здатності морських торговельних портів опрацьовуються без урахування ресурсів, які можуть бути залучені на основі регіональної диверсифікації вантажопотоків і концентрації технологічних можливостей.

Процес реалізації державою функцій управління в морських торговельних портах всупереч реаліям ринкової економіки не зазнав істотних змін.

Архаїчна та неперманентна структура і організація управління портовою діяльністю перешкоджає створенню рівних конкурентних умов для державних портів і приватного сектора, призводить до правових колізій між операторами і учасниками ринку. Застарілим законодавством не опрацьований порядок утворення, експлуатації та ліквідації портових терміналів. В цілому, нормативно-правова база, що регулює діяльність операторів портової галузі, далека від досконалості. Не працює централізована управлінська вертикаль, в тому числі стосовно дотримання

вимог міжнародних конвенцій, практично відсутня міжвідомча і міжгалузева координація дій.

б) Участь органів державної влади в реалізації планів з розвитку морегосподарського комплексу мінімальна і носить формалізований характер. В силу цього не розроблений головний документ - «Стратегія розвитку морегосподарської діяльності в Україні», яка б об'єднала б інтереси всіх сфер, які входять в зазначений комплекс.

В продовження всіх 25 років незалежності управління морською галуззю держави зазнавало змін в силу нестійкості статусу органів центральної виконавчої влади, які несуть відповідальність за стан морського господарства країни і морегосподарської діяльності. Якщо в 1992-1993 роках Державна адміністрація морського транспорту України (Укрморфлот) підпорядковувалася безпосередньо уряду, то пізніше відповідальність за стан галузі переклали на Державний департамент (згодом просто Департамент) морського і річкового транспорту, що входить в структуру Міністерства транспорту та зв'язку України. У 2011 році Державна служба морського та річкового транспорту України була реорганізована в Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті, підпорядковану Міністерству інфраструктури (Указ Президента України від 06.04.2011 № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади»).

В даний час велика частина підприємств морегосподарського комплексу України підпорядковується Міністерству інфраструктури. Управління іншими напрямками морської діяльності покладено на різні міністерства і відомства.

Міністерство аграрної політики і продовольства курирує рибпромисловий комплекс. Міністерство економічного розвитку і торгівлі відповідає за суднобудування і судноремонтні підприємства. Міністерство екології та природних ресурсів здійснює наукові дослідження в морській сфері, займається природоохоронною діяльністю в Азовському і Чорному

морях. Міністерство енергетики та вугільної промисловості розробляє морські шельфи з метою видобутку корисних копалин. Міністерство освіти і науки, молоді та спорту відповідає за підготовку кадрів для морської діяльності. У прямій компетенції Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства знаходиться регіональний розвиток приморських регіонів. У віданні Міністерства оборони - військово-морська діяльність. Нарешті, на Державну прикордонну службу покладено охорону морських кордонів.

На жаль, координація та взаємодія в здійсненні морської діяльності між цими відомствами фактично відсутня.

Можливість прискороного відродження такої високорентабельної галузі економіки, як морська, в ситуації відсутності скільки-небудь помітних і, головне, довгострокових державних капіталовкладень є реальною тільки за умови реалізації державою передової регуляторної політики.

7) В Україні не налагоджена система працевлаштування випускників морських навчальних закладів;

Відповідно до Міжнародної Конвенції і Кодексу про підготовку, дипломування моряків та несення вахти, в Україні діє система підготовки та перепідготовки фахівців для морського флоту.

Сьогодні цією підготовкою займаються 11 навчальних закладів, проте малочисельність українського флоту змушує випускників цих закладів шукати роботу за кордоном, на іноземних судах і в іноземних компаніях. При цьому багато в чому невирішеною проблемою є соціальна і юридична незахищеність моряків. За найскромнішими оцінками, сьогодні в Україні налічується понад 80 тисяч моряків, які працюють на судах під прапорами інших країн. Більшість з них отримує порівняно високу (для України) заробітну плату, проте податки і соціальні відрахування платить в країні, до якої приписано судно. Таким чином, Пенсійний фонд України і державний бюджет позбавляються досить значних надходжень. У той же час захист українських громадян (і серед них моряків), які піддаються арешту і

кримінальному переслідуванню за кордоном, здійснюється державою в особі Міністерства закордонних справ не досить активно, а під час і на дуже низькому професійному рівні. Це явне протиріччя між недостатньою юридичною, дипломатичною підтримкою українських моряків за кордоном і несплатою ними податків в Україні вимагає усунення.

8) Слабка матеріально-технічна оснащеність Військово-Морських сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України.

9) Також безумовним для ефективного розвитку морегосподарського комплексу є актуальна необхідність виважено, з наукових позицій підходити до природокористування, енергозбереження та екологічної безпеки господарської діяльності, збереження біологічного різноманіття та відтворення природних ресурсів на морях і в прибережній зоні. На жаль, подібні принципи сповідує лише мала частина суб'єктів морегосподарської діяльності - в більшості ж випадків домінує трофейний спосіб використання ресурсів, який за визначенням не передбачає раціоналізації цих процесів, пошуку альтернативних рішень, прагнення до відтворення.

Так як глобалізація істотно змінила вигляд морегосподарської діяльності, реалізація морських інтересів України може бути ефективною в разі багаторівневої інтеграції всіх без винятку суб'єктів господарської діяльності регіонів, збалансованої на принципах соціального паритету, розвитку, економічної доцільності та виробничої спеціалізації.

Морегосподарської діяльності складається з двох базових аспектів - економічного та соціального. Обидва аспекти визначають соціо-еколого-економічного стану держави та її регіонів і дозволяють реалізувати такі завдання, як економічна самостійність і розвиток, рівень розвитку соціальної сфери, економічна безпека на морі.

У числі базових складових структури функціонування морегосподарського комплексу виділяються:

а) фактори, що визначають економічну самостійність і розвиток: морська торгівля, імпорт і експорт, морський пасажирський флот,

рекреаційна діяльність, вуглеводневі і мінеральні корисні копалини, видобуті на морському шельфі, промислове рибництво та рибальство, морські біоресурси.

б) фактори, що визначають економічну і військово-політичну безпеку: захист акваторії, узбережжя, морських споруд і комунікацій на стратегічно важливих напрямках, збереження і збільшення військової, дипломатичної та економічної присутності в регіонах, що входять в коло національних інтересів України, виконання миротворчих місій за мандатом ООН, збереження впливу за кордоном, що забезпечує безпеку інвестицій;

в) фактори, що визначають рівень розвитку соціальної сфери : стан розвитку соціальної інфраструктури; доступність охорони здоров'я, освіти, культури; можливість вирішення житлової проблеми; змістовне проведення вільного часу; прожитковий рівень пенсій, стипендій; чітке функціонування комунальної сфери.

Важливо враховувати, що розвиток морегосподарського комплексу передбачає також широкий спектр питань, пов'язаних з міжнародною діяльністю, спрямованою на боротьбу з піратством і тероризмом, захист навколишнього середовища, науково-дослідною діяльністю.

Таким чином , комплекс сил і засобів держави, націлених на досягнення стратегічних цілей морської доктрини, сукупні можливості всіх національних суб'єктів морегосподарської діяльності складають морський потенціал України. Доведено, що стійка тенденція нарощування зовнішньоекономічних зв'язків із Західною Європою і іншими країнами світу розкриває нові горизонти економічного зростання України через відновлення та розвиток власного морегосподарського комплексу. Обґрунтовано, що для розв'язання великої кількості накопичених проблем у сегментах взаємних економічних інтересів держави і суб'єктів сфери підприємництва потрібно поглиблене вивчення і економічне опрацювання таких першочергових завдань: підвищення інвестиційної привабливості та залучення фінансово-промислових груп; модернізація інфраструктурного забезпечення,

здійснення широкомасштабної кооперації, впровадження ресурсозберігаючого підходу до експлуатації унікальної природно-ресурсної бази, максимальне залучення кадрового та наукового потенціалу. В Україні вже функціонує Міжвідомча координаційна рада з питань морських досліджень на базі МОН України та НАН України, але цього недостатньо для запуску проривної стратегії розвитку морського господарського комплексу. З огляду на цілі та функціональне призначення морського господарського комплексу формування його функціонально-компонентної структури актуалізує необхідність створення профільного інституційного органу державного управління і розробку довгострокової програми розвитку цього комплексу.

2.2. Оцінка потенціалу розвитку морського господарського комплексу України в контексті соціально-економічних і військово-політичних реалій

Ми досить широко і всебічно проаналізували ретроспективний і поточний стан морського господарського комплексу України, а також теорію і практику державного управління розвитком морського господарського комплексу. Аналіз показав, що в ситуації самоусунення державних інституцій від управління МГК країни - що з очевидністю відбувалося протягом усіх двадцяти п'яти років новітньої історії України - або їх мінімальної участі в цьому процесі, ринкова економіка перестає бути досить збалансованим саморегульованим механізмом і перетворюється в поле для розвитку абсолютно дикого, некерованого, хижацького по відношенню до природних і людських ресурсів, а також основних виробничих фондів капіталізму.

Таким чином, державний розвиток управлінням морського господарського комплексу є тим балансиром, який дозволяє утримати суб'єкти господарської діяльності, що входять до морського господарського комплексу, від трофейного, виключно споживчого способу підприємництва, виховуючи і направляючи їх в цивілізоване русло, привчаючи до дбайливого

природокористування, проведення заходів, спрямованих на відтворення ресурсів, модернізацію виробництва та виробничих процесів. Модернізація, в свою чергу, дозволяє вивільнити кошти, необхідні для вкладень в розвиток, а значить зробити МГК інвестиційно привабливим.

Як би там не було, перспектива розвитку морегосподарського комплексу країни і окремо взятих регіональних морегосподарських комплексів залежить насамперед від правильної оцінки загального соціально-економічного і військово-політичного контексту, в якому знаходиться Україна і світ, а з ним і тенденцій розвитку національного експортно-імпортного потенціалу та аналогічного потенціалу сусідніх країн, які так чи інакше примикають до азово-чорноморського басейну, включаючи тих, хто має вихід до моря через дунайську транспортну артерію. На окрему увагу заслуговує зовнішньоторговельна (і військово-морська) діяльність держав, позбавлених виходу до моря - а це 44 країни в сучасному світі, з них 2 держави в Південній Америці, 12 - в Азії, 14 - в Європі і 16 - в Африці. Як вже було сказано, деякі з них досить наполегливо розвивають власні торгові флоту, а Болівія, незважаючи на те, що позбулася виходу до моря в результаті військового конфлікту з Чилі ще в позаминулому столітті, досі підтримує власні військово-морські сили. Все це становить недооцінений потенціал розвитку морегосподарського комплексу України (того ж суднобудування, військового і цивільного) і вимагає своєї перспективної оцінки та розвитку шляхом послідовних зусиль української дипломатії на міждержавному рівні і безпосередньо суб'єктів морегосподарської діяльності, які виходять з ініціативою, включаються в переговорний процес з різними підприємствами і компаніями в інших країнах.

Оцінюючи соціально-економічний і військово-політичний контекст, в якому сьогодні перебуває Україна і світ, необхідно визнати, що ми по волі нашого могутнього сусіда, Російської Федерації, увійшли в зону серйозної турбулентності. Росія намагається повернути собі колишній геополітичний вплив, а тому використовує для цього найрізноманітніші методи тиску,

шантажу, прямої загрози військового втручання, торгіві війни і санкції. Подібні плани по переділу світу зіткнулися з санкціями, введеними проти РФ західними країнами, причому введеними ціною втрати російського ринку і, відповідно, значної частини доходів, а з ними і певної електоральної підтримки діючої влади в цих країнах. Все це фактори, не враховувати які, особливо в динаміці їх розвитку, на перспективу, було б занадто недалекоглядно для українського морегосподарського комплексу.

Незважаючи на військовий конфлікт на Донбасі і втрату частини підприємств оборонної галузі на сході країни і в анексованому Криму, Україна в цілому за останні п'ять років зуміла наростити експорт озброєнь - з 1,9 до 2,6% в загальному світовому експорті цієї продукції. При цьому по динаміці зростання Україна посіла друге місце після Китаю, обігнавши навіть РФ [89].

Сьогодні, як і раніше, Україна входить в десятку світових експортерів озброєнь. Військово-політичне протистояння з РФ і необхідність в терміновому порядку відроджувати обороноздатність країни, а з нею і виробництво озброєнь - з огляду на вкрай низькі темпи і нестачу рішучості для поставок зброї Заходом - підштовхують український ВПК до розвитку і в якійсь мірі збільшення експорту. Останнє можливо не тільки через розуміння українських зброярів, що кошти для реінвестування в розвиток необхідно добувати самим, не розраховуючи на одне тільки держзамовлення, а й з огляду на зростання авторитету українських озброєнь в світі - по міру того, як Збройні Сили України продовжують успішно протистояти потужному противнику на сході країни. При цьому експорт складають не тільки відремонтована і модернізована військова техніка радянського зразка, але і новітні розробки українських зброярів.

За даними Стокгольмського інституту вивчення проблем миру (SIPRI)[155], найбільшим покупцем української військової продукції був і залишається Китай. У період з 2011 по 2015 рік Китай придбав два новітні десантні кораблі на повітряній подушці, спущені на воду на феодосійському

заводі «Море». Крім того, Китай купує харківські двигуни для танків Al-Khalid (китайсько-пакистанський аналог Т-80) і мотори запорізького ДП «Івченко-Прогрес», якими обладнає навчально-бойові літаки Hongdu L-15.

Рекордне за останню чверть століття замовлення в даний час реалізує харківський танковий завод - 49 танків «Оплот» для Таїланду. До початку військової кампанії на Донбасі Україна з успіхом поставляла новітній БТР-4, розроблений конструкторським бюро Морозова, в такі країни як Індонезія, Ірак, Камерун, Нігерія [82].

Іншим фактором збільшення закупівлі озброєнь низкою країн стала їх стурбованість зовнішньо-політичним курсом Росії. В результаті Польща, Естонія, Латвія стали активно озброюватися. Все це прямо або побічно позначається на розвитку експортного потенціалу українського ВПК. Підтвердженням позначеної тенденції може служити той факт, що на Міжнародній виставці сухопутних і військово-морських озброєнь DefExpo 2016, минулої весни в Індії, Україна підписала 15 меморандумів про співпрацю. Йдеться насамперед про постачання для індійських військово-морських сил газотурбінних установок, які випускає Державне підприємство «Науково-виробничий комплекс газотурбобудування «Зоря-Машпроект» (Миколаїв), а також про спільну з компанією Reliance Defence Limited розробку військово-транспортного літака АН.

При цьому в «Укроборонпромі» відзначають, що найбільшою мірою індійських партнерів зацікавила спільна реалізація проектів в сфері авіабудування, виробництва радарів і систем морського спостереження, модернізації морської і бронетехніки, систем ППО, авіації, розробок головок самонаведення, загальних розробок ракет класу «повітря-повітря» [87].

Експортний потенціал українського ВПК не єдиний потенціал зростання, який дозволить в майбутньому завантажити українські морські порти і забезпечити їм неухильний розвиток.

Незважаючи на відстале багато в чому металургійне виробництво та падіння в світі попиту на товари сировинної групи, Україна все ще є досить

впливовим гравцем на ринку металопрокату. У всякому разі, 85% виробленої українськими металургами продукції відправляється на експорт. При цьому морські порти Маріуполя і Бердянська є багато в чому уразливими, так як фактично можуть бути при бажанні заблоковані РФ за допомогою закриття Керч-Єнікальського каналу Керченської протоки. Таке блокування можливо за формальними ознаками, без порушення міжнародних конвенцій, що регулюють торговельне судноплавство в протоках.

В якості причини, що тимчасово обмежує прохід суден, може бути названо, наприклад, будівництво моста, що з'єднає Краснодарський край і Крим. Більш того, особливості Керч-Єнікальського каналу накладають суттєві обмеження на проходження по ньому судів в темний час доби, а судна осадкою понад 6 метрів повинні отримувати дозвіл на прохід від капітана порту Керч [45].

В силу того, що подібне обмеження судноплавства може негативним чином позначитися на діяльності російських портів, розташованих на азовському узбережжі - імовірний сценарій, коли російська сторона в ситуації навмисного перешкоджання ефективному судноплавству введе такий режим проходу суден, який виявиться максимально незручним для української сторони, що очевидним чином призведе до вимушеного простою і відповідних втрат.

Таким чином, в залежності від поточної військово-політичної ситуації, ступеня напруженості між двома країнами не можна виключати сценарій, при якому українські порти в Азовському морі можуть на якийсь період істотно знизити свою пропускну здатність і вантажообіг. В результаті цього українські металургійні підприємства вже сьогодні повинні передбачати можливість відправки і отримання вантажів через термінали чорноморських портів України. Оцінка і облік подібних ризиків може істотно вплинути на перерозподіл навантаження на морські порти України, і цей фактор необхідно закладати в плани розвитку, щоб уникнути можливих збитків.

Повертаючись до аналізу експорту українських товарів сировинної групи, варто відзначити, що в даний час частка металургійної продукції знижується, поступово поступаючись першістю сільгосппродукції - за підсумками першого кварталу 2016 року, частка сільськогосподарської продукції склала рекордні 43% в загальному обсязі [91].

При цьому Україна в чотири рази в порівнянні з 2015 роком знизила експорт брухту чорних металів - з 407,474 тис. тонн в січні-квітні 2015-го до 94,021 тис. тонн в січні-квітні 2016-го [83].

Зростання експорту української сільгосппродукції на тлі девальвації гривні свідчить про те, що українські аграрії працюють з високою рентабельністю, при цьому частка великих агрохолдингів в загальному обсязі експорту в 2015-2016 маркетинговому році склала п'яту частину, зберігаючи тенденцію до зростання.

Незважаючи на те, що в цілому для економіки зміна співвідношення в експорті на користь сільгосппродукції не є позитивним зрушенням - рівень рентабельності в сільському господарстві за визначенням нижче, ніж в промисловому виробництві - для вантажообігу українських морських портів ця зміна пропорцій не є критичною в разі збереження загального обсягу експорту. У 2014 і 2015 роках він неухильно падав, в 2016-му падіння істотно сповільнилося, і виникла надія, що поступово ситуація почне поліпшуватися. Це означає, що вже сьогодні потрібно вибудовувати плани відповідно до зміненої структурою експорту та компаній-експортерів. Так, поставки металургійної продукції, залізної руди, коксу багато в чому були прив'язані до південного сходу країни. Експорт сільгосппродукції може з успіхом здійснюватися через чорноморське портове господарство, при цьому пропускна здатність залізничних ліній в напрямку чорноморських портів від самого початку вище, ніж в напрямку азовських [93; 152].

Що важливо, українське аграрне лобі сьогодні стає все більш впливовим, складаючи конкуренцію сформованим промислово-фінансовим групам. Це означає, що їх зацікавленість у розвитку портової інфраструктури

і припортових залізничних станцій, які будуть гарантувати якісну, без простоїв відправку вантажів за кордон, також буде зростати. При цьому такі великі гравці, як «Нібулон», «Кернел» (зернові і олійні культури) або французька Soufflet Group (виробництво солоду), які вже сьогодні будують власні перевантажувальні потужності [98; 149], незабаром можуть виявитися не єдиними в аграрному бізнесі, хто наважується інвестувати в будівництво власних портових терміналів.

Серед інших галузей економіки порівняно істотні частки в загальному обсязі експорту займає продукція хімічної промисловості та машинобудування.

2014-2015 роки ознаменувалися кризовими явищами в українській економіці, що позначилося не тільки на деяких експортних статтях, але і на імпорті. Але в мінус пішла в основному продукція, яка не відноситься до товарів першої необхідності або легко задовольняється українським товаровиробником (ті ж продукти харчування). Якщо врахувати, що основну частку в українському імпорті займають мінеральні продукти, енергоресурси і в дещо меншій мірі метали і вироби з них, головним постачальником яких в країну була і залишається Росія, то можна зробити висновок, що українське портове господарство постраждало від такого падіння в найменшій мірі - тому що лівова частка цього імпорту поставляється в країну по суші.

Більш відчутно на вантажообігу морських портів позначилося падіння в два і більше разів імпорту машин і устаткування, продукції хімічної промисловості та каучуку [85].

З позитивних тенденцій, що впливають на вантажообіг українських морських портів, варто відзначити імпорт вугілля - що пояснюється високою часткою ТЕС в структурі української електроенергетики і неможливістю в повному обсязі завантажувати їх донецьким вугіллям (через військового протистояння на Донбасі), а також закон про зниження ввізних акцизів на автомобілі, вироблені пізніше 1 січня 2010 року, що вступив в силу з 1 серпня і який неодмінно підштовхне попит на морські перевезення, особливо

з Грузії, де ринок уживаних автомобілів досить розвинений, а процедури по оформленню угод одні з найшвидших, з мінімумом бюрократичних зволікань. Більш того, так як закон прямо забороняє ввезення автомобілів через територію Росії і анексованого Криму, транзит через Грузію з інших країн, а також доставка з країн Середземноморського басейну забезпечить ще більш високе завантаження контейнеровозів.

Не менш пильного аналізу і прогнозування заслуговує експортно-імпортний потенціал країн чорноморського басейну, а також ряду держав, що здійснюють транзит товарів через Україну.

У чорноморському басейні найбільш потужним гравцем є Туреччина. Перспектива, що намітилася, замістити російський експорт в цю країну українським - експерти оцінили загальний приблизний річний обсяг в 4 млрд доларів США - виявилася знятою з порядку денного після відновлення дружніх відносин між РФ і Туреччиною. Але більш тверезий аналіз підказує, що ця перспектива швидше просіла і говорити про неї можна тільки з урахуванням політичної складової у відносинах обох країн, а вона зав'язана на сирійське питання і позицію по ньому Туреччини, а також США і Європейського Союзу. Ситуативне примирення може звестися до більш прохолодних відносин, якщо компроміс щодо Сирії, а також вирішення питання сирійських біженців в проекції на Європу не будуть досягнуті. Нестабільність в цих питаннях, затягування їх вирішення може призвести до того, що одна зі сторін без введення ембарго почне застосовувати різні обмежувальні санкції на ввезення тих чи інших товарів, мотивуючи це не відповідністю різним санітарно-епідеміологічним нормам і іншими міфічними причинами. Зрозумілою широкому загалу мовою такі заходи сьогодні називаються торговими війнами. Подібний примус до співпраці на своїх умовах Російська Федерація неодноразово застосовувала до України, і немає причин вважати, що подібна політика не буде здійснюватися по відношенню до Туреччини - особливо, якщо в разі запізнілої реакції Заходу

на примирення Росії та Туреччини відносини з останньою будуть відновлені до рівня довгострокових і конструктивних.

Таким чином, повністю виключати перспективу заміщення російського експорту до Туреччини українським - а це 2,4 млрд доларів США агропродукції і 1,6 мільярда продукції гірничо-металургійного комплексу - сьогодні ще передчасно. Але навіть і без заміщення російського експорту поставки української продукції до Туреччини мають значні обсяги і потенціал [154].

Туреччині належить перше місце в імпорті продукції українських металургів. За десять місяців 2015 року обсяг поставленої в цю країну продукції гірничо-металургійного комплексу склав 15% від усього українського експорту. Що стосується аграрної продукції, то поставки зерна, кукурудзи та соняшникової олії, за оцінками фахівців, можуть бути збільшені вдвічі.

На тлі охолодження відносин з Європою і відновлення контактів з РФ складно прогнозувати, чи завершать Україна і Туреччина в 2016 році переговори щодо зони вільної торгівлі між двома країнами, як було заявлено в ході весняного візиту президента Порошенка в Анкару. Але навіть якщо цього не станеться в поточному році, можна розраховувати, що підписання відповідної угоди відбудеться в 2017-му. У всякому разі, зусилля української дипломатії будуть спрямовані на вирішення цього питання і, так як відносини між двома країнами не обіцяють найближчим часом зіпсуватися, ймовірність позитивного розвитку даного сценарію досить висока. Це означає, що вантажообіг українських морських портів однозначно зросте за рахунок збільшення поставок різних товарів в обидві сторони.

На окрему увагу заслуговує проект «Турецький потік», покликаний диверсифікувати канали постачання російського природного газу до Європи і, таким чином, знизити транзит через газотранспортну систему України. Сьогодні заморожений в листопаді 2015 року проект знову відновлений. Доля цього проекту багато в чому визначить долю іншого газопроводу,

розрахованого на постачання каспійського, середньоазіатського і близькосхідного природного газу в обхід Росії - Південнокавказького газопроводу Баку-Тбілісі-Ерзурум, з продовженням в Туреччині газопроводом TANAP і в Європі - магістраллю TAP (Трансадриатичний газопровід).

Розклад сил такий, що якщо «Турецький потік» запрацює, Росія буде прямо зацікавлена в тому, щоб вектор Південнокавказький газопровід - TANAP - TAP як проект - пуск якого заплановано на 2018 рік - був припинений, так як це прямий конкурент російським поставкам блакитного палива в Європу. Це в свою чергу, загострить і без того непрості відносини – зважаючи на з новою силою спалахнувший конфлікт в Нагірному Карабасі - Росії з Азербайджаном, що, в свою чергу, може виразитися в ускладненні транспортування вже нафти, закавказького і середньоазіатського походження по нафтопроводу Баку-Тбілісі -Джейхан.

У всякому разі, неврегульований правовий статус Каспійського моря, військово-політичне домінування Росії на Каспії, несподівано прийнятий Казахстаном китайський зовнішньо-економічний вектор розвитку, нарешті, необхідність Туреччини балансувати між вигідними економічними відносинами з Росією і політикою, націленою на об'єднання тюркських народів (де кісткою в горлі і Туреччини і Азербайджану є Вірменія, пов'язана з РФ тісними союзницькими відносинами) - все це наводить на думки, що транзит по території Туреччини азербайджанських і середньоазіатських вуглеводнів може в якийсь момент істотно знизитися, що змусить країни-постачальники нафти і газу шукати обхідні шляхи в рамках існуючої південнокавказький магістралі.

У цьому місці стає очевидним, що рішенням подібної проблеми може бути доставка вуглеводнів в морські порти Грузії, транспортування танкерами в морські порти України і вже звідти поставка в європейські країни - по українській ГТС і нафтопроводу «Одеса-Броди».

Морські порти Болгарії представлені портами Бургас і Варна, а також великими річковими портами на Дунаї - Русе і Відін. З початку 2000-х років кількість торгових угод між Україною і Болгарією - в рамках традиційних, що склалися ще за радянських часів статей імпорту і експорту - неухильно знижувалась. Після блокування будівництва на території цієї балканської країни газопроводу «Південний потік» стійку негативну динаміку демонструють і російсько-болгарські торговельні відносини. В обох випадках важливу роль в зниженні відіграє тривала стагнація болгарської економіки. Проте, певне пожвавлення на ряді напрямків можливо вже сьогодні.

Зокрема, мова йде про імпорт в Україну вживаних автомобілів, згідно з Законом №3251, що набрав чинності з 1 серпня, про зниження акцизів на імпортні автомобілі - з Болгарії та інших країн Балканського регіону - в тому числі, чинним поромом на маршруті Іллічівськ - Варна, іншими контейнеровозами. Також певний потенціал становить експорт продукції болгарської фармацевтичної, хімічної та електротехнічної галузей.

Як і з Болгарією, товарообіг України з Румунією останні роки демонструє негативну динаміку, де основними статтями експорту є продукція гірничо-металургійного комплексу, а також мінеральні добрива. Тривале охолодження відносин між Україною і Румунією, пов'язане із суперечкою навколо острова Зміїний і визначення меж виключних економічних зон кожної держави, поступово, після рішення ООН з цього питання, проходить. Відповідно, налагоджуються господарсько-економічні відносини між двома країнами. Найбільший румунський морський порт Констанца і річкові порти Галац і Бреїла з вантажообігом в кілька мільйонів тонн складають портовий потенціал, достатній для розвитку морського вантажного сполучення між двома країнами - включаючи морський експорт в інші європейські країни, що володіють портами на Дунаї.

Окремий інтерес для розвитку морегосподарського комплексу України являє експортний потенціал Білорусі, яка сьогодні постачає в багато країн світу цілий ряд товарів машинобудування і хімічної промисловості. Це перш

за все калійні добрива, хімічні волокна і нитки, аміак, трактора, верстати для металообробки і підшипники, холодильне і морозильне обладнання, а також деревостружкові плити та інші вироби з деревини, продукція легкої промисловості [86].

Серед найбільших імпортерів білоруської продукції зазначених товарних груп числяться Китай, Індія, Бразилія, США, Малайзія. З урахуванням низької собівартості морських перевезень і географічної спрямованості експорту цілком очевидно, що найбільш зручними портами відвантаження білоруських товарів є морські порти України.

Незважаючи на те, що в 2016 році в Білорусії спостерігається певний економічний спад, в цілому, економіка колишньої радянської республіки працює справно, а пошуки нових ринків збуту для своєї продукції, ініційовані президентом Лукашенко, так само як і зведення новітніх технопарків, свідчать про те, що при сприятливому розвитку ситуації експортні потоки Білорусії будуть не тільки диверсифіковані, а й почнуть поступово зростати в обсягах[94].

Додатково роль морських вантажних перевезень і, відповідно, морських портів України зросла в результаті обмежень, введених Російською Федерацією на транзит до країн Кавказу та Середньої Азії. Експорт на цьому напрямку впав в січні 2016 року в 3-4 рази в порівнянні з аналогічним періодом 2015 року.

У цій ситуації за ініціативою міністерства інфраструктури України в 2016 році був запущений проект «Новий шовковий шлях». Стартувавши в Іллічівському порту за маршрутом Україна - Чорне море - Грузія - Азербайджан - Центральна Азія - контейнерний склад «Вікінг» прибув на 16-й день в Китай. За оцінками, фахівців це порівняння за собівартістю альтернатива транзиту через територію Росії. До проекту вже приєдналася Литва, підписавши з Україною відповідний меморандум [90].

Про поживлення вантажного судноплавства на маршруті між чорноморськими портами України та Грузії і далі по транскаспійському

транспортному шляху свідчить той факт, що в даний час судноплавна компанія «Укрферрі» внесла зміни в графік руху поромної переправи Чорноморськ - Батумі і Чорноморськ - Поті, скоротивши час навантаження і вивантаження, збільшивши швидкість руху, ввівши додаткові рейси[82].

Зробивши оглядовий аналіз соціально-економічних і військово-політичних реалій, в умовах яких сьогодні працює і розвивається українська портова галузь, ми з необхідністю підходимо до розгляду можливостей розвитку морських портів України. В якості основи такого розвитку сьогодні актуалізуються наступні напрямки: оновлення основних виробничих фондів, технологічна модернізація виробництва, проведення робіт з днопоглиблення та споруда глибоководних причалів, переговорний процес з «Укрзалізницею» про розширення нею пропускної здатності окремих ділянок залізниці і припортових станцій, інвестування в підготовку кадрів. Однак виникає питання, де взяти кошти на всі ці заходи? Цілком очевидно, що це можуть бути довгострокові кредити з низькою процентною ставкою, приватизація окремих портових господарств і підприємств, а також інвестиції, державні і приватні. У цьому контексті особливий інтерес представляє перспектива зведення власних портових терміналів великими українськими та закордонними компаніями. Щоб запустити цей процес і зробити його масштабним, портові адміністрації вже сьогодні повинні почати формувати пакети пропозицій і виходити з переговорною ініціативою на українських і зарубіжних експортерів. При цьому географія потенційного партнерства не обмежується тільки чорноморським басейном. Це можуть бути країни Середземномор'я, європейські держави з виходом в Чорне море по Дунаю, близькосхідні країни і країни далекого зарубіжжя, поставка в які частково пролягає морським шляхом: Казахстан, Китай, південно-східна Азія і Японія.

В Україні шляхом зведення власних портових терміналів уже пішли деякі зерно- і нафтотрейдери, а також підприємства металургійної галузі. Привабливість перевалочного бізнесу в українських портах також оцінили і деякі зарубіжні компанії [149].

На черзі великі зарубіжні експортери, які прагнуть знизити виробничі витрати і готові вкладати на довгостроковій основі кошти в українську портову інфраструктуру.

Одночасно з заходами щодо підвищення інвестиційної привабливості тих чи інших портових господарств, як основи регіональних морегосподарських комплексів, пошуком і залученням самостійних гравців для будівництва портових терміналів, оптимальним представляється поділ функцій між власниками портових площ, під'їзних шляхів, інфраструктури і стивидорами.

Для здійснення подібних намірів на практиці необхідно рішуче відмовлятися від суто адміністративних методів управління портовою галуззю і переходити до співпраці між приватними власниками, інвесторами і державою. Для цього перш за все адміністрації морських портів повинні передати в приватні руки вантажно-розвантажувальні роботи, залишивши за собою право власності на землю, на якій розташований порт, а також обов'язок займатися розширенням потужностей і створенням нових робочих місць. При цьому проекти приватних стивидорів повинні укладатися в стратегію розвитку порту. Таким чином, адміністрація порту отримує новий відокремлений статус - землевласника, за яким закріплено обов'язок керувати територією, включаючи акваторію, але без права займатися перевалкою вантажів. А стивідори діють як самостійні суб'єкти господарювання - що виникли в результаті утворення нових компаній або внаслідок приватизації державних підприємств. При цьому держава може і повинна підійти максимально скрупульозно до приватизаційного процесу, вимагаючи, щоб інвестиційні плани відповідали стратегії розвитку порту.

Разом з тим, важливо відзначити, що обсяг інвестицій, необхідних для підвищення конкурентоспроможності та поновлення портової інфраструктури, безпосередньо для портових господарств може бути непідйомним. Значить, в справу має втрутитися держава, залучаючи кредити

впливових західних фінансових установ під державні гарантії. Тим більше, що такий позитивний приклад уже є - у 2014 році Європейський банк реконструкції і розвитку направив більше 300 млн євро на розвиток фінансового сектора і інфраструктурні проекти, в числі яких модернізація морської портової інфраструктури України [151].

Іншою актуальною новацією, яка покликана підвищити ефективність портового господарства і зняти частину завдань з портової адміністрації, є аутсорсинг ряду послуг: зокрема, швартування і буксирування. Це дозволяє адміністрації порту зосередитися на виконанні своїх основних обов'язків. У той же час розподіл тих функцій, від яких адміністрація відмовляється, між різними суб'єктами господарювання зводить ризики виробничої діяльності до мінімуму.

На окрему увагу заслуговує розвиток українського суднобудування, рибпромислової і переробної галузі, курортного та туристичного бізнесу (Додаток Д, Л, М). Всі ці напрямки сьогодні зберігають високий потенціал, однак вимагають серйозних державних і приватних інвестицій, прийняття довгострокових державних програм, націлених на розвиток, а також збереження, відновлення і відтворення біосферної різноманітності та природних ресурсів прибережних зон і акваторій Азовського і Чорного морів. У цьому контексті можна розраховувати на те, що системний розвиток портових господарств регіональних морегосподарських комплексів може стати тим локомотивом, який потягне за собою зазначені галузі і сектори української економіки. У всякому разі, така логіка комплексного збалансованого розвитку і зростання, прикладів якого в світовій практиці більш ніж достатньо.

2.3. Напрями модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України

Практична реалізація засад державного управління об'єктивно повинна покладатися на аналіз теоретичного обґрунтування механізмів державного управління в силу того, що ефективність будь-якого управління визначається наявністю справно функціонуючих механізмів, які гарантують цілеспрямоване, збалансоване і результативне управління суспільно-економічними процесами в державі; високий рівень організаційного та управлінського впливу на суспільно-економічний розвиток, здійснення цілей і завдань державного управління - як загальнодержавних, так і конкретних галузевих, регіональних.

В рамках системи заходів і методів державного управління виділяються наступні базові механізми: економічний, який включає в себе управління інвестиційною, банківською, фіскальною, страховою, інноваційною діяльністю), стимулюючий (комплекс соціально-економічних і адміністративно-командних спонукальних заходів); організаційний (об'єкти та суб'єкти державного управління, їх цілепокладання, функціональні особливості, ієрархічні взаємозв'язки і організуючі структури); політичний (методологія формування соціальної, економічної, фінансової політики держави); правовий (законодавчі основи функціонування) [13].

Крім того, серед зазначених механізмів в «Словнику-довіднику державного управління» [50] знаходимо ще один, який розширює базову класифікацію механізмів державного управління - соціальний.

Згідно цілої низки українських і зарубіжних досліджень (перший розділ дисертаційного дослідження), присвячених змістовній частині поняття «механізм державного управління», механізм державного управління можна інтерпретувати як складну багаторівневу систему, яка для досягнення основних своїх цілей має структуру і застосовує методи, стимули, важелі, інструменти як прямого, так і опосередкованого впливу на ті чи інші об'єкти управління, забезпечені інформаційним і нормативно-правовим контекстом.

Нівелювання вад вільного ринку, його саморегуляції, а також необхідність контролю з боку держави, виконання ним низки обов'язкових регулюючих функцій є об'єктивною передумовою для існування державного управління [9, с. 117]. На думку ряду провідних вчених [19, 39; 41; 65; 105; 177; 196], результат державного управління виражається в тому сукупному суспільно виробленому продукті, споживанням і розподілом якого в тій чи іншій мірі зайняті всі члени громадянського суспільства, суб'єкти господарювання, громадські організації тощо. При цьому показниками якості, завдяки якому можна переводити міри державного управління в конкретні прояви суспільного блага, виступають такі критерії як економічна ефективність і соціальна справедливість.

Одночасно ефективний розподіл наявних ресурсів безпосередньо залежить від рівня досконалості органів державної влади, їх вибору засобів, інструментів і методів державного управління, якості реалізації соціально-економічної політики.

Сучасне експертне співтовариство, зайняте дослідженням державного управління [1; 5; 6; 71; 43; 52; 53; 54; 65; 98; 121; 122; 132; 134; 178; 197; 200; 218; 223; 235; 236], схильне до того, щоб скептично оцінювати ефективність державного управління при наявності наступних чотирьох груп негативних факторів:

1. Дефіцит прогнозування. У разі, коли використання тих чи інших інструментів державного управління не ґрунтується на ретельному аналізі можливих наслідків реалізованих рішень, спостерігається дефіцит прогнозування і недолік об'єктивних даних про можливі результати втручання держави в економічні процеси, від такого управлінського пресингу краще відмовитися.

2. У ситуації, коли органи державної влади, залучені в процес державного управління, позбавлені можливості в достатньому обсязі і в порівняно оперативному порядку отримувати інформацію про реакцію контрагентів на управлінські впливи, існує високий ризик виникнення несприятливих побічних наслідків.

3. Незавершеність формування політичної культури, традицій і політичного класу, його істеблішменту часто породжує множинні маніпуляції, лобювання інтересів окремих груп впливу, популізм і популістські рішення та, як наслідок, негативно позначається на якості державного управління.

4. Розростання управлінського апарату, ускладнення процедур узгодження та прийняття рішень, роздування бюджетів захаращує процес державного управління, робить його неефективним.

Резюмуючи, можна сказати, що державне управління як процес здійснюється в рамках усвідомленої, спланованої і цілеспрямованої діяльності, кінцева мета якої здійснення владних функцій і повноважень органами державної влади, яке регулюється законами і підзаконними актами з метою досягнення політичної, економічної та соціальної стабільності.

В новітній українській історії актуальність державного управління продиктована цілим спектром негативних тенденцій. Це нестабільність економіки, її схильність до інфляційних процесів, негативний зовнішньоторговельний баланс України, низька диверсифікація сировинних джерел і ринків збуту, надмірно високе енергоспоживання виробництва, недостатнє використання економічного потенціалу окремих регіонів, низька інвестиційна привабливість на тлі політичної нестабільності і законодавчої невизначеності [143, с. 21].

З причини сказаного основні завдання державного управління полягають у наступному:

- досягнення балансу інтересів і економічного вкладу всіх без винятку зацікавлених учасників товарно-грошової взаємодії;
- створення умов для налагодженого, мінімально залежного від зовнішніх впливів функціонування економічного комплексу країни;
- неухильне підвищення рівня життя населення;
- дотримання екологічної безпеки навколишнього середовища.

Особливості та значимість державного управління визначаються рядом базових показників, серед яких контроль над основними параметрами кредитно-грошового обігу, неухильне вдосконалення інфраструктури

основних галузей економіки, забезпечення і захист права приватної власності для суб'єктів ринкової економіки. За умови, що основний масив цих показників характеризується стабільним зростанням, можна говорити про сталий розвиток держави та ефективність державно-управлінського впливу [80, с 231].

Одночасно з тим певну кількість підфункцій процесу державного управління економікою в залежності від сектора впливу можна виділити в наступні групи:

- 1) забезпечення нормативно-правової бази і системний розвиток інфраструктури для успішної дії ринкової економіки;
- 2) захист від нечесної конкуренції
- 3) збалансований розподіл доходів;
- 4) збалансований розподіл витрат;
- 5) кореляція рівня інфляції з інфляційними очікуваннями населення, зниження безробіття, контроль за незаконним втручанням органів державної влади в економічну діяльність суб'єктів господарювання.

Таким чином, державне управління як цілеспрямований вплив держави на економіку, використовуючи для цього певні регуляторні механізми, порівнюючи економічні інтереси і задаючи вектори економічних змін найбільшою мірою проявляє себе в регулюванні різноманітних економічних процесів, які відбуваються в державі.

Результативність державного управління можлива в разі постійної відповідності управляючих впливів на різні елементи системи функціоналу і цілям її існування.

На думку М.І. Долішнього, вкрай важливо координувати економічну діяльність мільйонів об'єктів господарювання так, щоб економічний процес, який протікає в стані просторового, тимчасового та структурного поділу праці, здійснювався максимально ефективно і безперешкодно [190, с. 37].

Сьогодні більшість вчених [1; 5; 6; 71; 43; 52; 53; 54; 65; 98; 121;122; 132; 134; 178; 183; 197; 200; 218; 223; 228; 230; 235; 236] вважають державне управління процесом, який здійснюється для систематизації та підвищення ефективності економічної діяльності різних суб'єктів господарювання. Це

управління характеризується регулюючим і організаційним впливом, в рамках якого виділяються наступні управлінські функції: планування, регулювання, організація і контроль, забезпечення ресурсами і кадрами [228, с.260].

Аналіз структури і призначення керованої системи дозволяє узагальнити різні трактування поняття «управління» через призму функціональної спрямованості (табл. 2.1).

Важливо відзначити, що сучасне українське законодавство, що має орієнтири на стимулювання ринкових відносин допускає в основному опосередковані форми впливу держави на різні економічні відносини і процеси [147, с. 14]. У просторовому ракурсі як об'єкти державного управління можна назвати різні сфери економічної діяльності, виробничі галузі, регіони. У той же час масштаб впливу визначається цілим спектром явищ, умов, обставин і ситуацій, які спостерігаються в соціально-економічному житті [116, с. 15].

З цього випливає, що інституційні органи в масштабі держави згідно зі своїми обов'язками і повноваженнями безпосередньо або опосередковано регулюють за допомогою регламентуючих і організаційних актів діяльність суб'єктів і об'єктів господарсько-економічної діяльності, які знаходяться в сфері впливу державної економічної політики. З них найбільшу вагу і значущість мають такі об'єкти управління як ресурсно-грошовий оборот, зовнішньоекономічні відносини і зовнішньоторговельний баланс, механізми стримування цін і платоспроможність, зайнятість населення і кадровий потенціал, соціально-політична ситуація і соціальна захищеність малозабезпечених верств населення [177, с.65]. Відповідно, відносини, які виникають в процесі освоєння державних ресурсів, впровадження інновацій, сталого зростання макроекономічних показників, стимулювання активності суб'єктів господарсько-економічної діяльності складають предмет державного управління.

Таблиця 2.1

Змістовне наповнення поняття «управління» за його функціональним спрямуванням

Функціональне спрямування	Змістовне наповнення
Цілезабезпечення	Управління є функцією організованих систем різної природи (біологічних, економічних, соціальних та технічних систем), що забезпечує їх цілісність. Організовані системи складаються з різних елементів, які формують їх структуру та підтримують режим їх діяльності на основі конкретизації цілі і задач для всіх ланок і рівнів управління, а також декомпозиції головної цілі на цілі більш низького рівня.
Системність	Управління прямує до досягнення певних цілей та налагоджує взаємодію та взаємовідношення складових єдиного цілого із загальними для всіх елементів завданнями. Системоутворюючим чинником виступає мета або корисний запрограмований результат. Відповідно до декомпонованої мети формується структура системи, що синтезується з врахуванням функцій та зв'язків та виступає як організований комплекс засобів досягнення загальної мети.
Елементне наповнення	Управління – внутрішня якість цілісної системи, кожний з елементів якої на основі взаємодії та взаємосприяння є засобом досягнення мети підсистеми більш високого рівня. Основними елементами цілісної системи є суб'єкт (елемент, що управляє) та об'єкт (керований елемент), які постійно взаємодіють на засадах самоорганізації (самоврядування) і характеризуються наявністю інтегративного ефекту взаємодії елементів системи.
Ієрархічність	Будь-яка система не є ізольованою і пов'язана з найрізноманітнішими системами і несистемними утвореннями. Вона завжди є складовою іншої системи, більш високого рівня, і сама, у свою чергу, утворена з елементів підсистем більш низького рівня. У державному управлінні функціонує безліч взаємодіючих цілісних систем різного ієрархічного рівня, що передбачають здійснення управлінських функцій як внутрішньосистемного, так і міжсистемного характеру. Система вищого порядку виступає в ролі суб'єкта управління по відношенню до системи нижчого порядку.
Взаємоузгодженість	Управління – цілеспрямований упорядковувачий вплив, що реалізується через формування причинно-наслідкових зв'язків між суб'єктом й об'єктом і здійснюється безпосередньо суб'єктом управління з метою впорядкування системи, забезпечення її функціонування в повній відповідності із закономірностями її існування та розвитку.
Результативність	Керуючий вплив суб'єкта на об'єкта для досягнення певної мети шляхом найбільш раціонального використання людських і матеріальних ресурсів. Керуючий вплив суб'єкта орієнтований в першу чергу на людину як на основне джерело підвищення продуктивності роботи, а по-друге - на реалізацію об'єктивних економічних законів і узгодження економічних інтересів.

Джерело: систематизовано автором за даними [1; 5; 6; 71; 43; 52; 53; 54; 65; 98; 121; 122; 132; 134; 168; 178; 183; 197; 200; 218; 223; 228; 230; 235; 236].

На думку С. Чистова і А. Никифорова, первинна спрямованість державного управління спрямована на людину в таких його суб'єктностях як громадянин і споживач, який при цьому висловлює і відстоює свої інтереси за допомогою голосування на виборах. У цьому контексті суб'єктом державного управління виступає держава, якій громадянин, як споживач

державно-управлінських послуг делегує частину своїх повноважень через виборчі посади. В рамках цієї понятійної бази кожен громадянин, виступаючи в якості виборця, дає оцінку якості роботи органів влади, тобто рівню розвитку свого регіону, країни, тієї чи іншої галузі національної економіки, який досягнутий за рахунок реалізації державних програм, цілеспрямованого впливу певного інституційного органу, прийнятих нормативно-правових актів. І критерієм цієї ефективності органів влади виступає функціональна ефективність державного управління [126, с. 47].

Згідно владної вертикалі, суб'єкти державного управління розподіляються за трьома основними рівнями - центральним, регіональним та місцевим. Характеристика суб'єктів державного управління дана в табл. 2.2.

Таким чином, держава бере на себе функції суб'єкта, покликаного захищати інтереси громадянського суспільства і впливати на процеси суспільного відтворення, стимулювати його розвиток і розширення. У числі головних аргументів на користь втручання держави в соціально-економічні відносини слід назвати регіональні диспропорції, дотримання балансу економічних інтересів, неухильний розвиток і модернізацію продуктивних сил, створення сучасної ринкової інфраструктури, підвищення якості інституційного середовища, диверсифікацію економіки, стимулювання і захист національних товаровиробників на світовому ринку, розробку і реалізацію ефективної соціальної політики, збереження та захист навколишнього середовища. Запорукою успіху тут може бути така стратегія державного розвитку, яка заснована на знаннях економічних законів і тенденцій сучасного ринку, розуміння місця, яке держава займає на геополітичній карті світу, подоланні негативних явищ у суспільно-політичному та соціально-економічному житті країни, реалізації концепції раціонального і гармонійного суспільного розвитку.

Характеристика суб'єктів державного управління

Суб'єкти державного управління	Цілі, завдання державного управління	Об'єкти державного управління	Методи і способи державного управління
1	2	3	4
Державні органи управління	Політична і соціальна стабільність. Забезпеченість стійкого розвитку	Об'єкти державної власності	Адміністративне і правове регулювання. Державні програми. Державне замовлення
Регіональні органи управління	Ефективне функціонування систем життєзабезпечення населення. Наповнення бюджету. Соціальний захист, екологічна безпека	Об'єкти регіональної власності: земля, природні ресурси, інфраструктура та ін.	Законодавчі рішення. Регіональні програми. Державне замовлення
Місцеві органи управління	Комплексний розвиток територій, міст і районів	Об'єкти муніципальної власності	Адміністративні та економічні методи. Програми і проекти
Галузеві міністерства і відомства	Ефективний розвиток підвідомчих підприємств	Підвідомчі підприємства	Програми і проекти

Джерело: систематизовано автором за даними [6; 71; 98; 121;122; 132; 134 223; 228; 235; 236].

Концептуально методологія державного управління представлена в безлічі наукових робіт, побудованих в тому числі на прикладі різних кризових ситуацій. І, як вже було сказано раніше, в розділі 1, на цей момент єдиного погляду на комплекс механізмів державного регулювання не існує. Не спостерігається єдності думок і в класифікації механізмів державного управління. Така многовалентність підходів зумовлена як відмінностями в трактуванні поняття державного управління, так і різноманіттям поглядів на сутність механізмів, у тому числі вона полягає в їх функціональному розмежуванні за принципом співвіднесення з тим чи іншим сектором економіки, галуззю суспільно-політичного та соціально-економічного життя країни [111].

У позначеному контексті механізми державного управління розвитком МГК є симбіозом різних управлінських рішень, заснованих на тісному взаємозв'язку і взаємозалежності цих механізмів. Як наслідок

узгодженість дій і планомірність розвитку між різними суб'єктами регуляторного впливу знімають багато поточних протиріччя і підвищують ефективність державного управління. Під впливом негативних тенденцій, які формуються в світовій економіці внаслідок процесів глобалізації, українська економіка останніх років постійно балансує на межі кризи, яка загрожує повним колапсом. Щоб подолати і нівелювати ці явища на рівні морегосподарського комплексу, необхідно впроваджувати комплекс механізмів державного управління, в числі яких важливі насамперед інституційний, політичний, організаційно-економічний, інвестиційно-інноваційний, інформаційний, мотиваційний інформаційно-контрольний, соціальний механізми. Розглянемо детальніше кожний з механізмів.

I. Актуальність державного управління розвитком МГК підвищується в періоди зміни суспільно-економічної фармації, які, як правило, протікають досить болісно внаслідок високих темпів інфляції, зниження виробництва, падіння окремих галузей національної економіки, високого ризику неплатежів та кризи в банківській сфері. Під інституційним механізмом зазвичай розуміється сукупність взаємозв'язків між формальними та неформальними інститутами, а також організаціями, які сприяють реалізації принципів демократичного (доброго, належного) врядування, забезпечують узгодження та коригування інтересів різних суспільних груп, координацію сумісної діяльності на шляху досягнення задекларованих цілей розвитку регіону/держави [36, с. 37].

Інституційний механізм державного управління розвитком морегосподарського комплексу має складну конструкцію, яка відображає поступовий характер інтеграційного просторового розвитку (рис. 2.1)

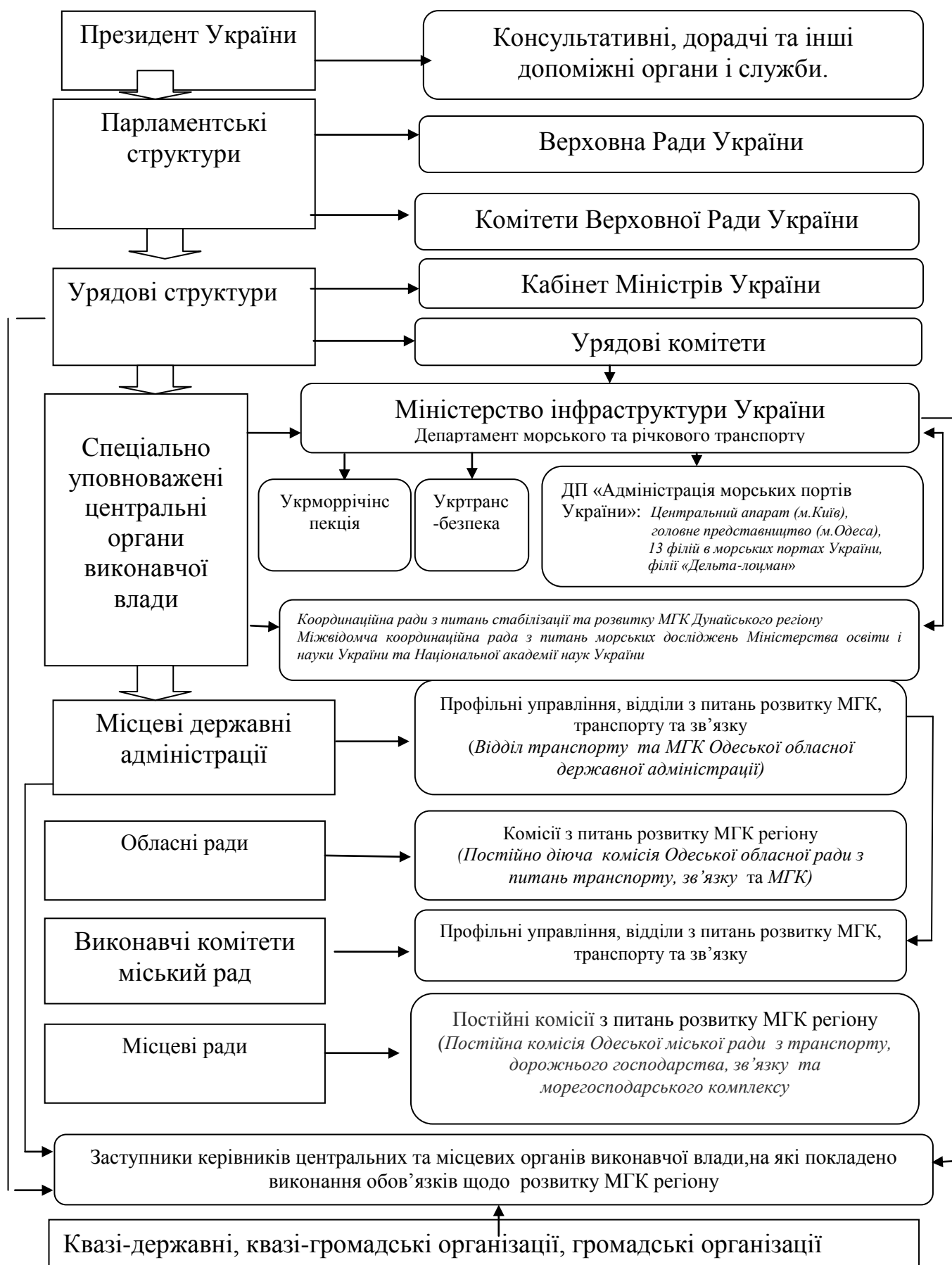


Рис.2.1 Інституційна структура державного управління розвитком морегосподарського комплексу України

На основі дослідження основних цільових критеріїв та завдань суб'єктів державного управління розвитком МГК, слід відзначити, що численні реорганізації системи органів державного управління не забезпечили підвищення ефективності функціонування галузей МГК України та не сформували цілісну профільну структуру управління.

На наш погляд, для цього необхідно всебічно сприяти переходу всієї вертикалі органів управління від галузевого (вертикального) принципу управління на функціональний (горизонтальний) (з елементами їх органічного поєднання). У цьому напрямку в Україні в останні роки з різним ступенем ефективності відбувається трансформація архітектури державно-інституційної системи., але для забезпечення прориву необхідно сконцентрувати державні зусилля за такими напрямками :

- створення високоефективної інституційної системи органів державного управління на основі передового світового досвіду провідних морських держав;

- запровадження моделі, яка раціонально поєднує державне й недержавне управління у тісній взаємодії із сучасним менеджментом на рівні окремих галузей і підприємств МГК;

- чіткий розподіл функцій, повноважень та відповідальності як за «вертикаллю», так і за «горизонталлю», з органічним їх поєднанням у питаннях функціонування МГК;

- створення інформаційної системи, яка дозволить оперативно та якісно здійснювати процеси підготовки, прийняття, реалізації та корекції управлінських рішень на різних рівнях (місцевому, національному, глобальному) і в різних секторах МГК;

- удосконалення структурної та функціональної побудови системи Міністерства інфраструктури України та обласних управлінь шляхом реформування й координації у сфері раціонального природокористування та охорони навколишнього середовища, зовнішньоекономічної діяльності,

інвестування, налагодження коопераційних зв'язків, координації діяльності інших органів державної влади в питаннях комплексного розвитку МГК.

II. Порівняно молодим поняттям у вітчизняному суспільствознавстві можна вважати «політичні механізми», внаслідок чого ще не відбулося чіткого оформлення дефініції. Обумовлено це багато в чому тим, що комплекс механізмів, які застосовуються в державному управлінні, залежать від характеру влади, політичного режиму, в якому знаходять своє втілення ті чи інші форми управлінських рішень. Звідси цілком логічно при визначенні політичних механізмів відштовхуватися від базових визначень політичних режимів - авторитарний, тоталітарний, монархічно-традиціоналістський, демократичний. Це в свою чергу, визначає особливості реалізації процесу управління, виступає в якості маркера політичного стану суспільства. Невизначеність політичного режиму, коли діюча форма правління не узгоджується з конкретними проявами державного управління, істотно ускладнює процес вибору дієвих механізмів і їх ефективного поєднання.

Політичні механізми визначаються в такий спосіб [178, с. 7];:

- кошти та форми реалізації державної політики, предметних завдань державного управління, комплекс управлінських регламентів і дій, прийомів і методів, об'єднаних принципами законності, легітимності, прозорості, наукової обґрунтованості, відповідальності та ін.

- сукупність всіх видів діяльності суб'єктів господарсько-економічної діяльності, забезпечених законом і таких, що розглядаються в динаміці суспільно-політичних процесів, на всіх стадіях функціонування і розвитку політичної системи;

- практична реалізація управлінських регламентів: вироблення, затвердження Кабміном і практична реалізація рішень; врегулювання політичної нестабільності; аналіз результатів прийнятих і реалізованих рішень з подальшою розробкою тактики і стратегії.

Спираючись на зроблений аналіз, можна виокремити наступні групи політичних механізмів, використання яких якісно підвищує (знижує)

результативність роботи суб'єктів державної влади. Зокрема, Верховна Рада формує основи конституційного ладу і суспільно-політичного ладу, приймає закони, а також кадрові рішення по виконавчій владі, дає оцінку її діяльності. При цьому такі якості як компетентність, відповідальність, морально-етичні норми і правила здобувачів місця в українському парламенті часто приносяться в жертву політичній доцільності, ними поступаються під тиском приналежності до того чи іншого клану. Це, безумовно, призводить до зниження ефективності державно-управлінського впливу на об'єкти впливу, причому не тільки по вертикалі, між суб'єктом і об'єктом управління, але і в горизонтальній площині - між об'єктом управління і об'єктами, які отримують від нього інерційний імпульс впливу.

Наступна група політичних механізмів, які роблять безпосередній вплив на масову свідомість, формуючи тим самим громадську думку, і опосередкований вплив на соціально-економічні процеси, є інститут громадських зв'язків, в який включені засоби масової інформації, медіа-холдинги і такі інструменти як прес-конференції, брифінги, круглі столи, громадські слухання. Інститут громадських зв'язків виконує завдання інформування населення, узгодження приватних потреб та інтересів з регіональними та загальнодержавними.

Нарешті, остання група включає в себе громадські та політичні інститути, сформовані для вирішення конкретних цілей, навколо яких об'єднуються певні групи осіб. Це політичні партії, які виступають в ролі відображення політичного розшарування суспільства, а також релігійні організації, професійні і інші корпоративні союзи.

Кожна з описаних груп політичних механізмів базується на тих чи інших інтересах і потребах - приватних, громадських, економічних, політичних - які тільки в разі погодження один з одним здатні забезпечити ефективну взаємодію інститутів громадянського суспільства і державних інститутів з метою реалізації суспільно важливих, актуальних завдань

розвитку країни. В іншому випадку така взаємодія зведеться до ще більшого загострення діючих суперечностей, що закінчиться невдачею [98, с. 101].

У цьому сенсі політичний механізм становить фундамент тієї аналітичної роботи, яка спрямована на формування концептуальних основ ефективної системи державного управління; на аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду з подальшим виробленням нових шляхів модернізації управління розвитком морегосподарського комплексу і прийняття інноваційної стратегії його перспективного розвитку; на згладжування кризових явищ в суспільному житті країни, серед яких на першому місці економічна дезінтеграція, перехід економіки в тінь, клептократичне управління державою, корупція, засилля бюрократії, олігархізація і на тлі всіх цих негативних тенденцій посилення сепаратистських настроїв в суспільстві і окремих соціальних групах.

III. Розв'язання задач розвитку МГК можливо виключно на основі ефективного, снащеного сучасними технологіями організаційно-економічного механізму державного управління.

Провідна роль і значення структурно-управлінських інновацій в досліджуваній галузі зумовлена масштабами МГК, його інтеграційними процесами та синергетичним ефектом, що чиниться на національну економіку. На базі аналізу еволюційного росту доцільно структурно-економічний механізм державного управління розвитком морегосподарського комплексу розглядати як сукупність господарсько-економічних і структурно-організаційних форм впливу суб'єктів державного управління, націлених на збалансування економічних інтересів у всіх секторах господарської діяльності, для створення гранично сприятливих умов реалізації платоспроможного попиту населення.

Визначення організаційно-економічного механізму державного управління розвитком морегосподарського комплексу передбачає в першу чергу розкриття змістовної суті поняття «організаційно- економічний механізм», яке на сьогодні в науковій літературі вже не вважається новим.

Так, організаційно-економічний механізм абсолютно не правомірно розглядати як суму організаційно-економічних форм - так як це складна комплексна система, зі своєю жорсткою ієрархією і стійкими зв'язками, покликаними забезпечувати задоволення базових потреб в безпеці, збереженні та вдосконаленні умов матеріального життя, відтворенні соціальних благ, матеріальних і нематеріальних цінностей.

При цьому деякі автори помилково вважають, що організаційно-економічний механізм - це «механізм, який забезпечує взаємодію підсистеми, яка управляє, і підсистеми, якою управляють», і він складається «з сукупності конкретних форм і методів свідомого впливу на економіку» [17, с. 64].

У той же час А. Козаченко переконаний, що організаційно-економічний механізм являє собою таку систему створення цілей і стимулів, при якій в ході трудової діяльності рух матеріальних і духовних запитів членів суспільства конвертується в рух засобів виробництва і кінцевої продукції цього виробництва, яке покликане задовольнити платоспроможний попит населення [104, с. 45].

З поправкою на тему даного дослідження найточнішим і всеосяжним можна вважати визначення організаційно-економічний механізм, зроблене М. Сичевським, згідно з яким, це «система організаційних, технічних, економічних та правових важелів і методів, що застосовуються в сферах забезпечення, виробництва та збуту продукції, спрямована на досягнення високих кінцевих результатів з найменшими витратами трудових, матеріальних і фінансових ресурсів» [215, с. 24].

Результативність діяльності такого механізму стосовно морегосподарського комплексу визначається синхронністю функціонування всіх його елементів, включаючи такі важливі підсистеми, як економічне стимулювання, координаційне планування та прогнозування.

Маючи намір сформулювати позначений механізм, важливо розуміти, що перш за все він повинен ефективно і комплексно впливати на об'єкти

державного управління, із застосуванням і економічних, і організаційно-структурних форм. У ситуації, коли його функціонування виявляється ефективним, можна говорити про те, що держава забезпечує стале економічне зростання суб'єктів морегосподарської діяльності та суміжних з ним галузей. Крім того, зазначений механізм в ситуації зміни моделі управління і паралельної з ним зміни системи ресурсоспоживання забезпечить ефективну адаптацію завдяки таким визначальним факторам:

- досягнення балансу між незалежним постачанням і споживанням ресурсів;
- неминуче поновлення всередині системи;
- приведення функціонування системи у відповідність з законом композиції, за яким всі елементи системи функціонують і еволюціонують в тісному взаємозв'язку;
- формування завдань і цілей функціонування системи на базі потреб, які змінюються разом з суспільством.

Організаційно-економічний механізм державного управління розвитком морегосподарського комплексу не може бути ефективним без інфраструктури розвитку і системи матеріально-грошового забезпечення проектів.

У числі важливих умов створення ефективного організаційно-економічного механізму державного розвитку морегосподарськими комплексом варто виділити:

- всебічну державну підтримку, постійне збільшення витрат на наукову діяльність, розробку інноваційних рішень, а також профільну освітню сферу;
- зростання інноваційної активності, заохочення інноваційних ініціатив з боку наукових установ та організацій;
- концентрацію ресурсів і зусиль на магістральних напрямках, які створюють незаперечні конкурентні переваги;

- безперервність фінансування всіляких бізнес-проектів на всіх етапах їх реалізації;
- постійний моніторинг ефективності наукових установ, які працюють на інноваційних напрямках;
- системне, без збоїв постачання всіх необхідних матеріальних, фінансових, технічних та кадрових ресурсів.

Організаційно-економічний механізм передбачає підготовку різних нормативно-правових актів, виробничу інфраструктуру, організацію трудового процесу, мотивацію праці, контроль за дотриманням технологічного процесу і техніки безпеки, інформаційне та програмне забезпечення, планування, середньострокове і довгострокове прогнозування, ціновий та кредитно-фінансовий механізми, внутрішньодержавні та зовнішні відносини між суб'єктами господарсько-економічної діяльності.

Їх ефективна взаємодія здійснюється в разі раціонального використання земельних ресурсів, передових технологій, спрямованих на модернізацію виробництва, прискорений соціально-економічний розвиток суб'єктів господарювання.

Організаційно-економічний механізм успішного державного управління розвитком морегосподарського комплексу стикається з необхідністю вибудувати таку вертикально інтегровану систему, яка зможе ефективно керувати всіма елементами послідовності «планування - інвестування - виробництво - збут - аналіз - маркетинг». При цьому якість такого управління залежить багато в чому від характеру і особливостей внутрішньогалузевих і міжгалузевих зв'язків, рівня взаємодії опцій «вхід» і «вихід».

Таким чином, організаційно-економічний механізм державного управління розвитком морегосподарського комплексу являє собою сукупність елементів інфраструктури, форм і методів управління, за допомогою яких в руслі діючих економічних законів досягаються конкретні цілі господарсько-економічної діяльності, ритмічність, збалансованість і

одночасність роботи всіх елементів механізму, що в кінцевому рахунку дозволяє в повній мірі реалізувати соціально-економічний потенціал морегосподарського комплексу.

IV. В силу того, що державне управління характеризується динамічністю і ситуативністю, а суспільно-економічні процеси тяжіють сьогодні до все більшого прискорення, то система державного управління розвитком будь-якої без винятку сфери, галузі потребує постійного проходження контексту передових технологічних змін, впровадження інновацій. При цьому чинне законодавство України покладає саме на державу завдання відстеження ринку інновацій, сучасних маркетингових розробок - і механізми державного управління відіграють в цьому процесі провідну роль. При цьому важливо враховувати рівень розвитку економіки, її основних галузей, специфіку сировинних ринків, поточну і перспективну кон'юнктуру, нарешті, готовність проводити глибокі, часом радикальні реформи.

Крім того, важливо враховувати, що впровадження інновацій на підприємствах МГК безпосередньо залежить від рівня їх інвестиційної привабливості, прозорості соціально-економічних процесів, стабільності нормативно-правового забезпечення, що регламентує господарсько-економічну діяльність. При дотриманні цих базових умов інвестиційно-інноваційний механізм державного управління повинен орієнтуватися на залучення приватного капіталу, дотримання його прав, врахування інтересів - що, в свою чергу, стимулює впровадження інновацій. Розвиток інноваційної діяльності та створення чесного конкурентного середовища під контролем держави призводить до стабільності економічного зростання і розвитку. Звідси в найширшому сенсі описаний механізм задає орієнтири для економічних ініціатив і відкриває широкі перспективи для їх успішної реалізації - що, в свою чергу, сприяє виникненню і зміцненню результативного співробітництва між бізнесом і наукою.

Ефективність інвестиційно-інноваційного механізму державного управління розвитком морегосподарського комплексу передбачає:

- максимально широке використання новітніх технологій шляхом неухильного впровадження відповідних технологій;
- збалансоване стимулювання як інвестиційної, так і інноваційної діяльності та підвищення, таким чином, конкурентоспособності на базі досягнення науково-технічного прогресу;
- створення максимально прозорих умов для ведення інвестиційно-інноваційної діяльності шляхом прийняття конструктивних законів і підзаконних актів, захисту інтересів і прав суб'єктів даного виду діяльності;
- формування комфортного середовища для ведення господарсько-економічної діяльності на умовах прозорої конкуренції та дотримання антимонопольного законодавства;
- створення динамічної інфраструктури освоєння і впровадження інновацій та забезпечення співробітництв між суб'єктами інноваційної діяльності шляхом розвитку і розширення державно-приватного партнерства.

Для успішної реалізації поставлених цілей важливо досягти позитивних змін в таких напрямках впливу:

- вдосконаленні та адаптації до поточних реалій нормативно-правової бази в сфері інвестицій та інновацій;
- створенні структури інформаційного та консалтингового забезпечення інноваційної діяльності - в тому числі для налагодження ефективної комунікації між інвесторами і новаторами;
- розвитку і популяризації інноваційної культури шляхом широкого впровадження сучасних технологій, заохочення науково-популярної і просвітницької діяльності, в тому числі за допомогою засобів масової інформації;
- підтримці і розвитку наукової діяльності у вищих навчальних закладах, створенні наукових лабораторій і кластерів при них або на їх базі.

Одним з головних завдань державної економічної політики в сучасних умовах можна без сумніву визнати необхідність всебічного сприяння розвитку інноваційної діяльності, яка дозволить скоротити технологічне і економічне відставання України від провідних економік світу, що, безумовно, призведе до зростання міжнародного авторитету нашої держави, а також зниженню випадків недобросовісної конкуренції та економічних розслідувань, загороджувальних бар'єрів та інших перешкод неекономічної адміністративної протидії - завдяки готовності держави Україна активно протистояти подібним заходам, захищаючи законні прав і інтереси суб'єктів господарсько-економічної діяльності, яку вони здійснюють під її юрисдикцією.

Інвестиційно-інноваційний механізм державного управління розвитком морегосподарського комплексу на стадії стабілізації економіки, поступового зростання виробництва, зростання ролі і темпів впровадження інновацій повинен бути націлений на кардинальні зрушення в технологічних, кадрових та управлінських стратегіях суб'єктів господарсько-економічної діяльності, які відповідають вимогам ринку. Реалізація цього стратегічного завдання безпосередньо пов'язана з економічними та структурно-управлінськими аспектами, які зумовлюють ефективне рішення збалансованого інноваційно-інвестиційного розвитку морегосподарського комплексу.

Невисока інноваційна активність і, відповідно, низькі результати в цій галузі обумовлені її специфікою і особливостями, які дісталися вітчизняній економіці в спадок від соціалістичної моделі господарювання і полягають в недостатній затребуваності виробничих і наукових потенціалів, слабкій мотиваційній базі в роботі підприємств і державних управлінських структур.

Інноваційний вектор державного управління розвитком морегосподарського комплексу забезпечити досить важко в силу ряду причин. Серед них варто виділити невизначеність показників і бажаних

параметрів інновацій, що зумовлює високі ризики того, що поставлені завдання і цілі не будуть досягнуті. Або їх досягнення зажадає набагато більше ресурсів, ніж це закладено в рамках рентабельності. Інновації мають враховувати специфіку країн, в яких вони впроваджуються, особливість трудових відносин і менталітет виконавців. Навіть в двох сусідніх державах зі схожим життєвим укладом і державним устроєм може спостерігатися колосальна різниця при втіленні тих чи інших схожих інвестиційних проектів.

Широке впровадження інновацій вимагає аналогічного рівня розвитку управлінських і економічних трансформацій, зростання освіченості населення, підвищення кваліфікації рядових виконавців. Тому освоєння нових технологій, оснащення виробництва новим обладнанням зумовлює серйозні зміни і на рівні організації виробництва, його структурного та інфраструктурного наповнення. І чим більш кардинальними виявляються технічні нововведення, інновації, тим глибші повинні бути зміни на всіх вказаних рівнях.

Індивідуальні та колективні очікування споживачів в серйозній мірі впливають на особливість застосування інновацій в управлінні морегосподарськими комплексом. Крім того, результативність впровадження значно складніше оцінювати у випадку з технічними інноваціями. Лабораторне моделювання при перенесенні на практику дуже часто дає значні відхилення від прогнозованих величин, що ще більше ускладнює оцінку внеску впровадженої інновації в загальний результат. Більше того, економічний ефект часом нівелюється надмірно високою ціною нової технології, в результаті чого потрібні виключно довгострокові інвестиції.

Високі екологічні стандарти більшості сучасних інновацій автоматично призводять до зниження енергоємності виробництва, але разом з тим вимагають додаткових зусиль для подолання труднощів їх впровадження. З огляду на це дуже часто виникає необхідність розширення територіальної бази таких інновацій, залучення для реалізації подібних

проектів додаткових виробничих кадрів, які знаходяться на інших суміжних з основним виробництвом територіях. Іншими словами, потрібні способи активізації, залучення і мотивації учасників таких нововведень.

Незважаючи на очевидну вигоду впровадження інновацій, інноваційного підприємництва, в національній економіці, і особливо в управлінні розвитком МГК цьому сектору приділяється зовсім недостатньо уваги. Серйозними перешкодами для нього виступають бюрократія, відсталість і інертність, брак структурно-управлінського досвіду, боязнь нового, небажання освоювати передові маркетингові методи. У чималому ступені заважає даному розвитку і дефіцит капітальних коштів.

В новітній історії України структурні форми і методи державного управління в сфері морегосподарської діяльності не завжди відповідали ресурсній базі і комерційній спрямованості розвитку країни як морської держави, і це істотно гальмувало реалізацію завдань модернізації. Разом з тим, загальновідомо, що розвиток ринку інновацій призводить до тектонічних зрушень в економіці, формуються цілі галузі, галузеві підприємства та наукові установи, які їх обслуговують, готують фундамент для подальшого розвитку. Одночасно з цим відбувається витіснення і відмирання деяких старих форм. В процесі цієї ротації важливо не упустити той момент, коли критична маса можливостей для інноваційного прориву, в тому числі і при використанні морського потенціалу країни, досягне свого природного піку.

У ситуації, коли, з одного боку, існує дефіцит державних фінансових резервів, а з іншого боку, все гостріше відчувається необхідність інноваційних змін, інвестування в них, впровадження енергоємного та ресурсозберігаючого обладнання, найбільш виправданим стає застосування непрямих методів державної підтримки господарсько-економічної діяльності (зниження податків і мит, запровадження податкових канікул, створення вільних економічних зон тощо.)

V. В якості фундаментального пріоритету української держави Закон України «Про основні засади розвитку інформаційного суспільства в Україні на 2007-2015 роки» розглядає побудову спрямованого на інтереси людей, відкритого і налаштованого на постійний розвиток інформаційного суспільства, в якому кожен індивід володіє можливостями акумулювати і поширювати знання, інформацію, мати до цих інтелектуальних ресурсів вільний доступ і за рахунок цього в максимальному ступені реалізовувати власний потенціал, тим самим досягати істотного особистісного зростання і сприяти гармонійному розвитку суспільства, підвищувати якість життя і навколишнього середовища. Це інформаційне, воно ж постіндустріальне, суспільство відображає новий етап розвитку сучасної цивілізації, в ході якого головними продуктами промислового виробництва виступають не енергія і предмети, а знання та інформація..

Потенціал модернізації, який містить в собі інформаційне суспільство, можна розглядати стосовно України як потенціал гігантського стрибка вперед, який зміг би гарантувати їй місце в числі лідерів сучасного виробництва, закласти основи довгострокового громадського та технологічного розвитку, створити передумови для поліпшення соціально-економічних відносин, зростання добробуту населення, подальшої демократизації суспільно-політичного життя [54, с. 37].

Також існує величезна потреба в створенні єдиного механізму інформаційного моніторингу та його обкатки на передових проектах, відстеження рівня інформатизації всіх процесів в суспільно-політичному та соціально-економічному житті суспільства, впровадження механізмів точкового контролю в органах державного управління - як на національному, так і на регіональному, а також галузевому рівні [97, с.7].

З цією метою необхідно якомога швидше почати формувати інформаційно-контрольний механізм у державному управлінні, що містить розгорнуті бази даних і бази знань, обладнання сучасних захищених сховищ для них, що разом з глобальною комп'ютерною мережею, бездротовими

технологіями доступу в Інтернет відкриє можливість для високошвидкісного доступу до них з будь-якого кінця країни, куточка планети, виробничої площадки, управлінської структури або наукової установи [55, с.101].

З метою підвищення прозорості, ефективності та оперативності державного управління МГК необхідне створення такого механізму налагодження, підтримки і розвитку виробничих зв'язків, визначення інтересів і потреб суб'єктів і об'єктів морегосподарського комплексу, при якому активне застосування інформаційно-контрольного механізму для отримання підсумкових відомостей про діяльність організацій і установ забезпечувало б максимально ефективний аналіз отриманих даних і вироблення на їх основі продуктивних рішень[113, с. 21]

У зв'язку з цим важливе значення має вивчення громадської думки як специфічного маркера певних настроїв і тенденцій в суспільстві, характерних проявів масової свідомості і супутніх йому феноменів - стереотипів, помилок, ідеологем, явне або приховане ставлення окремих соціальних верств, груп і співтовариств до різних явищ суспільно- економічної дійсності. Вивчення громадської думки, періодичні заміри глибини соціальної апатії або, навпаки, наснаги, очікувань дозволяє отримати вичерпну картину стану масової свідомості, процесів, які відбуваються в ньому, створює передумови для дієвого контролю за органами влади і управління в самих різних галузях і секторах суспільно-економічної життя[61, с. 196].

В якості суб'єктів громадської думки необхідно розглядати соціальні спільності різних рівнів - від націй і класів до соціальних груп і субкультурних спільнот, кожна з яких має цілу низку ознак, які характеризують її спільністю інтересів, норм поведінки, моральних оцінок, критеріїв ідентичності тощо [44, с. 31].

В рамках плюралізму думок, до суб'єктів громадської думки відносяться будь-які соціальні групи. У той же час прихильники моністичної точки зору до суб'єктів громадської думки відносять тільки значні людські спільноти - такі як народ, нація, етнос, а всі інші суб'єкти громадської думки

озвучують, за їхнім переконанням, лише фрагментарну точку зору частини індивідів.

Інформаційно-контрольний механізм державного управління МГК в першу чергу повинен бути зосереджений на наступних напрямках:

1. Моніторинг стану МГК в поточний момент часу і визначення динаміки господарсько-економічних процесів.
2. Виявлення сутнісних причинно-наслідкових зв'язків, обумовленостей і протиріч, які створюють передумови для змін.
3. Системне прогнозування діяльності та перспектив розвитку МГК.
4. Проведення регулярного аудиту, а також контроль відповідності реально впроваджених інновацій, реалізованих програм і проектів базовим установкам і орієнтирам в розвитку.
5. Коригування і аналіз відхилень.
6. Аналіз потенціалу та перспектив, обговорення і розробка планів розвитку МГК.
7. Науково-технічний супровід розвитку МГК і формування кола завдань державного управління на всіх без винятку етапах розвитку.

Такий механізм дозволяє проводити системний аналіз стану МГК, визначати тенденції розвитку, оперативно виявляти проблемні сектори і ділянки, здійснювати профілактику їх виникнення, створювати об'єктивні передумови для розробки збалансованої комплексної морської політики держави в частині розвитку виробничих технологій і впровадження інновацій.

VI. Завдання реформування і переоснащення в Україні системи державного управління зумовлюють необхідність підвищення якості управління персоналом, впровадження різних інновацій в роботі з кадрами. У цьому процесі важливе місце займає розвиток мотиваційного механізму. Мотивація повинна бути прив'язана безпосередньо до кожного виду діяльності в силу того, що завдання вироблення та впровадження ефективного механізму сьогодні актуалізоване як для всієї системи державного управління,

так і окремих її галузей - страхової, фінансової, інфраструктурної, аграрної, морегосподарської та інших видів діяльності [4, с. 101].

Безумовно, кожна галузь господарювання має певну специфіку, виявлення і облік якої при виробленні мотивації грає важливу роль. Разом з тим існують такі мотиваційні механізми, яким притаманний універсальний характер, і через це вони працюють в будь-яких сферах діяльності, а їх застосування дає позитивний ефект і в масштабі однієї галузі і на рівні державного управління. Таким чином, загальна мета мотиваційного механізму державного управління, незалежно від сфери діяльності, полягає в узгодженні економічних інтересів держави, окремо взятої структури, організації і персонально кожного працівника за допомогою досягнення кінцевих цілей господарсько-економічної діяльності та адекватної винагороди працівників за їх трудовий внесок.

Мотивовані кадри є неодмінною умовою реалізації реформ і ефективного управління будь-якою структурою, від маленького виробничого відділення до держави. Звідси мотивацію як фактор зростання ефективності управління потрібно розглядати як систему комплексного впливу на трудовий колектив, структуру, сферу діяльності, держави в цілому, який призводить до підвищення продуктивності їх діяльності, а це, в свою чергу, позитивно впливає на кожного окремо взятого індивіда, його функціонування. І такі ж екстраполяції правомірні для всіх інших суб'єктів державного управління.

В системі державно-управлінських функцій мотиваційний механізм виконує одну з провідних стимулюючих функцій, так як ні якісне планування та прогнозування, ні досконала організація виробництва, ні ефективний контроль не гарантують належного результату, якщо безпосередній виконавець позбавлений мотивації, слабо зацікавлений в досягненні поставлених перед ним цілей [142, с. 215].

Особливість мотиваційного механізму полягає в тому, що він часто позбавлений досить чіткого структурного наповнення, хоча і має ряд

характерних ознак. Тому невірні відображення або спотворення мотиваційного механізму, як правило, поширюються на весь апарат державного управління. В рамках цієї закономірності мотиваційний механізм державного розвитку МГК характеризується своїми особливостями, в силу чого може застосовуватися як планомірно, так і спонтанно.

Крім того, він знаходиться в тісному зв'язку з причинно-наслідковим механізмом управлінської діяльності, а також з базовою метою державного управління - досягненням позитивних результатів, соціально-економічного зростання, так як мотивувати можна діяльність і окремих індивідів, і систему державного управління в цілому. Таким чином, мотиваційний механізм державного управління розвитком МГК має важливе значення у створенні соціально орієнтованої, правової, процвітаючої демократичної держави.

Неадекватна винагорода за якісне виконання функцій держави сприяє виникненню корупційних дій, а брак контролю та протидії породжують безкарність і розростання цього явища. В силу того, що корупція суттєво уповільнює економічне зростання і виступає в ролі індикатора неефективного державного управління, актуальною стає розробка і впровадження ефективних контрзаходів і перешкод для поширення даного соціально небезпечного явища [125, с. 123].

У цьому контексті досягнення позитивного балансу між невідворотністю покарання за корупційні дії і дієвою системою виробничих стимулів, в числі яких на першому місці справедлива оплата праці, дозволяє наблизитися до зниження корупції в масштабах держави до рівня фрагментарних і таких, що не визначають систему проявів. Разом з тим досягнення максимального ефекту від використання мотиваційних механізмів можливо лише тоді, коли мотивацію відтіняє суворе і неминуче покарання за їх невиконання.

Для того щоб дати порівняно вичерпну характеристику соціального механізму державного управління розвитком морегосподарського комплексу, необхідно дати визначення такого поняття, як «соціальний механізм».

Соціальні явища і процеси - це суть відображення тих взаємозалежних і взаємообумовлених відносин, які існують між людьми, соціальними верствами і групами, структурами, що їх організують і представляють, і наповнюють предметним змістом життя і розвиток соціуму [188, с. 164]. Високу універсальну функціональність даної взаємодії забезпечує соціальний механізм, який являє собою сукупність прийомів, методів, технологій реалізації соціальних ідей, досягнення поставлених цілей, задоволення індивідуальних і суспільних потреб.

Реалізуючи функцію суспільного життя, соціальний механізм володіє характеристиками, які визначають рівень розвитку суспільних відносин, співвідношення прогресивних і консервативних, передових і традиційних, еволюційних і кардинальних процесів взаємодії різних соціальних груп, їх організацій, держави і окремих індивідів, ступень соціальної активності населення, поточну геополітичну обстановку і регіональну специфіку країни, стан культурного шару, релігійність, духовність, соціально-економічний уклад і спосіб життя людей як спільноти.

Під соціальним механізмом державного управління розвитком морегосподарського комплексу мається на увазі сукупність і логічний взаємозв'язок соціальних елементів, процесів і закономірностей, за допомогою яких суб'єкт державного управління балансує потреби, інтереси і цілі держави, суб'єктів морегосподарської діяльності та населення на основі керуючих впливів, закріплює їх у своїх управлінських рішеннях і діях і практично проводить їх в життя, спираючись на державну владу.

Соціальний механізм обумовлює актуальність виявлення для кожного управлінського явища його репрезентативної соціальної функції, соціальної ролі та значущості у ланцюжку «потреби - - інтереси - цілі - рішення - результати дії».

Враховуючи підприємницький характер морегосподарської діяльності і адекватність ринкової форми господарювання необхідним є дотримання певних постулатів:

- визнання високої соціальної значимості ефективного функціонування МГК, і позиціонування МГК як соціального середовища;
- відтворення ринково орієнтованих типів соціальних відносин,
- формування підприємницької середовища соціально-суб'єктного типу, в якому цітко задекларовані цінності та відповідальність за результати;
- встановлення відносин соціального партнерства між суб'єктами морегосподарської діяльності як активної продуктивної сили, державою як суб'єктом управління всіма сферами суспільства та інститутами громадянського самоврядування;
- взаємне задоволення інтересів суб'єктів МГК як об'єктів впливу і держави як суб'єкта управління на основі їх паритету у відносинах і взаємодоповнення в можливостях.

Зазначена сукупність управлінських механізмів становить основу технологічної державно-управлінської підсистеми. В якості єдиного механізму поряд з об'єктною (збалансоване функціонування всіх елементів МГК) і суб'єктною (апарат державної влади) підсистемами ця структура утворює єдиний комплексний механізм державного управління МГК.

Висновки до розділу 2

Визначено, що участь органів державної влади в реалізації планів з розвитку морегосподарського комплексу мінімальна і має формалізований характер, що привело до вкрай невтішних наслідків, а саме: втрачено потенціал вітчизняного флоту; відбулось катастрофічне скорочення морських перевезень (падіння обсягів українських експортно-імпортних вантажоперевезень на вітчизняних судах – з 75 до 7,5% в загальній масі морських вантажоперевезень); продовжується тенденція втрати транзиту; наявна висока зношеність основних фондів морського господарства України; продовжується деградація системи безпеки на морському транспорті; зруйновано матеріально-технічну базу Військово-Морських сил України та

Морської охорони Державної прикордонної служби України. Також констатовано невідповідність наявних потужностей у морських торговельних портах регіонів України потребам ринку; відсутність державних програм розширення пропускної здатності морських торговельних портів; недостатню розвиненість допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг; низький рівень гарантій при зберіганні і транспортуванні; низьку інвестиційну привабливість більшості галузей комплексу; відсутність стимулюючої фіскальної політики; відсутність ефективної системи підготовки висококваліфікованих фахівців та працевлаштування випускників морських навчальних закладів.

Констатовано системну кризу, характерними рисами якої є: структурна деформація, порушення міжгалузевих зв'язків і пропорцій, технологічна деградація більшості галузей, перебування третини всіх суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу у стані, близькому до банкрутства.

Визначено, що морегосподарська діяльність включає два базових аспекти – економічного та соціального, які визначають соціо-еколого-економічний стан певної території та дають змогу реалізувати такі завдання, як економічна самостійність і розвиток, рівень розвитку соціальної сфери, економічна безпека на морі. Дослідження архітекtonіки морегосподарського комплексу дало змогу провести групування чинників відповідно до їх цільового впливу на забезпечення сталості розвитку об'єкта, а саме:

а) чинники, що визначають економічну самостійність і розвиток: морська торгівля, імпорт і експорт, морський пасажирський флот, рекреаційна діяльність, вуглеводневі і мінеральні корисні копалини, видобуті на морському шельфі, промислове рибництво та рибальство, морські біоресурси;

б) чинники, що визначають економічну і військово-політичну безпеку: захист акваторії, узбережжя, морських споруд і комунікацій на стратегічно важливих напрямках, збереження і збільшення військової, дипломатичної та

економічної присутності в регіонах, що входять до кола національних інтересів України, виконання миротворчих місій за мандатом ООН, збереження впливу за кордоном, що забезпечує безпеку інвестицій;

в) чинники, що визначають рівень розвитку соціальної сфери: стан розвитку соціальної інфраструктури; доступність охорони здоров'я, освіти, культури; можливість вирішення житлової проблеми; змістовне проведення вільного часу; прожитковий рівень пенсій, стипендій; чітке функціонування комунальної сфери.

Доведено, що стійка тенденція нарощування зовнішньоекономічних зв'язків із Західною Європою та іншими країнами світу розкриває нові горизонти економічного зростання України через відновлення та розвиток власного морегосподарського комплексу. Обґрунтовано необхідність розробки базових стратегічних документів, які б виважено, з наукових позицій визначали шляхи розвитку комплексу, об'єднували інтереси всіх сфер господарювання у процесі природокористування, встановлювали пріоритетність забезпечення енергозбереження та екологічної безпеки господарської діяльності, забезпечували збереження біологічного різноманіття та відтворення природних ресурсів на морях і в прибережній зоні.

Визначено, що для розв'язання великої кількості накопичених проблем у сегментах взаємних економічних інтересів держави і суб'єктів комплексу потрібно вирішення таких першочергових завдань: підвищення інвестиційної привабливості та залучення фінансово-промислових груп; модернізація інфраструктурного забезпечення, здійснення широкомасштабної кооперації, впровадження ресурсозберезувального підходу до експлуатації унікальної природно-ресурсної бази, максимальне залучення кадрового та наукового потенціалу. Доведено, що модернізація державного управління морегосподарського комплексу та впровадження стимулювальних заходів, спрямованих на відтворення ресурсів та модернізацію виробництва, забезпечить утримання суб'єктів господарської діяльності, що входять до

морегосподарського комплексу, від трофейного, виключно споживацького способу підприємництва.

Зробивши оглядовий аналіз соціально-економічних і військово-політичних реалій, в умовах яких сьогодні працює і розвивається українська портова галузь, констатовано, що постійно зростаюча конкуренція на ринку вантажно-розвантажувальних та інших портових послуг при поглибленні спеціалізації регіональних ринків праці висуває як неодмінні умови збереження конкурентоспроможності, необхідність підтримки на високому техніко-економічному рівні основних активів морських торговельних портів.

Доведено необхідність відмовлятися від суто адміністративних методів державного управління портовою галуззю і переходити до співпраці між приватними власниками, інвесторами і державою за такими напрямками: технологічна модернізація виробництва, проведення робіт з днопоглиблення та спорудження глибоководних причалів, переговорний процес з «Укрзалізницею» про розширення нею пропускної здатності окремих ділянок залізниці і припортових станцій, інвестування в підготовку кадрів.

Одночасно із заходами щодо підвищення інвестиційної привабливості тих чи інших портових господарств як основи регіональних морегосподарських комплексів, пошуком і залученням самостійних гравців для будівництва портових терміналів, оптимальним видається поділ функцій між власниками портових площ, під'їзних шляхів, інфраструктури і стивідорними компаніями.

Доведено, що системний розвиток портових господарств регіональних морегосподарських комплексів, стимулювання відновлення українського суднобудування, забезпечення конкурентоспроможності рибпромислової і переробної галузі, курортного та туристичного бізнесу, мобілізація зусиль влади є потужним рушієм для виведення економіки країни із кризового стану.

Результати дослідження автора опубліковано у таких джерелах [23; 24; 28].

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

3.1. Стратегічний підхід до модернізації державного управління розвитком морегосподарського комплексу

Результативне функціонування морегосподарського комплексу України є основою для успішної реалізації економічних, соціальних, внутрішньо-і зовнішньополітичних пріоритетів територій морського та приморського середовища як на регіональному, так і на загальнодержавному рівні. Звідси ефективний розвиток морегосподарського комплексу вважається одним з першорядних державних завдань [234]. Незважаючи на це, цілий ряд проблем в стратегії і тактиці розвитку морегосподарського комплексу сьогодні залишається не вирішеним - що особливо негативно позначається на якості товарів та послуг суб'єктів морегосподарської діяльності. В таких умовах посилюється значення державного управління функціонуванням морегосподарського комплексу. Державна підтримка морської галузі повинна здійснюватися на підставі використання економіко-правових стимулів і реалізації організаційних заходів, що підвищують зацікавленість національних та іноземних інвесторів. В такій ситуації дослідники економіко-правового напрямку повинні активізувати пошук найбільш ефективних інструментів удосконалення роботи окремих підприємств морського транспорту та реалізації господарських відносин галузі в цілому [46, с. 8].

Відповідно до практики функціонування МГК, сформовані методи державного управління вкрай неефективні в частині формування сприятливих умов розвитку морегосподарської діяльності, ефективного використання морського потенціалу України, створення конкурентного

середовища, котре відповідало б основам сучасного ведення бізнесу, гармонізації відносин між державними та приватними підприємствами морського господарського комплексу, а також між підприємствами галузей комплексу та органами місцевого самоврядування.

Саме тому пропонується якісно нова концепція державного управління розвитком морського господарського комплексу, яка дозволить скасувати існуючі протиріччя і проблеми, задіявши методи програмно-цільового управління, основні положення системного підходу та інноваційний менеджмент. Узагальнена структура цієї концепції представлена на рис.3.1.

Щоб за допомогою адміністративних, економічних та спеціальних методів управління сприяти розширенню конкуренції та економічному зміцненню підприємств морського господарського комплексу, концепція державного управління розвитком морського господарського комплексу повинна спиратися на аналіз усталеної системи державного управління морським комплексом, досвід пристосування суб'єктів господарювання комплексу до ринкових умов та інновацій, враховувати чинники фондоозброєності праці та оцінку середнього віку основних виробничих фондів в контексті відповідності нормативному терміну служби. У Додатку Н системно представлено стратегічні напрями та інструментарій державного управління та регулювання розвитком МГК.

Збалансування інтересів усіх суб'єктів відносин - співробітників і власників підприємств морського господарського комплексу держави, асоціацій підприємств комплексу, спеціалізованих громадських організацій та благодійних фондів - є безпосередньою метою державного управління в даній сфері і має бути орієнтовано на створення і реалізацію дієвих конкурентних переваг підприємств морського господарського комплексу на всіх без виключення ринках: регіональному, національному, міжнародному.



Рис. 3.1. Концепція державного управління розвитком МГК

Джерело: запропоновано автором

Дотримання основних принципів державного управління розвитком морегосподарського комплексу сприяє реалізації поставлених завдань і досягненню масштабних цілей. Для цього доцільно:

- розцінювати інфраструктуру та підприємства, що здійснюють морегосподарську діяльність в комплексі з її регіональними і функціональними особливостями як цілісний об'єкт державного управління.

- дотримуватися принципу цілеспрямованості, що означає відповідність елементів системи визначеній меті, а також цілеспрямованість надає процесам державного управління активного характеру, уможливорює перехід до стратегії економічного зростання.

- дотримуватися принципу взаємоузгодженості - передбачає наявність взаємоузгоджених елементів, таких як: нормативно-правові важелі; бюджетно-фінансове регулювання та цільова підтримка окремих регіонів – лідерів та регіонів середнього і депресивного розвитку; державні регіональні програми розвитку; створення та розвиток спеціальних економічних зон у певних регіонах; розвиток міжрегіонального та прикордонного співробітництва.

- зберігати основні функції в процесі управління і контролю за цільовим використанням ресурсного потенціалу.

- додержуватися законів міжнародного морського права і дотримуватися морських традицій.

- дотримуватися принципу системності – з одного боку, національну економіку в цілому та МГК зокрема слід розглядати як єдиний об'єкт управління, а з іншого, – як сукупність порівняно самостійних підсистем. Системність передбачає певну черговість у виконанні заходів державного управління стосовно окремих об'єктів.

- дотримуватися принципу адекватності - характеризує максимальне наближення теоретичної моделі механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу до об'єктивних закономірностей і тенденцій розвитку національної економіки. Запобігання втрати адекватності

досягається через уточнення мети при зміні обставин, орієнтацію на постійне оновлення, урахування темпів розвитку керованих об'єктів при формуванні управлінських рішень.

- дотримуватися принципу альтернативності - ґрунтується на потребі прийняття альтернативних рішень у разі існування якісно різних варіантів розвитку галузі. Головна проблема практичного втілення цього принципу полягає у відокремленні тих варіантів розвитку, які можуть бути здійсненими від тих, які неможливо реалізувати.

- дотримуватися принципу об'єктивності - полягає в тому, що нормативні документи щодо державного управління розвитком морегосподарського комплексу повинні розроблятися на основі статистичних даних, офіційних даних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, результатів наукових досліджень.

- дотримуватися принципу науковості - забезпечує постійне удосконалення методології та використання світового досвіду в сфері державного управління розвитком морегосподарського комплексу;

- дотримуватися принципу поступовості - адміністративні методи замінюються правовими та економічними в міру створення об'єктивних умов – демонополізації, приватизації, стабілізації тощо.

- поглиблювати інтеграцію, перш за все технологічну, між регіональними морегосподарськими комплексами, грузоутворюючими і грузопоглинаючими пунктами;

- забезпечити суб'єктам господарювання рівні умови функціонування;

- поєднання індикативності та директивності при здійсненні виконавчо-розпорядчої діяльності органів державної влади у цій сфері. Система директивного планування повинна перейти на програмно-цільовий метод управління, який означає поєднання механізмів саморегулювання - впливає на принципи державного управління та змінює їх до рівня, який гарантує становлення конкурентно-ринкового механізму чи забезпечує його ефективне функціонування.

На основі зазначених принципів в дисертації визначені головні завдання, реалізація яких дозволить підвищити результативність державного управління розвитком морегосподарського комплексу :

- системне застосування механізмів антимонопольного регулювання;
- плановий розвиток і модернізація об'єктів морегосподарського комплексу ;
- скасування заборон і обмежень економічного та адміністративного характеру, що заважають конкуренції;
- поступове зниження впливу за допомогою тарифного регулювання і заміщення його впровадженням вільних тарифів;
- формування рівноправного доступу до інфраструктури морегосподарського комплексу для різних суб'єктів господарювання;
- застосування передових інформаційних технологій, інновацій в сфері логістики;
- методологічне вдосконалення державного управління розвитком морегосподарського комплексу держави та її регіонів.

Для повноцінної реалізації пропонованої концепції необхідно структурувати процес прийняття належних рішень суб'єктами державного управління, для чого позначити чотири рівні конкуренції суб'єктів морегосподарського комплексу. Це локальний, регіональний, міжрегіональний і міжнародний рівні конкуренції.

У той же час цілий ряд внутрішніх і зовнішніх чинників, що впливають на якість конкурентного середовища, визначає і методологію державного управління розвитком морегосподарського комплексу.

До групи зовнішніх чинників входять різні аспекти природно-географічних, історичних, інфраструктурних, соціально-економічних і політичних тенденцій і процесів. До внутрішніх, на рівні певної території (керовані) чинників слід віднести такі: структура та спеціалізація регіональної економіки, людський потенціал, інвестиційна привабливість

регіону, міграційні тенденції, підприємницька активність, міжрегіональні зв'язки тощо.

Вплив внутрішніх чинників виражається насамперед у підвищенні продуктивності роботи підприємств морегосподарського комплексу через стандартизацію продукцію та послуг, вдосконалення тарифної політики, оптимізацію строків і якості обслуговування вантажів, інші аспекти виробничого процесу.

Застосування традиційної методології при виконанні поставлених завдань - диференційована і комплексна оцінка, зіставлення по заданих параметрах - безпосередньо пов'язано з використанням таких основних методів та інструментів:

- поліпшення законодавчого забезпечення діяльності різних суб'єктів морегосподарського комплексу;

- впровадження податкових пільг і інших стимулів, які гарантують зростання стабільності податкових надходжень і зростання підприємницької ініціативи у суб'єктів морегосподарського комплексу;

- модернізація інфраструктури морегосподарського комплексу, що прямо впливає на зростання інвестиційного потенціалу;

- приведення тарифів на послуги суб'єктів морегосподарського комплексу у відповідність з економічними реаліями за допомогою застосування механізмів ціноутворення і врахуванням аналогічних тарифів у підприємств-конкурентів.

Важливою складовою концепції є створення алгоритму оцінки і уточнення макропоказників, необхідних для визначення ефективності та якості державного управління розвитком морегосподарського комплексу.

Концепція, що запропонована до розгляду в даній роботі, розглядає стратегічне планування в якості одного з магістральних векторів розвитку морегосподарського комплексу, а тому може бути покладена в основу методології його стратегічного маркетингу.

При цьому всі без винятку процеси стратегічного планування можуть використовуватися не тільки за своїм прямим призначенням - для створення і впровадження програм економічного розвитку морегосподарського комплексу, модернізації інфраструктури, реалізації великих інфраструктурних проектів - але і в якості ефективних антикризових заходів [212, с.101].

Послідовність стратегічного планування державного управління розвитком МГК наведено на рис.3.2.

В його основу покладено десять послідовних взаємовизначаючих етапів:

- обґрунтування завдань і цілей перспективного розвитку морегосподарського комплексу;
- оцінка потенціалу та чинників розвитку МГК, що заснована на специфіці формування внутрішньорегіональних і міжрегіональних зв'язків. Опрацювання найбільш імовірних сценаріїв розвитку;
- визначення існуючих регіональних переваг, з метою посилення потенціалу МГК, а також додання нових, виявлених в ході аналізу регіональних особливостей;
- розробка концепції державного управління розвитком морегосподарського комплексу;
- розробка плану заходів щодо впровадження розробленої концепції, що базуються на інвестиційно-інноваційному синергізмі в економічній і соціальній сферах;
- розробка механізму реалізації стратегії (нормативно-правове, організаційне, інформаційне, фінансове забезпечення тощо);
- реалізація стратегії розвитку морегосподарського комплексу;
- розробка та впровадження програм економічного розвитку морегосподарського комплексу за пріоритетними напрямками стратегії;
- аналіз ефективності та продуктивності реалізованої стратегії;

- внесення змін і доповнень в ланцюг поставлених і досягнутих цілей, а також в методи їх досягнення.

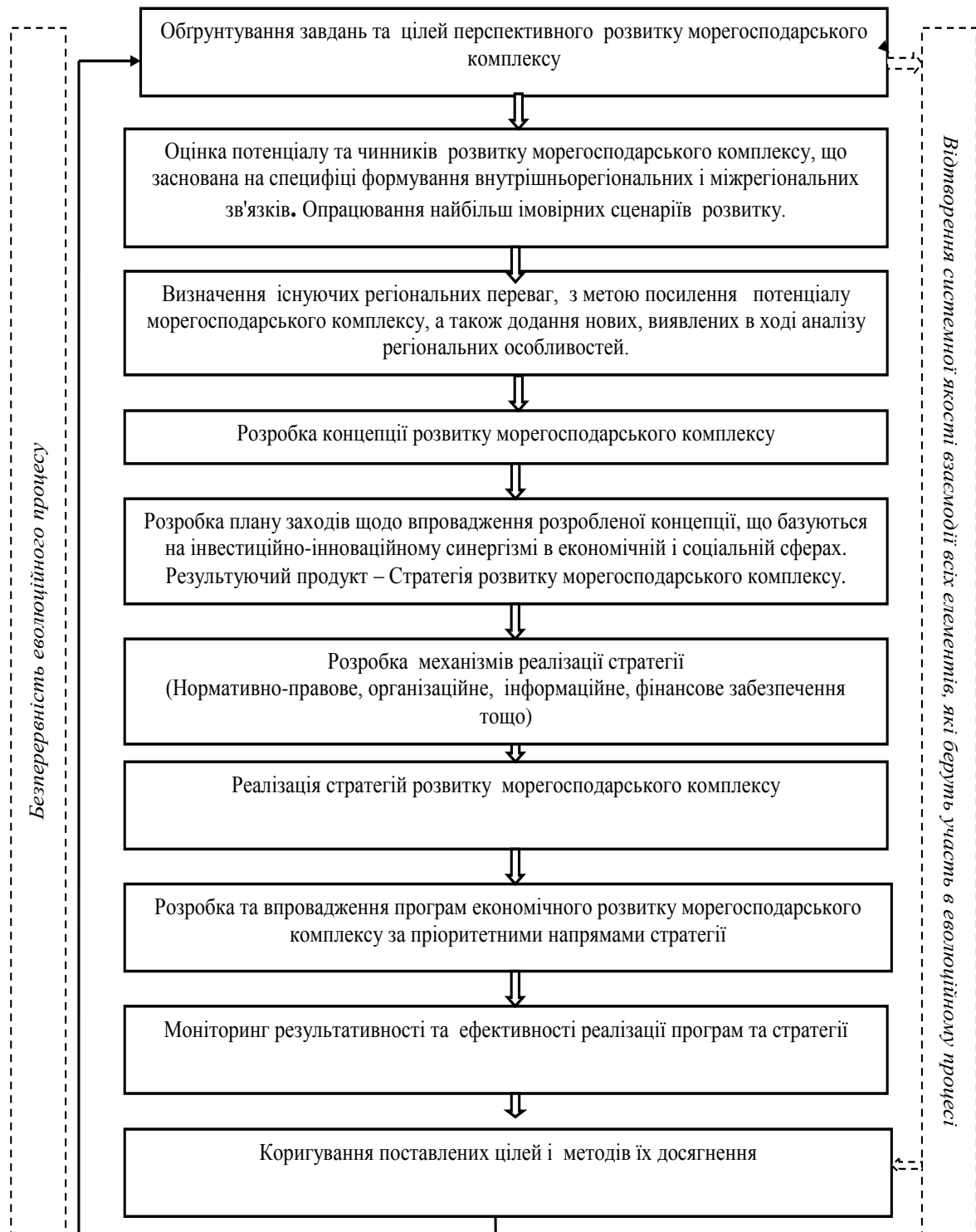


Рис. 3.2. Послідовність стратегічного планування розвитку морегосподарського комплексу

Джерело: систематизовано автором

Розглянемо дані етапи більш детально.

I. Обґрунтування завдань і цілей перспективного розвитку морегосподарського комплексу.

Комплекс цілей, поставлених в якості досяжного горизонту розвитку, затребуваних часом, обґрунтованих науково, збалансованих за критеріями розмірності, реалістичності, орієнтованості в часі і позбавлених явних протиріч, гарантовано призводить до стабільного, поступального, результативного розвитку морегосподарського комплексу. Всі цілі і завдання умовно можна розділити на загальні і конкретні. Загальні цілі визначають поточний стан розвитку об'єкта дослідження в конкретні моменти часу. Вони характеризуються, з одного боку, чіткістю і лаконічністю, з іншого - гнучкістю, що допускає трансформацію в контексті мінливих економічних індексів. Поряд з констатацією якості розвитку, загальні цілі виступають в ролі маркерів для різних ітерацій. І вони ж складають основу для визначення конкретних цілей, які виступають в ролі деталізованих кількісних орієнтирів, за допомогою яких здійснюється контроль за розвитком морегосподарського комплексу [20, с. 8].

II. Оцінка потенціалу та чинників розвитку морегосподарського комплексу, що заснована на специфіці формування внутрішньорегіональних і міжрегіональних зв'язків. Опрацювання найбільш імовірних сценаріїв розвитку.

На даному етапі розглядаються внутрішні і зовнішні чинники, що обумовлюють функціонування конкретного морегосподарського комплексу, визначаються різноманітні сприятливі і несприятливі чинники: історико-географічні, виробничі, торговельні, ресурсні, демографічні тощо. Одночасно з цим аналізується загальна соціально-економічна обстановка в державі і світі, так чи інакше коригуюча будь-які господарські процеси.

Використовуючи комплексний аналіз соціального, економічного та інституційного стану екзогенного середовища, проводиться оцінювання та

можливості коригування зовнішніх впливів та ресурсів, залучення яких може сприяти розвитку морегосподарського комплексу.

Слідом за цим шляхом зіставлення основних показників росту і розвитку інших регіональних морегосподарських комплексів здійснюється територіальний бенч-маркінг.

Необхідність процесу стратегічного планування обумовлений усвідомленням обмеженості наявних ресурсів як однією з ключових обставин, яка змушує управлінців звертатися до стратегії. Якщо ресурсів достатньо, в розробці стратегії їх використання немає необхідності. Інша справа, коли їх недостатньо. Тоді доводиться або точно визначати пріоритет і напрями діяльності, які можуть бути реально забезпечені наявними ресурсами, або шукати способи їх залучення: оцінювати, що з того, що є, можна для цього використовувати, вибудовувати схеми, виділяти критичні точки цих схем, формувати спеціальні сценарії дій у цих точках, аналізувати різні варіанти розвитку подій, оцінювати баланс витрат, ризиків тощо [225, с. 330].

Стратегічний підхід дає змогу максимально ефективно використовувати можливості наявних ресурсів для досягнення поставлених цілей. Стратегічне планування – необхідна умова взаємного узгодження окремих дій, реалізованих на різних рівнях управління, можливість уникнути хаосу розділених операцій. Стратегічне планування забезпечує цілісність діяльності, дає можливість будувати її максимально цілеспрямовано й ефективно, але, зі свого боку, вимагає опрацьованих відповідей на питання про сенс, орієнтири та обставини діяльності (при цьому подібні відповіді неможливо дати один раз, до їх формулювання необхідно повертатися у зв'язку з постійною зміною обставин діяльності)[130, с.58].

Стратегічне планування розвитку морегосподарського комплексу має стати дієвим інструментом, що забезпечує єдність дій різних елементів системи управління, забезпечуючи її мобільність в умовах змін зовнішнього середовища. Для цього необхідно:

- визначити систему пріоритетних напрямів розвитку певного регіону в рамках обраного цільового сценарію;
- несутеречливо поєднати в єдиному стратегічному баченні уявлення, що виникають на різних рівнях управління, з одного боку, та інформацію про зовнішні умови та обставини діяльності, з іншого;
- визначити, яким чином перетворити це стратегічне бачення в планування конкретних дій, які треба здійснювати на різних рівнях управління.

III. Визначення існуючих регіональних переваг, з метою посилення потенціалу морегосподарського комплексу, а також додання нових, виявлених в ході аналізу регіональних особливостей.

У руслі процесу стратегічного планування доцільно використовувати весь спектр регіональних переваг - від близькості до сухопутних транспортних розв'язок, розвиненої інфраструктури до особливостей національного складу населення і професійної кадрової підготовки фахівців. Ці переваги становлять основу конкурентної переваги морегосподарського комплексу певного регіону в порівнянні з іншими конгломераціями. У той же час в ході розвитку морегосподарського комплексу виявляються і виникають нові конкурентні переваги, які ефективно державне управління покликане своєчасно виявляти і брати на озброєння.

Потенціал нереалізованих конкурентних переваг, які мають регіональну специфіку, оцінюється з точки зору перспективи їх впровадження. При цьому пріоритетним пропонується вважати розвиток ринкової інфраструктури, зміцнення горизонтальних зв'язків, безпеку морегосподарської діяльності, підвищення інвестиційної привабливості [21].

Таким чином, даний етап передбачає максимально повне використання регіональних переваг та мінімізацію ризиків, обумовлених різними несприятливими місцевими тенденціями.

IV. Розробка концепції державного управління розвитком морегосподарського комплексу.

Черговий етап стратегічного планування покликаний остаточно сформулювати цілі і завдання розвитку морегосподарського комплексу, визначити основні чинники впливу на нього, позначити механізми і принципи управління цим процесом. При цьому одним з пріоритетів концепції є вироблення найбільш ефективних рішень і їх апробація. Основою ж є формування першорядних напрямків розвитку морегосподарського комплексу, методів використання регіональних конкурентних переваг, акумулювання ресурсної бази розвитку.

V. Розробка плану заходів щодо впровадження розробленої концепції, що базуються на інвестиційно-інноваційному синергізмі в економічній і соціальній сферах. Результуючий продукт – Стратегія розвитку морегосподарського комплексу.

Етап починається з підготовки плану, складовими частинами якого є: завдання і терміни їх виконання, приблизний очікуваний результат, джерела, обсяги та графік фінансування, механізми контролю та комунікацій, особи, відповідальні за виконання пунктів плану, поточний аналіз процесу і внесення коректив. При цьому необхідно строго дотримуватися балансу витрат і результатів, що досягаються.

Частину розділів об'єктивним чином можна віднести до числа відносно самостійних. Це управління державними і корпоративними активами, включаючи нерухомість, землю і природні ресурси, оптимізація витрачання бюджетних і позабюджетних коштів як спосіб додаткового фінансування розвитку морегосподарського комплексу, залучення інвестицій, програми з підтримки малого і середнього бізнесу, налагодження діалогу та ефективної взаємодії з органами державної фіскальної служби, відновлення на основі ринкових законів колишніх господарських зв'язків, виробничої кооперації, розірваних під час зміни економічної моделі держави.

В край важливим є забезпечення стабільно високого інноваційно-інвестиційної потенціалу комплексу, який формується як на основі створення ефективного реального сектора, так і за допомогою віртуальних інструментів

маркетингу, громадської думки тощо [129]. При цьому необхідно мати на увазі таку особливість інноваційно-інвестиційного потенціалу – він формується протягом тривалого часу, а втратити його можна дуже швидко .

VI. Впровадження механізмів реалізації стратегії. Інформаційне, нормативно-правове, організаційно-управлінське, фінансово-економічне, матеріально-ресурсне і контролююче-оціночне забезпечення складають структуру реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу.

VII. Здійснення комплексу заходів, спрямованих на реалізацію стратегії розвитку морегосподарського комплексу.

Характерною особливістю даного етапу є прийняття оперативних управлінських рішень, здійснення практичних заходів і кроків на виконання прийнятого плану.

VIII. Розробка та впровадження програм економічного розвитку морегосподарського комплексу за пріоритетними напрямками стратегії.

Стратегія, з одного боку, являє собою завершальний етап у процесі стратегічного управління: місія – бачення – цілі – стратегія (цільовий аспект). З іншого боку, стратегія – це початковий етап в комплексі засобів досягнення визначених цілей: стратегічний план – програма – певний проект (реалізаційний аспект) [123, с. 14].

Відповідно принципу взаємоузгодженості має бути досягнуто поєднання регіональних стратегій з пріоритетними національними проектами, загальнодержавними транспортними та енергетичними стратегіями й іншими; сприятиме активізації інтеграційних процесів, досягненню прийнятного рівня життя на території окремих регіонів і країни в цілому, розширення можливостей участі регіонів і держави в глобальних процесах [47, с. 39]. Продовжуючи вертикальне структурування процесу регіональні та локальні програми і повинні бути пов'язані з різними державними цільовими програмами, затвердженими і підпорядкованими єдиній стратегії розвитку України як соціальної держави, що спирається на високотехнологічну та конкурентоспроможну економіку.

Таким чином, координація довгострокової стратегії розвитку морегосподарського комплексу має реалізовуватися через її деталізацію в програмах (причому головний принцип формування стратегічних документів "знизу вгору", де найбільш важливі цілі, завдання та проекти, прив'язані до конкретних територій).

IX. Моніторинг ефективності і продуктивності реалізованої стратегії.

Складовими частинами стратегічного управління розвитком морегосподарського комплексу є, з одного боку, план заходів, програми цілеспрямованих дій, а з іншого - систематичний контроль поточного стану і розвитку морегосподарського комплексу .

Для забезпечення ефективного функціонування та розвитку в довгостроковій перспективі необхідні пропорційність і збалансованість розвитку всіх складових потенціалу морегосподарського комплексу, тобто параметри розвитку повинні бути ретельно вивірені, витримані сформовані і багатогранно обґрунтовані задекларовані пропорції [110, с. 28].

Зіставлення показників, отриманих в ході моніторингу, з показниками, закладеними в стратегію розвитку, допомагає оцінити ефективність і продуктивність вже реалізованих заходів, визначених планом дій, сумісність стратегії з ресурсною базою, вимогами економічної безпеки підприємства. Якісний розвиток будь-якої системи соціально- економічних зв'язків можливий лише при їх коригуванні з урахуванням змін, що відбуваються у зовнішньому середовищі

X. Коригування поставлених цілей і методів їх досягнення

Безперервність стратегічного управління розвитком морегосподарського комплексу визначає відповідні тактичні управлінські рішення, що приймаються як на державному, так і на внутрішньокорпоративному рівні [209, с. 141].

Регіональний бенчмаркінг, який сьогодні активно розвивається в світі, забезпечує ефективне співвідношення попиту на товари та послуги

суб'єктів морегосподарського комплексу з новими пропозиціями, які формуються в ході розвитку світової економіки .

В цілому ж, бенчмаркетинг регіональної морегосподарської діяльності необхідно розробляти в контексті маркетингу всього регіону. Будучи ефективним, такий маркетинг сприяє соціально-економічному розвитку території, стимулює інтерес до неї нових суб'єктів господарювання, зайнятих у сфері морегосподарської діяльності, створює передумови для економічного зростання.

У цьому контексті головним завданням бенчмаркетингу морегосподарської діяльності є залучення до взаємовигідної співпраці різних суб'єктів підприємництва - за допомогою посилення існуючих і виявлення нових, що виникли в ході розвитку, переваг.

До числа дієвих методів бенчмаркетингу морегосподарського комплексу можна віднести: макро- і мікроекономічний аналіз, використання соціологічних і статистичних даних, вивчення людського потенціалу та ринку праці, впровадження системного підходу в здійсненні зв'язків з громадськістю та рекламному просуванню продукції та послуг.

Таким чином, всі перераховані заходи повинні скласти основу плану розвитку території, як загальної умови розробки успішної стратегії розвитку морегосподарського комплексу. У певному сенсі МГК як складна конгломерація виробничих, обслуговуючих, складських і вантажно-розвантажувальних послуг виступає в якості товару. Просуваючи його, ефективно управління задовольняє стійкий попит, який на ринку формують різні класи споживачів: бізнес, інвестори, органи державної влади, некомерційні організації та структури тощо. Подібна система дій впродовж тривалого періоду часу сприяє створенню, підтримці і розвитку конкурентних переваг суб'єктів морегосподарського комплексу, а з ним і переваг всього регіону. Застосування стратегічного планування в якості основного методу державного управління розвитком морегосподарського

комплексу створює передумови для прийняття ефективних та виважених управлінських рішень.

Розроблена в дисертаційній роботі концепція і система відкривають можливості для використання наукового підходу в процесах організації та планування, регламентування і координації, контролю і коригування управлінських рішень на державному рівні для ефективного забезпечення розвитку морегосподарського комплексу

3.2. Сучасні підходи до формування механізму державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону

Важливою передумовою розвитку економіки України є оптимальне використання її потенціалу, що є можливим за умови ефективного використання галузевих потужностей. Базовими галузями економіки, в яких реалізуються інвестиційні та інноваційні проекти, є паливно-енергетичний, агропромисловий, житлово-комунальний і машинобудівний комплекси та транспортна система [173].

Важливою складовою транспортної системи України є інфраструктура морегосподарського комплексу. Тож виявлення, формування та подальше використання різних інвестиційних ресурсів наповнює новим додатковим змістом державне управління розвитком морегосподарського комплексу регіону. Пожвавлення інвестиційного середовища і процесів, що відбуваються всередині нього, безпосередньо пов'язано з осмисленням і розвитком позитивних тенденцій в економіці країни та окремо взятих її регіонів, а також зі створенням перспектив для стійкого розвитку суб'єктів господарювання[43, с. 42].

Управління інвестиційними ресурсами відбувається відповідно до певних економічних законів і пов'язане з дією механізму управління, елементи якого перебувають у тісному взаємному зв'язку і становлять основу

процесу розробки і впровадження управлінської стратегії у сфері формування, накопичення та ефективного використання інвестиційних ресурсів морегосподарського комплексу регіону [100, с. 872]. Основні складові механізму управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону наведений на рис. 3.3.

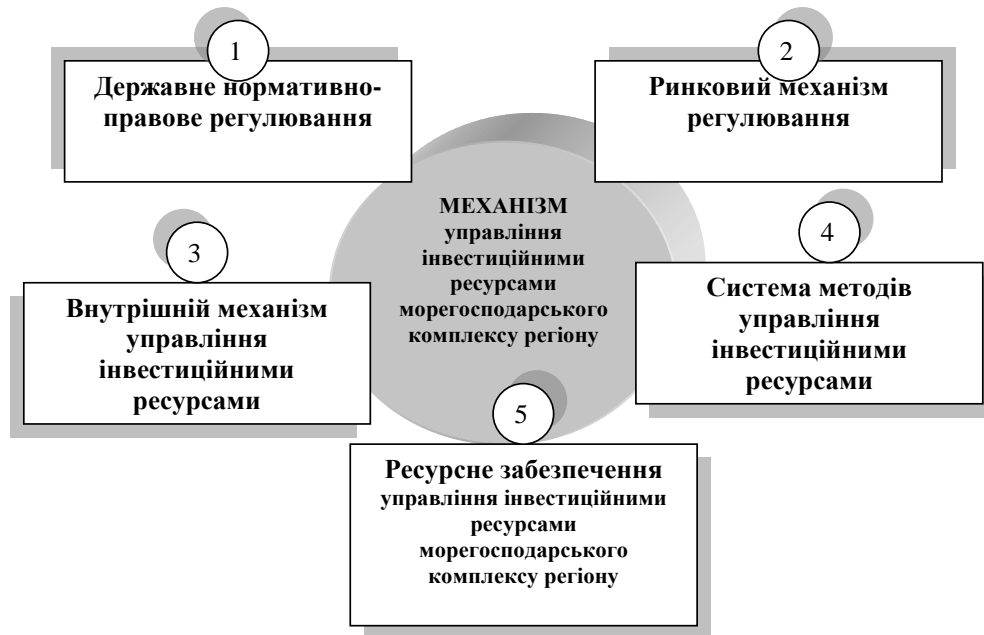


Рис. 3.3. Основні елементи механізму управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону

Джерело: систематизовано автором

Представлений на рис. 1 механізм складається з п'яти головних елементів: державне нормативно-правове регулювання; ринковий механізм регулювання; внутрішній механізм управління інвестиційними ресурсами; система методів управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону та ресурсне забезпечення управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону.

Державне нормативно-правове регулювання діяльності суб'єктів морегосподарського комплексу регіону реалізовується у вигляді різних законів і нормативних актів, що регламентують виробничо-господарську,

фінансову та інвестиційну діяльність. За допомогою цієї нормативно-правової бази держава здійснює свою внутрішню і зовнішню політику, спрямовану на збільшення інвестиційного потенціалу морегосподарського комплексу регіону і, отже, підвищення його конкурентоспроможності.

Ринковий механізм регулювання фінансово-господарської діяльності морегосподарського комплексу регіону діє у сфері фрахтового, товарного і фінансового ринків, беручи до уваги їх окремі сектори і сегменти. Баланс попиту та пропозиції на названих ринках визначає, з поправкою на державне регулювання, розмір тарифів на портові послуги, рівень цін на ресурси, волатильність ринку, ряд інших важливих чинників, що впливають на результативність операційної та інвестиційної діяльності суб'єктів морегосподарського комплексу регіону. При цьому об'єктивно, що з плином часу вагомість ринкового механізму регулювання інвестиційних ресурсів морегосподарського комплексу регіону буде тільки зростати.

Внутрішній механізм управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону регламентує всілякі управлінські рішення і спирається на різні внутрішні нормативні документи (статути, положення, цільові програми).

Державне регулювання та ринкова саморегуляція багато в чому визначають особливості і специфіку державного управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону. Це закладено в об'єктивній природі системоутворюючих процесів макроекономічного рівня, де кожен суб'єкт господарювання тією чи іншою мірою залучений в економічний простір більш розгорнутих, складних систем господарсько-економічної діяльності [213, с. 31].

Ресурсне забезпечення управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону орієнтоване на ефективну організацію і досягнення такого рівня спрямованості ресурсних потоків, що давав би змогу досягти максимального рівня оптимальності структури і результативності використання ресурсного потенціалу.

Слід зазначити, що поняття «ресурсний потенціал» застосовується, як правило, в наукових дослідженнях відносно територіальних структур, регіонів і держави в цілому [18].

Проте, враховуючи, що основними складовими їх ресурсного потенціалу є саме підприємства, застосування цієї категорії стосовно конкретних суб'єктів господарювання видається теж доцільним. Ресурсний потенціал є не просто сукупністю окремих видів ресурсів, а системою, яка базується на комплексній взаємодії всіх елементів, що дає можливість досягти позитивного синергетичного ефекту системи [184, с. 190].

Зіставлення різних тлумачень поняття «система» дає підстави для визначення системи як сукупності елементів, пов'язаних між собою інтегральними властивостями і закономірностями. Застосовуваний системний підхід виступає як методологічний засіб вивчення інтеграції та інтегрованих залежностей і, таким чином, дає змогу виявити в системі приріст додаткових якостей - інтегральний ефект.

Центральна методологічна проблема при дослідженні об'єктів, що підпадають під визначення системи, полягає в тому, щоб виявити детермінанти, завдяки яким елементи організовані в систему, виявити специфічні підстави, відносини і зв'язки, встановити структурні закономірності, особливості функціонування та розвитку даної системи.

Це вимагає від управлінця не тільки встановлення певних закономірностей функціонування і розвитку складних систем, але і на розробку методики організації процесу прийняття рішення, в якій виділяють етапи, визначається їх послідовність і пропонуються різні підходи і методи виконання цих етапів у конкретних умовах [45, с. 81].

Морегосподарський комплекс регіону доцільно розглядати як регіональну багаторівневу систему, і безумовну важливість у контексті нашого дослідження становить досягнення додаткового (синергетичного) ефекту від створення регіональної багаторівневої системи, спрямованої на забезпечення високої конкурентоспроможності продукції та послуг за

рахунок поліпшення керованості і підвищення якості організації всієї системи.

Як було зазначено у першому розділі, фундамент системного підходу складається з визначення цілей функціонування системи і завдань для їх досягнення, обґрунтування критеріїв оптимальності виконання завдань, а також вибору шляхів і методів вирішення системної задачі.

Морегосподарський комплекс регіону як багаторівнева регіональна система передбачає чотири рівні управління. Кожен рівень - це система або підсистема взаємопов'язаних елементів, з міцними ієрархічними зв'язками і взаємозумовлюючим впливом, який функціонує за критеріями інтеграції та територіальної обмеженості процесів, що забезпечують конкурентоспроможність: перший відповідає рівню власне надання послуги або виробництва продукції, другий – рівню кластера або конкретного виробничого комплексу,, третій - рівню морегосподарського комплексу регіону і, нарешті, четвертий являє собою рівень всієї держави.

Такий підхід за допомогою ітераційного включення нижчих рівнів до вищих сприяє досягненню синергетичного ефекту ($C_{ЕФ}$), що забезпечує конкурентоспроможність конкретного суб'єкта господарювання → кластера → морегосподарського комплексу регіону → морегосподарського комплексу держави.

Кожний рівень можна представити як окрему підсистему $C_1, C_2, C_3, \dots, C_n$. Відповідно, зведену ефективність системи можна подати як суму ефектів підсистем певного рівня з доданням синергетичного ефекту, досягнутого від взаємодії елементів та інноваційності процесів:

$$ЗЕС = \sum_{i=1}^n E(C_i) + (C_{ЕФЕ} + C_{ЕФС}),$$

де ЗЕС – зведена ефективність системи;

$E(C_i)$ - ефективність (організованість) підсистем C_i ;

$i=1, n$ - кількість підсистем у системі;

C_{EFE} - синергетичний ефект(економічний);

C_{EFC} - синергетичний ефект (соціальний).

Виходячи з цього, процес державного управління інвестиційними ресурсами включає в себе дію безлічі підсистем, об'єднаних спільними цілями, які виявляють себе дією різних напрямів державного менеджменту інвестиційних ресурсів, дотримуються певних принципів, застосовують передові методи управління, що створюють оптимальні умови функціонування і сповідують свою управлінську філософію. У цьому контексті доцільно розглядати процес державного управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону як складову і невід'ємну частину системи управління конкурентоспроможністю регіону.

Подібна система складається з двох підсистем:

- управління формуванням (акумуляування) інвестиційних ресурсів морегосподарського комплексу регіону;
- управління використанням інвестиційних ресурсів.

Кожна з двох підсистем може дробитися на ряд інших підсистем, диференційованих за видом і типом джерел акумуляування інвестиційних ресурсів.

Комплекс спеціальних методів, покладених в основу ефективного державного управління, класифікується залежно від сфери їх застосування, при цьому доцільно виділити такі групи:

- загальні методи менеджменту виробничо-економічних процесів;
- індивідуальні методи, що враховують корпоративні відмінності й особливість управління інвестиційними ресурсами, їх створенням, накопиченням і використанням.

Сучасний державний менеджмент неможливий без методу об'єктно-орієнтованого моделювання. При побудові складної багаторівневої системи, виконаної на основі колективної розробки і запрограмованої на подальший активний супровід, для вимірювання інтегрального показника якості

реалізації інвестиційного потенціалу, з урахуванням співвідношення фіксованих показників до диференційованих, оптимальним вважається застосування електронних таблиць.

подавши у вигляді електронної таблиці модель інтегрального показника, в яку вводяться вихідні дані, можна з високим ступенем достовірності прогнозувати результат, який зіставляти з плановими показниками. Таким чином, вирішується завдання отримання розрахункових величин використання інвестиційних ресурсів.

Для побудови можливих варіативних моделей використання інвестиційних ресурсів морегосподарського комплексу регіону, виявлення потенційно слабких рішень, оцінювання чутливості системи до різних зовнішніх впливів застосовується метод сценаріїв. При цьому задіяння спеціальних програмних продуктів істотно покращує якість цього аналізу, оскільки обраховується значно більша кількість різноманітних сценаріїв, аж до нескінченності - шляхом введення все нових і нових диференційованих показників.

Строго ієрархічні структури рішень, у яких для кожного об'єкта існує один єдиний вузол, що дає рішення, доцільні в тих випадках, коли поточні рішення знаходяться у високій залежності від вихідних базових рішень і разом з тим суттєво впливають на подальший розвиток сценарію. У практичному плані застосування зазначеного методу, який дістав у сучасній науці назву «дерева рішень», лімітовано тільки необхідністю прораховувати для джерел утворення та напрямів використання інвестиційних ресурсів морегосподарського комплексу регіону обмежену, доступну прогнозуванню кількість варіантів.

Вивчення впливу окремих чинників на стан інвестиційних ресурсів морегосподарського комплексу регіону в зрізі їх парної кореляції з подальшою класифікацією цих парних факторів за ступенем значущості дає можливість побудувати модель множинної регресії, в якій порівняно стійкі чинники визначають якийсь один мінливий. У результаті планові значення

окремо взятих чинників поміщаються у вибудовану модель, щоб визначити величину інвестиційних ресурсів. Описаний аналіз відповідає першому етапу методу економетричного моделювання.

У ситуації, коли спостерігається дефіцит вихідних даних, застосовується ймовірнісний метод. Він дає змогу спрогнозувати динаміку зміни макроекономічних факторів. При цьому оцінка можливих величин процесу створення, накопичення і використання інвестиційних ресурсів задає настільки широку шкалу факторів, що по краях цієї шкали розташовані фактори-антиподи. Імовірнісний метод дає можливість спрогнозувати діапазон коливань досліджуваних величин інвестиційних ресурсів і вибрати оптимальний, найбільш захищений від зовнішніх несприятливих впливів варіант реалізації інвестиційного потенціалу.

Вивчення чутливості дозволяє максимально повно оцінити вплив деяких вихідних факторів як на обсяг інвестиційних ресурсів на стадії їх створення й накопичення, так і на ефективність використання ресурсів на стадії реалізації інвестиційного потенціалу.

До недоліків цього методу варто віднести уявлення про ізольовану від інших чинників зміну якогось одного фактора. Насправді всі чинники тією чи іншою мірою взаємно зумовлюють один одного.

У ситуації нестабільності, невизначеності, багатофакторності корисно застосовувати імітаційне моделювання, яке допомагає спрогнозувати основні ризики.

Оптимізаційне моделювання оперує безліччю різноманітних критеріїв на тлі ланки заданих обмежень і пропонує різні альтернативні моделі реалізації інвестиційного потенціалу.

Встановлення приписів і правил, обов'язкових для виконання персоналом, які становлять основу організаційної діяльності морегосподарського комплексу регіону, впливають на ефективність формування інвестиційного потенціалу за допомогою регламентування діяльності й організаційно-розпорядчих методів.

Вплив на людські ресурси соціально-психологічними методами в ході формування інвестиційного потенціалу допомагає досягти поставлених цілей за допомогою використання соціальних, поведінкових, адаптивних особливостей найманих працівників.

Описані методи спрямовані на розвиток і виступають базисом теорії і практики управління інвестиційними ресурсами.

Серед них найбільш повно відповідають вимогам ефективного управління інвестиційними ресурсами методи оцінювання та обґрунтування інвестиційних проектів, розробки інвестиційної стратегії, проведення матеріально-фінансової збалансованості, бізнес-моделювання, оцінювання вартості капіталу.

Як вирішення завдання, поставленого в даній роботі, нами запропонована модель державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону, яка забезпечить не тільки підвищення його конкурентоспроможності, а і сприятиме покращенню інвестиційної привабливості регіону (рис. 3.4).

Такий науковий підхід забезпечить збалансоване створення, накопичення та використання інвестиційних ресурсів, що є дієвою передумовою для розвитку морегосподарського комплексу, зростання конкурентоспроможності його учасників на регіональному, національному та міжнародному рівнях.

Обґрунтування системи державного управління створенням, накопиченням і використанням інвестиційних ресурсів можна розглядати як методологічну базу та методичний інструментарій, необхідні для ефективної розробки та впровадження цільових програм щодо забезпечення розвитку морегосподарського комплексу регіону, що є обов'язковою умовою збереження і розвитку його конкурентних переваг на міжнародному та національному ринку в умовах зростаючої конкуренції.

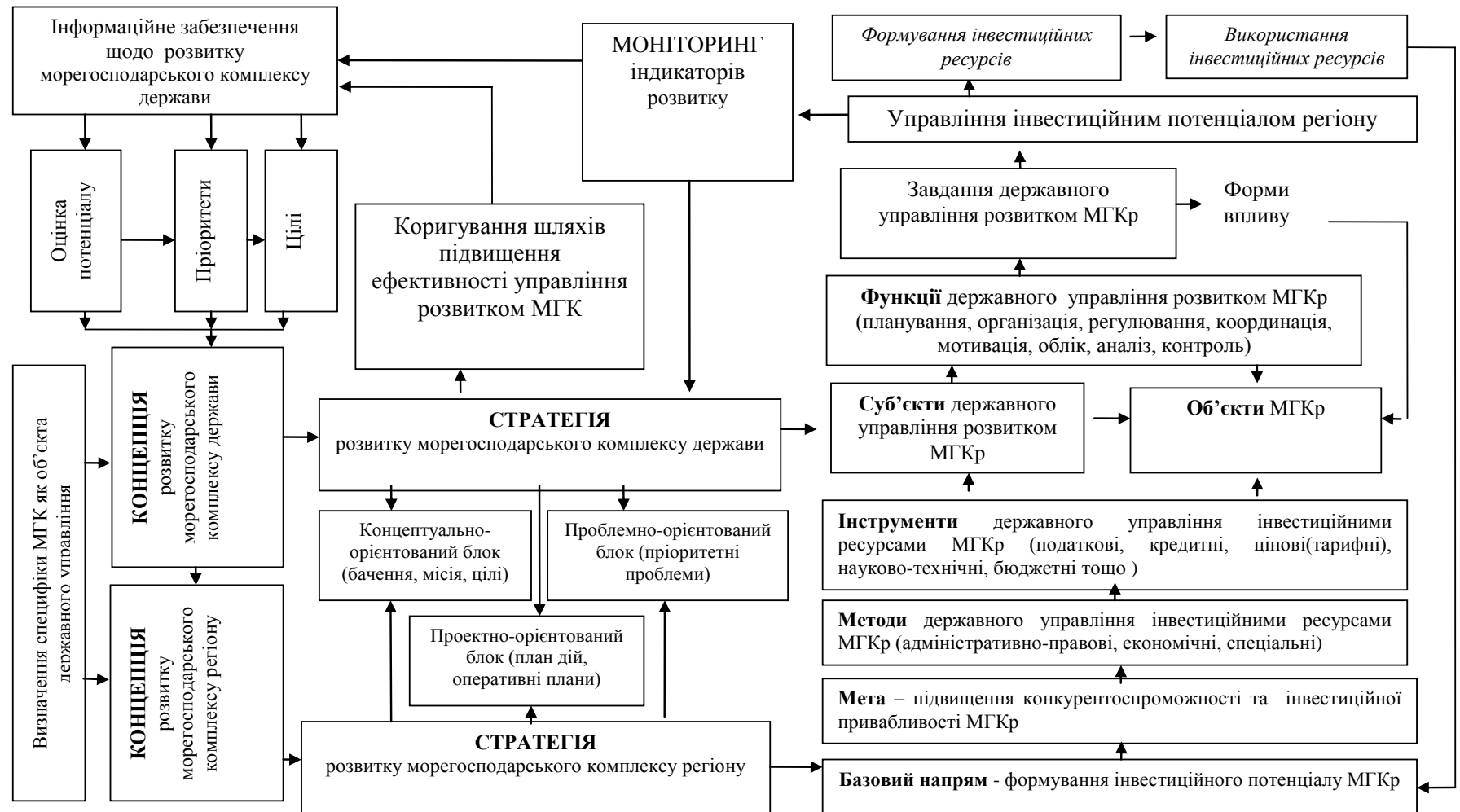


Рис. 3.4. Концептуальна модель державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону

Джерело: запропоновано автором

У разі реалізації масштабних регіональних соціально-економічних завдань держава та бізнес можуть і повинні ефективно співпрацювати, особливо там, де для такої співпраці існують історично сформовані передумови. Більше того, на сучасному етапі різноманітні нові форми державно-приватного партнерства відкривають широке поле для успішної взаємодії.

Перевагу в будівництві і розвитку інфраструктури морегосподарського комплексу, що забезпечує ефективну роботу логістичної системи регіону, доцільно віддавати бюджетному фінансуванню або співфінансуванню у форматі державно-приватного партнерства (залізничі та автошляхи, канали і підходи, гідротехнічні споруди тощо). Водночас залучення приватних інвестицій виправдане на локальному рівні - для поліпшення логістики, модернізації транспортних комплексів, складських приміщень, сервісної інфраструктури.

Ефективне державне управління інвестиційними ресурсами безпосередньо впливає на інвестиційну активність усіх суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу, сприяє оновленню та модернізації основних засобів виробництва, створює стратегічні передумови для підвищення конкурентоспроможності морегосподарського комплексу регіону і національної економіки в цілому. Створення привабливого інвестиційного середовища, поліпшення інвестиційного клімату, формування потужного інвестиційного потенціалу морегосподарського комплексу регіону сприяє залученню додаткових інвестицій, тим самим знижуючи фінансове навантаження на державний бюджет і прискорюючи ринкові перетворення, процеси інтеграції та модернізації в регіоні.

3.3. Удосконалення механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі кластерного підходу

Починаючи з останнього десятиліття ХХ ст. як окремі вчені, так і державні структури різних країн приділяють досить багато уваги до кластерної проблематики. Міжнародні організації такі як OECD, UNIDO, UNCTAD, Світовий банк, Європейська комісія при формуванні та реалізації державної політики розвитку регіональних економічних систем активно використовують кластерну стратегію з метою акумулювання стратегічного потенціалу суб'єктів господарювання різних форм власності та державних інституцій у "точках зростання" шляхом регенерації діяльності територіально - галузевих утворень, оптимізації їх витрат виробництва, залучення інвестицій, впровадження науково-дослідних розробок.

Передумовами ефективної діяльності будь-якого кластеру є наявність у його складі конкурентоздатних діючих підприємств, налагоджені та взаємовигідні вертикальні та горизонтальні взаємозв'язки між учасниками, спрямування інвестиційних ресурсів у високотехнологічні виробництва та належне державне регулювання, що орієнтоване на формування сприятливих умов у середовищі функціонування, мотивування розвивати співпрацю, а у разі необхідності надання державної підтримки [204, с. 88].

Значення кластерів і кластерної політики для Південного регіону України (Запорізька, Херсонська, Одеська, Миколаївська області) в яких МГК є потенційним мультиплікатором економічних та соціальних перетворень полягає в їх здатності надати наукомісткий інноваційноорієнтований характер традиційному ресурсному освоєнню Чорного і Азовського морів та їх прибережній смузі, а також орієнтуванні на розвиток багатопрофільної економіки прибережних територій, на модернізацію транспортної, енергетичної, комунікаційної, інноваційної інфраструктури, на впровадження організаційних та інституційних інновацій, на інтенсифікацію процесів

максимального нарощення конкурентних переваг суб'єктів морегосподарської діяльності;

З такої точки зору морегосподарський кластер доцільно розглядати як просторово-організовану системну форму організації та управління взаємодію суб'єктів господарювання у сфері морегосподарської діяльності різних форм власності та державних інституцій метою якої є досягнення і підтримка конкурентоспроможності опорної території орієнтуючись на формування агломераційної економіки та отримання синергетичного ефектів від генерування процесів аллокаційної ефективності від використання стратегічних потенціалів учасників.

Нажаль, в Україні поки що процеси кластеризації не набуло належного розвитку, адже для цього необхідно відповідне інституційне та нормативно-правове середовище та належний рівень державної підтримки [233].

З боку держави треба вжити більш масштабні й термінові дії, що забезпечать розроблення загальнодержавної комплексної програми створення кластерів [38, с. 8]. При цьому важливим є забезпечення умов, які базувалися б на аналізі стратегічного потенціалу регіонів, виявленні існуючих проблем їх розвитку та стимулюванні інтеграційних процесів у межах певних територій. Розроблення моделі ефективної підтримки поширення кластерних структур прискорить їх формування [71, с. 143].

Актуалізація створення морегосподарських кластерів пов'язана з певною зміною економічних пріоритетів в контексті глобалізаційних змін. Учасники кластера отримують переваги, виходячи із місцевої інституціональної специфіки (знань, мотивації, відносин). Тільки місцеві суб'єкти господарювання, на відміну від віддалених конкурентів, володіють цією специфікою та спроможні використати її [146, с. 115].

Базовою перевагою інтеграцій у форматі кластерів є подолання вузькогалузевої спеціалізації підприємств морегосподарського комплексу. Кластерна політика дозволяє державі сформулювати багатовекторний план дій в сфері комплексного соціально-економічного розвитку регіону з урахуванням

накопиченого потенціалу підприємств морегосподарського комплексу, поєднуючи промислову політику, регіональну політику, політику підтримки малого бізнесу, рекреаційну, харчову, транспортну, інвестиційну, інноваційну, науково-технічну, освітню тощо. Спільне бачення довгострокових стратегічних цілей держави та суб'єктів сфери підприємництва сприяє відкритому та інтерактивному діалогу між ключовими суб'єктами національної морської політики - генераторами конкурентних переваг.

Як зазначалася раніше опорним регіоном розвитку морегосподарських кластерів в Україні вважаємо саме Південний регіон з акцентами на Одеську та Миколаївську області. Наприклад, в структурі Одеської обласної державної адміністрації з 2015 р. вже функціонує Відділ транспорту та МГК, який згідно Положення про роботу відділу, забезпечує реалізацію державної політики у сфері транспорту, морегосподарського комплексу та зв'язку, а також координує діяльність транспортного, морегосподарського та авіаційного комплексів, підприємств та установ зв'язку. Також, при Одеській обласній раді створена Постійно діюча комісія з питань транспорту, зв'язку та МГК, на яку покладено такі функціональні обов'язку [168]:

- сприяння формуванню і розвитку ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг, реалізації підприємствами галузі зв'язку та інформатизації загальнообласних заходів розвитку зв'язку та інформатизації, розвитку морегосподарського комплексу області;

- попередній розгляд програм обласного та регіонального розвитку (підтримки) транспорту, зв'язку та морегосподарського комплексу та подальший контроль за їх виконанням;

- участь у підготовці пропозицій з питань розміщення на території області нових підприємств, а також реконструкції, розширення, ліквідації діючих підприємств та об'єктів у сфері транспорту, зв'язку та морегосподарського комплексу;

- участь у розробленні та реалізації заходів, спрямованих на ефективну взаємодію всіх видів транспорту;

- участь у розробці генеральних схем транспортного розвитку області, розгляд проектів будівництва важливих об'єктів транспортної інфраструктури;
- розгляд та надання пропозицій щодо маршрутів і графіків руху транспорту загального користування, що здійснює перевезення пасажирів області;
- підготовка пропозицій до узгоджених заходів щодо забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків;
- взаємодія зі структурами, які здійснюють контроль за дотриманням безпеки судноплавства, охорони людського життя на воді, режимних заходів у прикордонній смузі та контрольованих прикордонних районах згідно з вимогами чинного законодавства України;
- сприяння розвитку системи базової освіти, підвищення кваліфікації, підготовки та перепідготовки кадрів морської галузі в учбових закладах регіону;
- контроль за виконанням регіональних цільових і комплексних програм у галузі зв'язку та інформатизації органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування в межах обласного бюджету Одеської області та інших місцевих бюджетів;
- розробка та організація заходів, спрямованих на ефективну взаємодію всіх видів підприємств і установ зв'язку та інформатизації;
- участь у підготовці пропозицій з питань розміщення на території області нових підприємств, а також реконструкції, розширення, ліквідації діючих підприємств та об'єктів у сфері зв'язку та інформатизації;
- участь у розробленні генеральних схем розвитку інфраструктури зв'язку та інформатизації, виходячи з інтересів держави й регіону;
- надання пропозицій щодо впровадження програмного та методичного забезпечення функціонування інформаційно-аналітичних систем, що використовуються для дослідження стану економічного і соціального розвитку області;

– сприяння ефективній діяльності та розвитку об'єктів поштового зв'язку на території області, надання пропозицій та попередній розгляд питань щодо реалізації обласною радою повноважень, передбачених ст. 12 Закону України «Про поштовий зв'язок».

Але, на жаль, питання щодо державної кластерної політики розвитку МГК регіону не враховані не лише на регіональному рівні, а й на державному теж не знаходять належної підтримки.

А саме вищезазначені інституції державного управління володіючи інформацією про регіональні особливості та промислово-виробничий устрій в регіоні мають визначати вектор соціально-економічного прориву та закладати імпульс реалізації мегапроектів, пов'язаних з морем господарською діяльністю.

На рис. 3.5 представлені актуальні напрями спеціалізації морегосподарських кластерів Південного регіону України, які мають першорядне значення для держави та представляють значний інтерес для вітчизняного і зарубіжного бізнесу.

Ресурсний потенціал даних областей вражає своєю масштабністю і лише відсутність опрацьованих схем і досвіду кластерізації пояснює те, що він до сих пір не задіяний економічно повно і належною мірою. Кожен з напрямів вимагає адресного підходу, концентрації зусиль на тих видах морегосподарської діяльності, які є найбільш конкурентоспроможні і відповідають довгостроковим загальнонаціональним інтересам нашої країни, а це вимагає модернізації існуючої інфраструктури, розробки відповідних довготривалих програм і комплексних схем їх розвитку, відповідного фінансування, а також забезпечити узгодження програмних документів з існуючою законодавчою базою.



Рис. 3.5 Актуальні напрями спеціалізації морегосподарських кластерів Південного регіону України

Джерело: систематизовано автором

Для національного морегосподарського комплексу, як цілісної господарській структури міжгалузевого рівня притаманні певні риси, які мають прояв і в кожній області Південного регіону України і які необхідно враховувати при кластеризації, а саме:

- катастрофічний знос основних фондів на підприємствах морегосподарського комплексу України;
- високі транспортні витрати;
- слаборозвинений паливно-енергетичний комплекс;
- нестача кваліфікованих людських ресурсів;
- нерозвиненість сфери послуг і сервісної економіки в морегосподарській діяльності;
- деіндустріалізація і деградація промислово-виробничої (зокрема, портової) інфраструктури;
- відсутність цілеспрямованої державної політики щодо розвитку морегосподарського комплексу

- відсутність правового декларування національних інтересів України в морській галузі;
- сильна зовнішня конкуренція;
- зовнішньоекономічний тиск з боку суміжних та близько розташованих морських держав.

Враховуючи те, що МГК як нова форма територіальної організації продуктивних сил включає безліч галузей виробничої та невиробничої сфер, що знаходяться під впливом загальноекономічних тенденцій, то при оцінці потенціалу та перспектив кластеризації обов'язково треба враховувати можливості і перешкоди внутрішнього та зовнішнього середовища України (табл.3.1.).

Висока ефективність кластерного підходу для модернізації МГК з метою підвищення його конкурентоспроможності підтверджена світовим досвідом. При імплементації кластерної політики в морегосподарську діяльність основну складність, але в той же час і головну перевагу, формує професійно розроблена довгострокова стратегія зміцнення мереж взаємозв'язків між суб'єктами – учасниками кластера. Тобто, кластерна політика на практиці реалізується у розробці кластерної стратегії. Дана стратегія має бути гнучкою, носити комплексний характер, слідувати логічній необхідності покласти в основу морегосподарської діяльності саме територіальну специфіку.

Стратегії розвитку і розміщення продуктивних сил на основі кластерного підходу повинні враховувати особливості ресурсної бази (природні та інтелектуальні, промислові і технологічні, екологічні та рекреаційні, транспортно транзитні і глобалізаційні), містити рекомендації та інструментарій по ефективному і раціональному розвитку регіонів, які крім іншого, націлені на вибір оптимального співвідношення ринку, держави і громадських інститутів, виділення основних напрямків структурної промислової, соціальної, культурної, демографічної та екологічної політики [37, с. 48]. А це обумовлює необхідність нормативно-правового закріплення базових положень державної кластерної політики.

Таблиця 3.1

SWOT – аналіз можливостей і перешкод внутрішнього та зовнішнього середовища України

<p align="center"><u>Сильні сторони національної економіки України</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - кваліфікована робоча сила; - сприятливе географічне розташування; - розташування на перетині автомобільних і залізничних шляхів; - диверсифікована економіка; - наявність унікальних виробничих комплексів та підприємств усіх сфер виробництва та послуг; - зростаюча кількість економічних суб'єктів, які підвищують рівень продукції та послуг, технологічних процесів і процесів управління; - добре розвинута наукова та освітня сфера. 	<p align="center"><u>Слабкі сторони національної економіки України</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - економіка спирається на обмежену кількість великих підприємств; - залежних стану національної економіки від політичних рішень; - незадовільний стан більшої частини площі дорожнього покриття; - надзвичайна складна економічна ситуація на території деяких областей і міст; - вплив кваліфікованої робочої сили; - технічна і технологічна відсталість більшості підприємств, що виробляють не конкурентоспроможну продукцію; - недостатня розвиненість фондового ринку; - недостатній рівень інвестицій; - недостатньо інтенсивне використання вигідного геополітичного положення; - високий рівень енергетичної залежності
<p align="center"><u>Сприятливі можливості для розвитку національної економіки країни</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - інтеграція у світову систему фінансів та страхування; - розвиток внутрішнього ринку країни та підвищення рівня виробництва та конкурентоспроможності вітчизняної продукції; - підвищення рівня інвестицій в економіку країни; - міжнародна, міжрегіональна та транскордонна співпраця; - забезпечення пріоритетності спрямування бюджетних капітальних вкладень у прибуткові та стратегічні перспективні проекти. 	<p align="center"><u>Загрози для розвитку національної економіки країни</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - повільне формування потужних регіональних фінансово-промислових груп; - тенденція до монополізації окремих секторів економіки фінансово-промисловими угрупованнями; - зниження обсягів видобутку паливно-енергетичних копалин через виснаження запасів великих родовищ; - наявність на ринку значної кількості закордонних споживчих товарів та послуг; - брак коштів на підтримку наукових досліджень та інновацій; - негативні демографічні тенденції – старіння та низький природний приріст населення, від'ємне сальдо міграції населення, відтік наукової еліти та обдарованої молоді за кордоном; - повільні соціально-економічні зміни у сільській місцевості.

Джерело: систематизовано автором

До числа основних напрямів державної кластерної політики, слід віднести [231, с. 10]:

- співфінансування науково-аналітичних досліджень кластера;

- визначення сильних і слабких місць кластера, розробка програми розвитку кластера, що враховує орієнтири соціально-економічного розвитку регіону;

- створення в кластерах «інтелектуальних платформ» по обміну знаннями і встановленню контактів, залучення зацікавлених організацій до сумісних дій в рамках кластера;

- реалізація програм сприяння виходу підприємств кластера на зовнішні ринки, проведення сумісних маркетингових досліджень і рекламних заходів;

- підвищення ефективності програм професійної підготовки кадрів, відповідно до потреб кластера, зокрема через коректування учбових планів навчальних закладів, сумісну організацію програм перепідготовки і підвищенню кваліфікації кадрів;

- сприяння комерціалізації результатів дослідницької діяльності;

- підвищення вимог до якості товарів і послуг, що виробляються в рамках кластера, при здійсненні державних закупівель.

З точки зору державного управління МГК, державна кластерна політика у досліджуємі сфері відкриває можливість реалізувати комплексний, надвідомчий підхід вже регіональному рівні. Державне управління МГК в цьому випадку має п'ятирівневу ієрархічну архітетектоніку (державний, регіональний, відомчий, місцевий і локальний (суб'єктний) рівні), всередині якої відсутня в традиційному розумінні суворі вертикально-лінійна організаційна залежність.

На перший план виходять горизонтальні координаційні зв'язку між учасниками морегосподарської діяльності, що безпосередньо пов'язані з організаційно-виробничою та фінансово-економічною діяльністю, які знаходяться в складних інтеграційних взаємозалежностях та формують цілісну підсистему.

На регіональному рівні цілісність підсистеми досягається різноплановими взаємодіями між підприємствами, квазі-організаціями, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування при вивченні, освоєнні і використанні ресурсної бази, а також загальної інформаційної,

виробничої і соціальної інфраструктурою. На державному рівні цілісність системи морегосподарського комплексу країни забезпечують орієнтири національної морської політики, їх взаємозв'язок з державним бюджетом, врахуванні базових положень в процесі експлуатації регіональних морських просторів і ресурсів, а також при налагодженні зовнішньоекономічних контактів з приводу доступності до ресурсів тих чи інших акваторій.

Основною перешкодою у впровадженні кластерного підходу та неефективності кластерних ініціатив є відсутність законодавчого закріплення положень державної кластерної політики в Україні та, відповідно, інструментів її реалізації. На рис. 3.6. проілюстровано елементи методологічного забезпечення її реалізації на прикладі морегосподарського комплексу регіону.

До критерії доцільності реалізації кластерних проектів у морегосподарському комплексі регіону відносяться [79,с. 38]:

- наявність сильних конкурентних позицій на міжнародних ринках і високий експортний потенціал учасників кластера;

- наявність у території базування конкурентних переваг для розвитку кластера, до яких можуть бути віднесені: вигідне географічне положення, доступ до сировинних ресурсів світового океану, наявність постачальників комплектуючих і пов'язаних послуг, спеціалізованих кадрових ресурсів, навчальних закладів і дослідницьких організацій, необхідної берегової інфраструктури та інші чинники;

- географічна концентрація і близькість розташування підприємств і організацій кластера, що забезпечує можливості для активної взаємодії при вивченні, освоєнні і експлуатації просторів і ресурсів світового океану.

- широкий набір учасників, достатній для виникнення позитивних ефектів кластерного взаємодії;

- наявність ефективної взаємодії між учасниками кластера (використання механізмів аутсорсингу і субконтрактації, партнерство підприємств з освітніми та науково-дослідницькими організаціями).

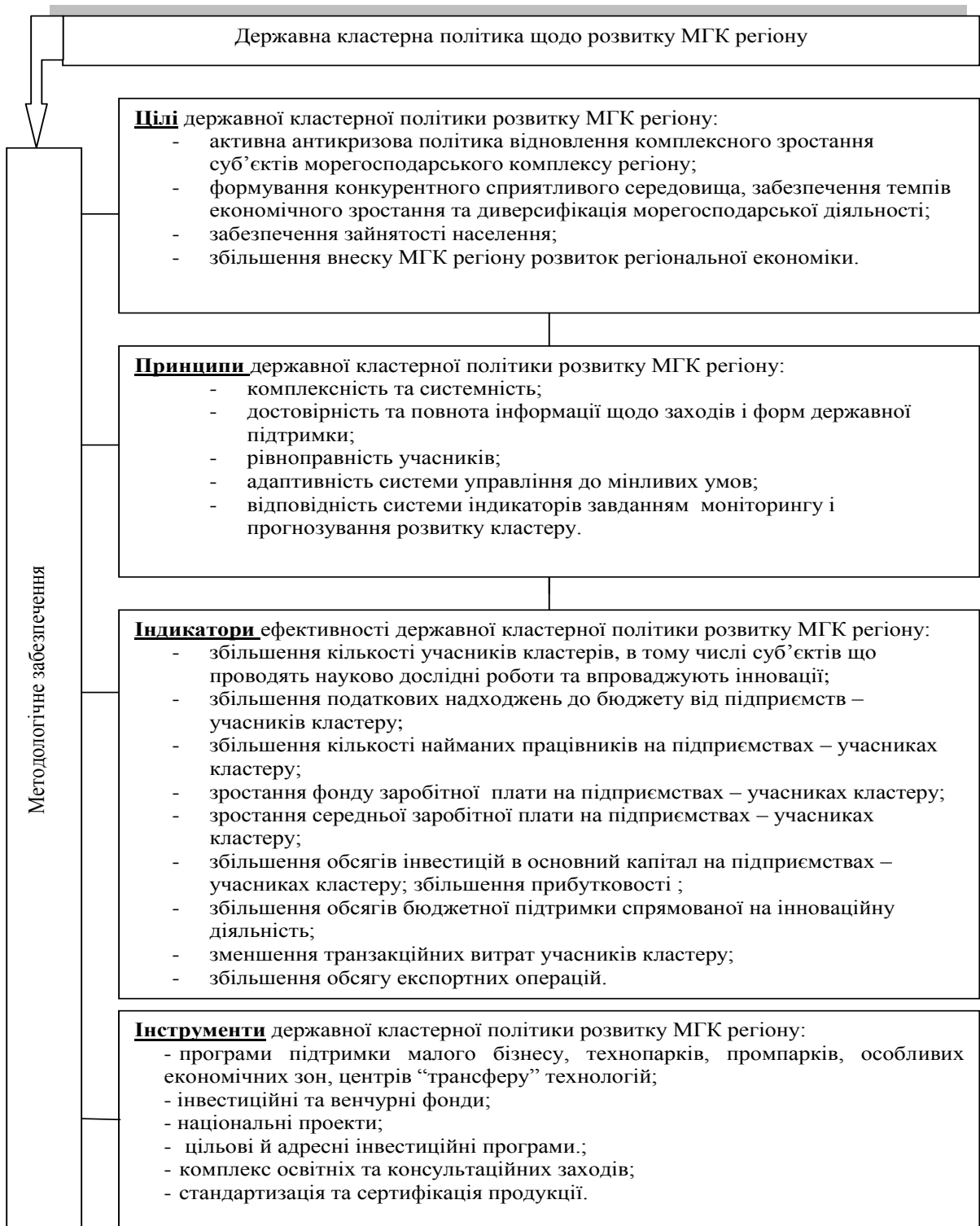


Рис.3.6. Елементне наповнення методологічного забезпечення державної кластерної політики розвитку МГК регіону

Джерело: запропоновано автором

Позитивними моментами державної кластерної політики повинні стати:

- конкурентноспроможність МГК регіону на основі цілеспрямованого об'єднання технологічно й коопераційнопов'язаних

суб'єктів;

- саме кластер є не тільки найбільш стійким до економічних потрясінь, але й здатним потягти за собою менш рентабельні галузі, визначити конкурентоспроможність і перспективи розвитку регіону, завдяки переорієнтації на виробництво наукомісткої високотехнологічної продукції;

- створення таких об'єднань може виявитися дієвим фактором розв'язання цілої низки задач в інтересах економіки України, таких як: захист внутрішнього ринку вітчизняної продукції; консолідація фінансових ресурсів підприємств, з метою інвестування у проекти розвитку власної сировинної бази та відродження внутрішнього ринку багатьох видів продукції за рахунок підтримки споживаючих галузей;

- стабілізація соціального становища в регіонах економічної присутності кластеру завдяки створенню нових робочих місць і збільшенню оподаткованої бази за рахунок завантаження наявних і розгортання нових виробництв.

Найбільш ефективною формою розвитку морегосподарських кластерів має стати комплексний підхід до визначення їх ролі та місця в процесі реалізації стратегічних завдань соціально-економічного розвитку регіону з урахуванням задіяння потенціалу підприємницької активності на місцевому рівні, можливості координації зусиль владних структур і бізнесу, активного використання різних форм державно-приватного партнерства, залучення наукових інновацій та ін. з метою розвитку економіки регіону, підвищення його конкурентоспроможності [238].

Ефективне функціонування морегосподарських кластерів забезпечить досягнення синергетичного ефекту та дозволить скоординувати роботу у напрямку задоволення суспільних потреб, узгодження регіональних та загальнонаціональних економічних інтересів з метою підвищення конкурентоспроможності економіки України [71, с. 143].

Синергетичний ефект морегосподарського кластеру виникає за рахунок комплексного впливу певної сукупності компонентів, а саме:

- організаційна компонента (концентрація організаційних зусиль, зростання організаційної готовності до отримання конкурентних переваг);
- економічна компонента (оптимізації та посилення ресурсного потенціалу, зниження ресурсоємності, підвищення ефективності використання наявних матеріально-технічних ресурсів, досягнення конкурентних переваг на світовому ринку);
- інвестиційна компонента (розширення можливостей використання різноманітних фінансових інструментів залучення інвестицій);
- кадрова компонента (підвищення рівня кваліфікації фахівців та залучення досвідчених фахівців до роботи по кластерним проектам);
- інноваційна компонента (досягнення високої якості і технологічного рівня розробок, прискорення інноваційного розвитку та впровадження НДДКР та ін.);
- екологічна компонента (впровадження принципів сталого розвитку, збереження екологічної рівноваги, нейтралізація загострень суперечностей у розвитку цивілізації, що є наслідками ведення економічної діяльності, формування екологічної свідомості, екологічної культури);
- соціальна компонента (підвищення рівня зайнятості населення, соціальної захищеності населення),

Таким чином, учасники кластерних проектів отримують наступні переваги: розширення можливостей для ведення бізнесу на регіональному, загальнодержавному та міжнародному рівнях, більш широкі можливості для стратегічних об'єднань і мереж, розширення горизонтів міжнародного співробітництва, системне підвищення професійного рівня топ-менеджерів.

Базові чинники ефективного державного регулювання розвитку кластерних проектів в морегосподарському комплексі наступні:

- визнання ролі кластерів та їх позиціонування в якості конкурентоздатних просторових агломерацій, що задають вектор та формують основу регіонального розвитку;

- формалізація державної кластерної політики та розробка методичного забезпечення щодо реалізації державної кластерної політики у морегосподарському комплексі, а також узгодження та інтегрування її положень до програм соціально-економічного розвитку регіону/країни.;

- на основі стратегічного планування регламентування створення мережі морегосподарських кластерів з урахування світового досвіду впровадження успішних технологій розвитку (залучення зовнішніх консультантів) та закріплення узгодженого напрямку дій враховуючи стратегічне бачення державного керівництва та думку мешканців регіону;

- державна підтримка кластерних ініціатив;

- впровадження прогресивних форм та інструментів державної підтримки;

- стимулювання інтеграції науково-освітньої бази та інноваційної інфраструктури (інкубатори, технопарки, спеціальні економічні зони) у суб'єктно - суб'єктну . взаємодію при реалізації кластерних проектів;

- допомога у проведенні активної цілеспрямованої маркетингової політики , в т.ч. презентація морегосподарських кластерів на зовнішніх ринках;

- моніторинг результатів впровадження кластерних проектів в морегосподарському комплексі та при необхідності корегування задекларованих показників.

Модель державного регулювання розвитку морегосподарських кластерів представлена на рис. 3.7.

Однією з проблем розвитку державної кластерної політики, в т.ч. і стосовно розвитку МГК, є невідповідний реаліям рівень інституалізації даного процесу.

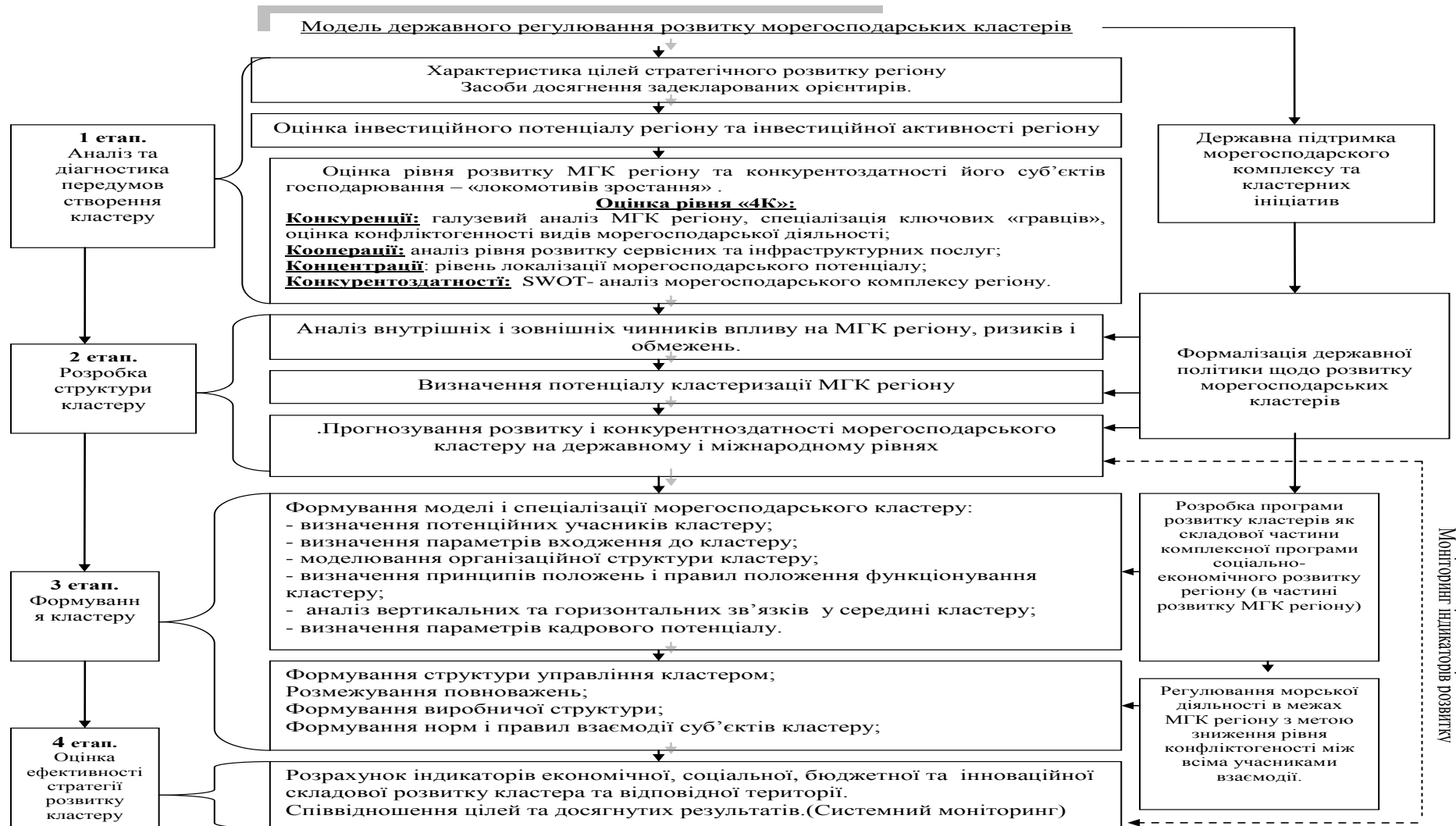


Рис. 3.7. Модель державного регулювання розвитку морегосподарських кластерів

Джерело: запропоновано автором

На сьогодні відсутні інституційні структури, які б координували розвиток кластерних процесів та налагоджували взаємодію органів державної влади, науково-дослідних установ, вертикально інтегрованих бізнес-груп та мережевих компаній, освітніх закладів в цілях спрощення доступу до нових технологій, розподілу ризиків в різних формах спільної економічної діяльності, в т.ч. для сумісного виходу на зовнішні ринки, організації сумісних НДДКР, сумісного використання знань і основних засобів, прискоренню процесів навчання за рахунок концентрації і фізичних контактів фахівців світового рівня, зниженню трансакційних витрат в різних сферах, за рахунок збільшення довіри між учасниками кластера [229, с. 95].

Як слідство, кластерні ініціативи дуже складно довести до реального втілення у життя. Тож ситуація вимагає певних організаційно-структурних змін в системі управління. В першу чергу мова йде про створення спеціальних структур, що відповідають за розвиток морегосподарського комплексу, в т.ч. в частині пополяризації та впровадження в реальність кластерних проектів. Інституційна основа управління морегосподарським комплексом як складною, багатокомпонентною керованою системою наведена на рис. 3.8. Вона представлена сукупністю відносин державних інституцій, організаційних структур, закладів підготовки державно-управлінських кадрів тощо спільною метою яких є забезпечення розвитку морегосподарського комплексу країни та розширення його зовнішньоекономічного потенціалу.

З метою функціонального управління пропонуємо заснування Координаційного центру (Ради з питань розвитку морегосподарського комплексу) діяльність якої спрямована на підвищення гнучкості і ефективності управління регіональним розвитком з акцентом на морегосподарську діяльність, згладжування конфліктогенних інтересів різних морекористувачів, посилення інтегративних властивостей «опорних

підприємств – локомотивів регіонального розвитку» та як слідство забезпечення мультиплікативного ефекту на все регіональне господарство.

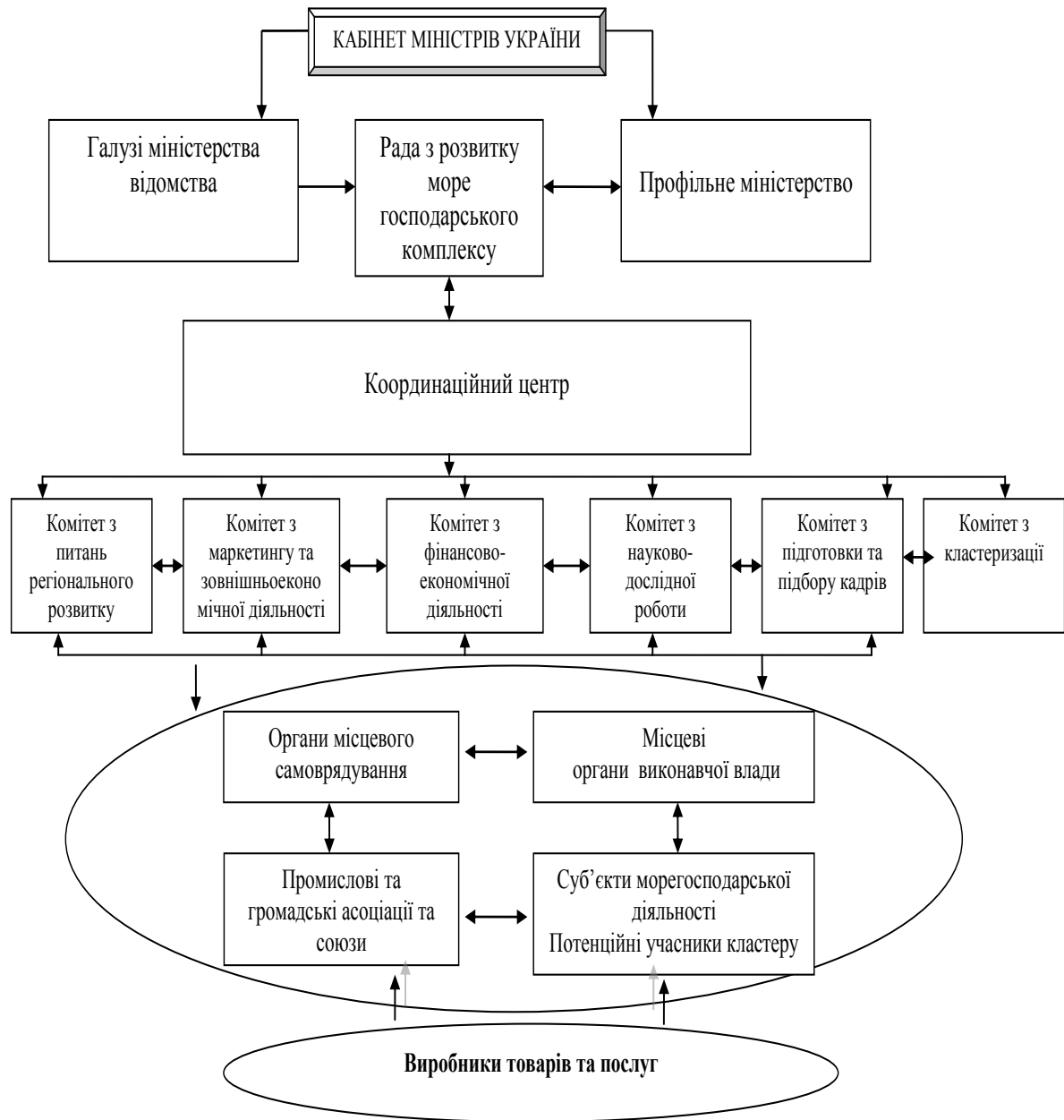


Рис 3.8 . Удосконалена інституційна структура з розвитку морегосподарського комплексу.

Джерело: запропоновано автором

Метою діяльності Координаційного центру є забезпечення вирішення завдань щодо реалізації Морської доктрини України на період до 2035 року,

оперативний розгляд питань реалізації національної морської політики і підготовка рекомендацій щодо їх вирішення; визначенні заходів спрямованих на активізацію та розширення масштабів морегосподарської діяльності.

Поліфункціональні якості та просторово-господарська цілісність МГК сформована економічними, виробничо-технічними, соціальними, екологічними та іншими каналами. За рахунок розширення масштабів морегосподарської діяльності забезпечується створення нових робочих місць в результаті зростання прямий зайнятості населення та розвитку забезпечують виробництв (суднобудування, судноремонту, портової інфраструктури), сфери допоміжних послуг і виконання соціальних програм.

Таким чином, глобалізаційні процеси опосередковано приводять до зростання ефективності діяльності кластерних союзів, які паралельно з принципом індивідуального економічного інтересу здатні реалізувати переваги принципу колективної діяльності на основі взаємної підтримки та скоординованості. У сучасних реаліях таке поєднання можливе лише за умови цілеспрямованої та послідовної підтримки розвитку кластерних проектів з боку органів державної влади, що дозволить забезпечити високі темпи економічного зростання, як певного регіону, так і країни в цілому, диверсифікувати національну економіку, підвищити конкурентоспроможність національних товаровиробників на внутрішньому та на зовнішньому ринках.

Висновки до розділу 3

Виходячи з результатів проведеного аналізу та в контексті інноваційного розвитку України, накреслено напрями модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу, які спрямовані на формування сприятливих умов на основі здійснення регулюючих, організуючих і координуючих впливів, а також впровадження нормативно-правових принципів і програмно-цільового управління,

узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави й бізнесу для формування та реалізації конкурентних переваг самостійними або в складі кластерів суб'єктами морегосподарського комплексу на регіональному, національному та міжнародному ринках товарів і послуг при раціональному використанні ресурсів морського та приморського середовища, з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу регіону і держави. Запропоновано якісно нову концептуальну модель державного управління розвитком морегосподарського комплексу, яка дасть змогу усунути існуючі суперечності і проблеми, задіявши методи програмно-цільового управління, основні положення системного підходу та інноваційний менеджмент. Її положення передбачають дотримання таких основних принципів: інфраструктурної цілісності, цілеспрямованості, взаємоузгодженості, цільового використання ресурсного потенціалу, дотримання морських традицій; системності, адекватності, альтернативності, об'єктивності, науковості, поступовості, інтеграційності, поєднання індикативності та директивності

Встановлено, що виявлення, формування та подальше використання різних інвестиційних ресурсів наповнює додатковим змістом потенціал державного управління розвитком морегосподарського комплексу регіону. Констатовано, що поживлення інвестиційного середовища і інвестиційних процесів пов'язано з осмисленням і розвитком позитивних тенденцій в економіці країни та окремо взятих її регіонів, а також зі створенням перспектив для стійкого розвитку суб'єктів господарювання на основі формування умов та чинників впливу, що активізують інвестиційну діяльність.

У роботі визначено базові складові механізму управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону, а саме: державне нормативно-правове регулювання; ринковий механізм регулювання; внутрішній механізм управління інвестиційними ресурсами; система методів управління інвестиційними ресурсами морегосподарського

комплексу регіону та ресурсне забезпечення управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону.

Запропоновано інструментарій державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону, що орієнтований на досягнення синергетичного ефекту при впровадженні цільових програм розвитку на основі інтеграційного включення нижчих рівнів до вищих, що забезпечує конкурентоспроможність конкретного суб'єкта господарювання, кластера, морегосподарського комплексу регіону, морегосподарського комплексу держави.

Доведено, що для повноцінної реалізації положень запропонованої моделі необхідно структурувати процес прийняття належних рішень суб'єктами державного управління, для чого позначити чотири рівні конкуренції суб'єктів морегосподарського комплексу: локальний, регіональний, міжрегіональний і міжнародний рівні конкуренції. Ця система взаємопов'язаних елементів характеризується міцними ієрархічними зв'язками і взаємозумовлюючим впливом, який функціонує за критеріями інтеграції та територіальної обмеженості процесів, що забезпечують конкурентоспроможність: перший відповідає рівню власне надання послуги або виробництва продукції, другий – рівню кластера або конкретного виробничого комплексу, третій – рівню морегосподарського комплексу регіону і, нарешті, четвертий являє собою рівень всієї держави.

Обґрунтовано важливість кластерів і кластерної політики для Південного регіону України (Запорізька, Херсонська, Одеська, Миколаївська області), в яких МГК є потенційним мультиплікатором економічних та соціальних перетворень та спроможний надати наукоємний інноваційно орієнтований характер традиційному ресурсному освоєнню Чорного і Азовського морів та їх прибережній смузі, а також потенційно спроможний закласти конструктивний базис системи економічних відносин, орієнтованих на розвиток багатопрофільної економіки прибережних територій, на модернізацію транспортної, енергетичної, комунікаційної, інноваційної

інфраструктури, на впровадження організаційних та інституційних інновацій, на інтенсифікацію процесів максимального нарощення конкурентних переваг суб'єктів морегосподарської діяльності.

Визначено, що для національного морегосподарського комплексу як цілісної господарської структури міжгалузевого рівня притаманні певні риси, які мають прояв і в кожній області Південного регіону України і які необхідно враховувати при кластеризації, а саме: катастрофічний знос основних фондів на підприємствах морегосподарського комплексу України; високі транспортні витрати; слаборозвинений паливно-енергетичний комплекс; нестача кваліфікованих людських ресурсів; нерозвиненість сфери послуг і сервісної економіки в морегосподарській діяльності; деіндустріалізація і деградація промислово-виробничої (зокрема, портової) інфраструктури; відсутність цілеспрямованої державної політики щодо розвитку морегосподарського комплексу; відсутність правового декларування національних інтересів України в морській галузі; сильна зовнішня конкуренція; зовнішньоекономічний тиск з боку суміжних та близько розташованих морських держав. В роботі запропоновано модель державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі кластерного підходу, яка передбачає на кожному етапі кластеризації продуктивну взаємодію та горизонтальні координаційні зв'язки органів державної влади та учасників морегосподарської діяльності, які безпосередньо пов'язані з організаційно-виробничою та фінансово-економічною діяльністю, знаходяться в складних інтеграційних взаємозалежностях та формують цілісну підсистему.

Запропонована модель відкриває можливість реалізувати комплексний, надвідомчий підхід вже на регіональному рівні, в ній відсутня суворя вертикально-лінійна організаційна залежність, вона має комплексний характер та гнучкі системні зв'язки.

Таким чином, глобалізаційні процеси опосередковано приводять до зростання ефективності діяльності кластерних союзів, які паралельно з

принципом індивідуального економічного інтересу здатні реалізувати переваги принципу колективної діяльності на основі взаємної підтримки та скоординованості. У сучасних реаліях таке поєднання можливе лише за умови цілеспрямованої та послідовної підтримки розвитку кластерних систем з боку органів державної влади.

Результати дослідження автора опубліковано у таких джерелах [25; 26; 31].

ВИСНОВКИ

В дисертації здійснено обґрунтування теоретико-методологічних положень та практичних рекомендацій щодо модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України на загальнодержавному та регіональному рівнях. На підставі отриманих результатів дослідження сформульовані такі висновки.

1. Систематизовано теоретичні засади державного управління розвитком морегосподарського комплексу. Констатовано, що МГК доцільно позиціонувати як складну відкриту динамічну систему, що володіє універсальними властивостями розвитку, під якими розуміється необоротна спрямована закономірна зміна системи, в результаті якої виникає її новий якісний стан. Виявлено принципові положення, які необхідно враховувати при державному управлінні розвитком морегосподарського комплексу: об'єкт управління потрібно сприймати внутрішньо неоднорідним (структурним), частини якого і взаємозв'язок є мінливими; ефективність морегосподарської діяльності визначається організаційним чинником, якістю управління, взаємодією частин системи в процесі виробництва; критерії управління є об'єктивними – їх встановлення має базуватися на змістовно-сутнісному підході на базі вивчення закономірностей розвитку самого об'єкта; виявлення внутрішніх можливостей і тенденцій розвитку зовнішнього середовища дає змогу зробити морегосподарську діяльність спрямованою на розвиток, такою, яка має високу продуктивність та ефективність; у структурі управління формуються два контури – зовнішній (суб'єкт управління – держава) і внутрішній (суб'єкт управління – суб'єкт господарювання); успішність залежить від правильності співвідношення управляючої ззовні системи більш високого рівня – держави і саморозвитку; метою діяльності державних органів управління є створення імпульсів для саморозвитку. Результуючою компонентою управлінського впливу є

створення імпульсів та умов для саморозвитку шляхом формування вектора продуктивних змін та інтеграційних закономірностей між суб'єктами морегосподарського комплексу та органами державної влади. Доведено, що при формуванні інтеграційних закономірностей необхідно враховувати загальносистемні й особливі властивості комплексу, а саме: його цілісність, ієрархічність, інтегративність, динамічність, стохастичність, стратегічне значення на державному і міжнародному рівнях.

2. Уточнено категорійно-понятійний апарат та методологічні положення дослідження державного управління розвитком морегосподарського комплексу України. Визначено базове поняття дослідження – «державне управління розвитком морегосподарського комплексу» як процес планування, організації, мотивації і контролю, спрямований на більш ефективне використання ресурсів відкритої соціально-економічної системи – морегосподарського комплексу. В більш широкому розумінні – як створення сприятливих умов на основі здійснення регулюючих, організуючих і координуючих впливів, а також впровадження нормативно-правових принципів і програмно-цільового управління, узгодження інтересів і об'єднання зусиль держави й бізнесу для формування та реалізації конкурентних переваг самостійними або у складі кластерів суб'єктами морегосподарського комплексу на регіональному, національному та міжнародному ринках товарів і послуг при раціональному використанні ресурсів морського та приморського середовища, з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу держави.

Систематизовано методологічні положення щодо формування механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України, що дало змогу виявити стійку тенденцію підвищення ролі державного управління в контексті інтенсифікації міждержавних інтеграційних зв'язків у сфері морекористування, а також наголошено на необхідності запровадження прогресивних управлінських механізмів і технологій, забезпечення професійними кадрами, здатними ініціювати якісні

зміни та взаємоузгодження публічних (державних, регіональних, місцевих) і приватних (корпоративних) інтересів.

3. Оцінено сучасний стан та окреслено державні пріоритети розвитку державного управління розвитком морегосподарського комплексу України. Констатовано і підтверджено його системну кризу, характерними рисами якої є: структурна деформація, порушення міжгалузевих зв'язків і пропорцій, технологічна деградація більшості галузей, перебування третини всіх суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу у стані, близькому до банкрутства. Систематизовано чинники, що визначають складові структури функціонування морегосподарського комплексу та зумовлюють напрями антикризових заходів, а саме: чинники, що визначають економічну самостійність і розвиток; чинники, що характеризують економічну і військово-політичну безпеку; чинники, що впливають на рівень розвитку соціальної сфери.

Обґрунтовано необхідність вирішення таких першочергових завдань, як: підвищення інвестиційної привабливості та залучення фінансово-промислових груп; модернізація інфраструктурного забезпечення, здійснення широкомасштабної кооперації, впровадження ресурсозберезувального підходу до експлуатації унікальної природно-ресурсної бази, максимальне залучення кадрового та наукового потенціалу.

4. Виявлено потенціал розвитку морегосподарського комплексу України в контексті соціально-економічних і військово-політичних реалій. Констатовано, що перспектива розвитку морегосподарського комплексу країни і окремо взятих регіональних морегосподарських комплексів залежить насамперед від загального соціально-економічного і військово-політичного контексту, в якому знаходиться Україна і світ, а з ним і тенденції розвитку національного експортно-імпортного потенціалу. Обґрунтовано, що українська портова галузь на сьогодні є рушієм розвитку комплексу, виконуючи інтегративні та імпульсові функції, поєднуючи транспортні потоки та надаючи їм визначеності та єдності.

Визначено, що українське суднобудування, рибпромислова і переробна галузі, курортний та туристичний бізнес сьогодні зберігають високий потенціал, однак вимагають серйозних державних і приватних інвестицій, прийняття довгострокових державних програм, спрямованих на розвиток, а також збереження, відновлення і відтворення біосферної різноманітності та природних ресурсів прибережних зон і акваторій Азовського та Чорного морів.

5. Визначено напрями вдосконалення механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу; систематизовано сучасні підходи до формування механізму державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону.

Запропоновано якісно нову концептуальну модель державного управління розвитком морегосподарського комплексу, яка дасть змогу усунути існуючі суперечності і проблеми, задіявши методи програмно-цільового управління, положення системного підходу та інноваційного менеджменту. Вона орієнтована на збалансування інтересів суб'єктів взаємодії, на створення і реалізацію дієвих конкурентних переваг підприємств морегосподарського комплексу на регіональному, національному, міжнародному та передбачає дотримання таких основних принципів: інфраструктурної цілісності, цілеспрямованості, взаємоузгодженості, цільового використання ресурсного потенціалу, дотримання морських традицій; системності, адекватності, альтернативності, об'єктивності, науковості, поступовості, інтеграційності, поєднання індикативності та директивності.

В роботі систематизовано базові складові механізму державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону, а саме: державне нормативно-правове регулювання; ринковий механізм регулювання; внутрішній механізм управління інвестиційними ресурсами; система методів управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону та ресурсне забезпечення управління

інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону, які за умови ітераційного включення нижчих рівнів управління до вищих сприяють досягненню синергетичного ефекту, що забезпечує конкурентоспроможність всіх рівнів ланцюжка: конкретний суб'єкта господарювання → кластер → морегосподарський комплекс регіону → морегосподарський комплекс держави.

6. Внесено науково обґрунтовані пропозиції щодо модернізації системи державного управління розвитком морегосподарського комплексу України (на основі кластерного підходу). Зокрема, обґрунтовано необхідність законодавчого затвердження положень кластерної політики і, відповідно, розробки Стратегії розвитку морегосподарських кластерів, яка має бути гнучкою, мати комплексний характер, покладати в основу морегосподарської діяльності саме територіальну специфіку. Запропоновано модель державного управління розвитком морегосподарського комплексу на основі кластерного підходу, яка має комплексний характер та гнучкі системні зв'язки, в ній відсутня жорстка вертикально-лінійна організаційна залежність, що дає змогу реалізувати надвідомчий підхід на регіональному рівні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Амосов Ю. А. Перетворення механізмів державного регулювання економічного розвитку / О. Ю. Амосов // Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. праць ; за заг. ред. Г. І. Мостового, Г. С. Одінцової. – Харків : ХарРІДУ УАДУ, 2001. – Вип. 2. – С. 10–16.
2. Англійсько–український словник термінів і понять з державного управління / пер. В. Івашко ; уклали Г. Райт [та ін.]. – К. : Основи, 1996. – 128 с.
3. Антонюк О. Менеджмент в освітянській сфері: концептуальні засади / О. Антонюк // Персонал. – 2006. – № 10. – С. 58–65.
4. Артеменко Л. Мотиваційний механізм у державному управлінні: поняття та структура // Актуальні проблеми державного управління: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ, 2003. – Вип. 4. – С. 101.
5. Атаманчук Г. В. Теория государственного управления : курс лекций / Г. В. Атаманчук. – 3-е изд., доп. – М. : ОМЕГА–Л, 2005. – 584 с.
6. Бакуменко В. Методологія державного управління : проблеми становлення та подальшого розвитку / В. Бакуменко, В. Князєв, Ю. Сурмін // Вісник Української академії державного управління : наук. журнал. – 2003. – № 2. – С. 68–81.
7. Бакуменко В. Д. Формування державно–управлінських рішень : проблеми теорії, методології, практики : [монографія] / В. Д. Бакуменко. – К. : Вид–во УАДУ, 2000. – 328 с.
8. Беглиця В. П. Інституціональні важелі регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції / В. П. Беглиця // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Державне управління. – 2011. – № 2. – С. 55–60.
9. Беглиця В. П. Удосконалення державного регулювання діяльності суднобудівної галузі / В. П. Беглиця // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. – № 23. – С. 115–118.

10. Белова О.І. Деякі аспекти міжнародно-правової сутності морської політики України (цілі, принципи, задачі та пріоритетні напрями реалізації) / О.І. Белова // Науково-практичний господарсько-правовий журнал «Підприємництво, господарство і право». – 2007. – №3 (135) – С.145-148.

11. Белова О.І. Міжнародно-правові проблеми реалізації морської політики України в північно-західному районі Чорного моря / О.І. Белова // Науковий журнал «Зовнішня торгівля: право та економіка». – 2007. - №1(30). – С. 92-97.

12. Блауберг И. В. Становление и сущность системного подхода / И. В. Блауберг, Э. Г. Юдин. – М. : Наука, 1973. – 269 с.

13. Бойко–Бойчук О. В. Механізми державного управління: узагальнена модель [Електронний ресурс] / О.В. Бойко–Бойчук. – Режим доступу : <http://www.concept.at.ua/load/0-0-0-34-20>.

14. Блауг М. Оукен Артур // 100 великих економістів после Кейнса = Great Economists since Keynes: An introduction to the lives & works of one hundred great economists of the past. – СПб.: Економікус, 2009. – С. 225-227. – 384 с.

15. Буркинський Б.В. Формування морської доктрини України / Б.В. Буркинський, О.М. Котлубай, В.М. Степанов // Вісник Національної академії наук України. – 2008. – № 9. – С. 6–11.

16. Ван Гиг Дж. Прикладная общая теория систем. / Пер. с англ./Под ред. Сушкова Б. Г., Тюхнина В. С. - М.: Издательство «Мир»,1981. - 336 с.

17. Внутрішній економічний механізм підприємства: [навчальний посібник] / М.Г. Грещак, О.М. Гребешкова, О.С. Коцюба; за ред. М.Г. Грещака. – К.: КНЕУ,2001. – 228 с.

18. Висоцький О.Ю. Основи державного управління / О. Ю. Висоцький, О.Є. Висоцька, Ю.П. Шаров. – Ч.І. – Дніпропетровськ: НМетАУ, 2008. – 52 с.

19. Войтович Р. Вплив глобалізації на систему державного управління (теоретико-методологічний аналіз) : [монографія] / Радмила Войтович ; за заг. ред. В. М. Князева. – К. : Вид-во НАДУ, 2007. – 640 с.

20. Волкогорова О. Слагаемые стратегического управления / О. Волкогорова // Менеджмент и менеджер. – 2008. – № 11–12. – С. 7–10.
21. Волосяк М. В. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України / М. В. Волосяк // Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування. – 2014. – № 1. – С. 17–23.
22. Волосяк М. В. Функціональна структура морегосподарського комплексу України / М. В. Волосяк, Л. Ю. Вдовиченко // Бізнес Інформ. – 2016. – № 2. – С. 14–20.
23. Гайду А.В. Перспективы развития морехозяйственного комплекса Украины в контексте социально–экономических и военно–политических реалий / А.В. Гайду // East European Scientific Journal . – 2016. – № 8(12).– С. 64–71.
24. Гайду О.В. Державне управління розвитком морегосподарського комплексу України в контексті сучасних реалій / О.В. Гайду // Реформування публічного управління та адміністрування: теорія, практика, міжнародний досвід: Матер. всеук. наук.–практ. конф. за міжнар. участю, 28 жовтня 2016 р.. – Одеса, 2016. – С. 97–99.
25. Гайду О.В. Державна підтримка кластерних процесів у морегосподарському комплексі України / О.В. Гайду // «Могилянські читання – 2015: Досвід та тенденції розвитку суспільства в Україні: глобальний, національний та регіональний аспекти»: матер. наук.–метод. конф., 12–20 листопада 2015 р. – Миколаїв, 2015. – С. 31–32.
26. Гайду О.В. Сучасні підходи до формування механізму державного управління інвестиційним потенціалом морегосподарського комплексу регіону / О.В. Гайду // Ольвійський форум – 2014: Стратегії країн Причорноморського регіону в геополітичному просторі : матер. Міжнар. наук.–практ. конф., 4–7 червня 2014 р. – Миколаїв, 2014. – С. 197–199.
27. Гайду О.В. Напрями модернізації механізмів державного управління розвитком морегосподарського комплексу України / О.В. Гайду // Інструменти лібералізації та спрощення світової торгівлі: міжнародні та

регіональні аспекти : матер. міжнар. наук.–практ. конф., 28 листопада 2014 р. – Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2014. – С. 174–177.

28. Гайду О.В. Державні пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України: науковий огляд наявних і прихованих можливостей / О.В. Гайду // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Серія : Державне управління.– Х. : Вид–во НУЦЗУ, 2016. – Вип. 1 (4). – С. 50–60.

29. Гайду О.В. Дослідження сутності державного управління розвитком морегосподарського комплексу регіону/ О.В. Гайду // Вісник Академії митної служби України. Серія : Державне управління. – 2015. – № 2. – С. 24–28.

30. Гайду О.В. Концептуальні основи державного управління розвитком морегосподарського комплексу регіону/ О.В. Гайду // Наукові праці : науково–методичний журнал. – Миколаїв : Вид–во ЧДУ ім. Петра Могили, 2016. – Вип. 255. Т. 267. Державне управління.– С. 31–39.

31. Гайду О.В. Сучасні підходи до формування системи державного управління інвестиційними ресурсами морегосподарського комплексу регіону / О.В. Гайду // Інвестиції: практика та досвід. – 2016.– № 14.– С. 55–59.

32. Гайду О.В. Теоретичні засади державного управління розвитком регіональних морських портових комплексів / О.В. Гайду // Ольвійський форум – 2016: Стратегії країн Причорноморського регіону в геополітичному просторі : матер. Міжнар. наук.–практ. конф., 9–11 червня 2016 р. – Миколаїв, 2016. – С. 197–199.

33. Гайду О.В. Теоретичні засади управління розвитком морегосподарського комплексу на основі системного підходу [Електронний ресурс] / О.В. Гайду // Державне управління : удосконалення та розвиток. – 2014. – № 7. – Режим доступу до журналу : <http://www.dy.nauka.com.ua>.

34. Гогоберидзе Г.Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий / Г.Г. Гогоберидзе // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 2. – С. 266–270.

35. Голюкова Т. В. Державне управління територіальним економічним

розвитком: теорія і практика : [монографія] / Т. В. Голікова. – К. : Вид-во НАДУ, 2007. – 296 с.

36. Гордєєв О. К. Концептуальні підходи до сутності інституційного механізму / О. К. Гордєєв // Публічне управління: теорія та практика: збірник наукових праць Асоціації докторів наук з державного управління. – Х. : Вид-во «ДокНаукДержУпр». – 2012. – Випуск 3(11). – С. 36 – 43.

37. Гребенник Н.Г. Основы реализации кластерной кон- цепции в морехозяйственном комплексе Украины / Н.Г. Гребенник // Развитие методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2013. – № 1 (42). – С. 45–56.

38. Гребенник Н.Г. Морський кластер як основа економічного розвитку регіону. // Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь / А.О. Филипенко, В.В. Барішнікова, К.В. Степанова. – Одеса: Фенікс, 2012. – 152 с.

39. Гриньова В. М. Державне регулювання економіки : підручник / Гриньова В. М. – К. : Знання, 2008. – 398 с.

40. Громова Е. Н. Экономический механизм управления процессами экологизации морского природопользования [Электронный ресурс] / Е. Н. Громова, Е. Л. Гетьман // Молодіжний економічний дайджест : науковий електронний журнал, 2014. – № 1. – С. 4–7.

41. Гурне Б. Державне управління / Б. Гурне. ; пер. з фр. В. Шовкуна. – К. : Основи, 1993. – 165 с.

42. Давиденко Л. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України в галузі торгівельного мореплавства // Митна справа. – 2001. – № 1. – 93 с.

43. Дацій Н.В. Державна інвестиційна політика на національному та галузевому рівнях: теорія, методологія, практика: [монографія] / Н.В. Дацій. – Донецьк: Юго–Восток, 2010. – 427 с.

44. Дацій Н.В. Стратегії розвитку інвестиційної політики держави / Н.В. Дацій // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – № 15. – С.8–11.

45. Дацій Н.В. Форми та напрями державної інвестиційної політики розвитку інвестиційної діяльності в галузях національної економіки / Н.В. Дацій // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – № 17. – С.79–82.
46. 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: ФОП Грінь Д.С., 2014. – 442 с.
47. Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети : [монографія] / за заг. ред. З. С.Варналія / З. С.Варналій, В. Є. Воротін, В. С. Куйбіда та ін. – К. : НІСД, 2007. – 768 с.
48. Демьяненко С. Агрохолдинги в Украине: процесс становления и развития / С. Демьяненко // Экономика Украины. - 2009. - № 12. - С. 50-62.
49. Державне управління в Україні : навч. посіб. / за заг. ред. В. Авер'янова. – К. : Вид-во ТОВ «СОМИ», 1999. – 390 с.
50. Державне управління : словник–довідник / [уклад. : В. Д. Бакуменко та ін.; за заг. ред. В. М. Князева, В. Д. Бакуменка]. – К. : Вид-во УАДУ, 2002. – 228 с.
51. Державне управління: [підручник] / А. Ф. Мельник, О. Ю. Оболенський, А. Ю. Васіна. – К.: Знання, 2009. – 582 с.
52. Державне регулювання економіки: [навчальний посібник] / С. М. Чистов, А.Є. Никифоров, Т.Ф. Куценко та ін.– К.: КНЕУ, 2000. –316 с.
53. Державні організації як складова механізму держави : навч. посіб. / за заг. ред. П. І. Надолішнього. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2005. – 228 с.
54. Дегтяр А.О. Організаційне забезпечення інформаційно-аналітичного обслуговування органів державної влади в процесі прийняття і реалізації державно-управлінських рішень // Статистика України. – 2003. – № 2. – С. 36– 39.
55. Дегтяр А. О. Державно–управлінські рішення : інформаційно–аналітичне та організаційне забезпечення / А. О. Дегтяр. – Х. : Вид–во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2004. – 224 с.

56. Джеймс, П. Все возможные миры : история географических идей: пер. с.англ. / П. Джеймс, Дж. Мартин ; ред. А. Г. Исаченко ; пер. Л. Н. Кудряшева. – М. : Прогресс,1988. – 672 с.
57. Дідківська Л. І. Державне регулювання економіки : [навчальний посібник] / Л.І Дідківська, Л. С. Головка. – 5–те вид. – К. : Знання, 2006. – 213 с.
58. Добровольська В.В. Правове забезпечення державного регулювання економіки : [монографія] / В.В. Добровольська. – Одеса : Фенікс, 2010. – 258 с.
59. Друкер П.Ф. Эффективное управление. Экономические задачи и оптимальные решения : [пер. с англ.] / П. Друкер. – М. : ФАИР–ПРЕСС, 1998. – 288 с.
60. Дункан Дж. Основопологающие идеи в менеджменте: Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики : [пер. с англ.] / Дж. Дункан. – М. : Дело, 1996. – 272 с.
61. Дяченко Н. П. Методологічне забезпечення інформаційно–аналітичної діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування [Електронний ресурс] / Н. П. Дяченко // Теорія та практика державного управління. – 2013. – Вип. 4 (43). – С. 194–199.
62. Емельянов В.М. Порт в «раздачу» / В.М. Емельянов // Телеграф.– Николаев.– 2002.– № 18. – С. 21.
63. Емельянов В.М. Николаевский морской торговый порт : на пороге 140–летия / В.М. Емельянов // Порты Украины . – Николаев.– 2002.– № 3. – С. 18–19.
64. Емельянов В.М./ Чем сейчас живет Николаевский морской торговый порт ? / В.М. Емельянов // Транспорт. – Николаев.– 2002.– № 2(38) –. С. 56–57.
65. Ефективність державного управління: [монографія] / Ю. Бажал, О. Кілієвич, О. Мертенс, В. Юрчишин та ін.; Заг. ред. І. Розпутенка. – К.: Вид-во «К.І.С.», 2002. – 420 с.

66. Європейська інтеграція і транскордонне співробітництво країн Чорноморського басейну: [монографія] / В.І. Топіха, В.В. Лагодієнко, В.М. Мірошко та ін. – Миколаїв: Миколаївський державний аграрний університет, 2007. – 323 с.

67. Ємельянов В.М. Взаємодія держави і бізнесу в регулюванні економічних процесів та зміцненні економічної безпеки /В.М. Ємельянов // Науковий вісник Академії муніципального управління: Серія «Управління» Вип. 1/2012. Державне управління та місцеве самоврядування / За заг. ред. В.К. Присяжнюка, В.Д. Бакуменка. – К.: Видавничо–поліграфічний центр Академії муніципального управління. – 2012. – С. 125–147.

68. Ємельянов В.М. Знаходження балансу інтересів та налагодження оптимальних взаємовідносин між бізнесом та владою на регіональному рівні /В.М. Ємельянов // Науково–методичний журнал. – Т. 159. Вип.. 147. Державне управління. – Миколаїв: Вид–во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. – С. 33–45.

69. Ємельянов В.М. Розвиток партнерських відносин бізнесу і влади в системі державного управління сталим розвитком регіонів України: теорія, методологія, практика : [монографія] / В.М. Ємельянов. – Донецьк: Юго–Восток, 2011. – 401 с.

70. Економічний довідник державного службовця / Ю.П. Лебединський [та ін.] ; упоряд. М. К. Орлатий ; Українська Академія держ. управління при Президентові України. – К. : УАДУ, 2003. – 413 с.

71. Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні / О.А. Єрмакова // Економіка промисловості: наук. журнал. – 2008. - №4(43). – С. 141-146.

72. Єрмакова О. А. Проблеми державного регулювання кластерної політики в Україні / О. А. Єрмакова // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Вип. 255: в 9 т. – Т. 2. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – С. 365-370.

73. Енциклопедія державного управління : у 8 т. / Наук. ред. колегія: В.М. Князев (співголова), І.В. Розпутенко (співголова) та ін. – К. : НАДУ, 2011. – Т. 1. Теорія державного управління. – 748 с.

74. Жовнірчик Я.Ф. Державне регулювання розвитку економіки регіонів та міжрегіональних економічних зв'язків: теорія, методологія, механізми: [монографія] / Я.Ф. Жовнірчик. – Донецьк.: ТОВ «Юго–Восток, Лтд», 2010. – 306 с.

75. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

76. Загорський В.С. Державне управління в системі формування і реалізації регіональної політики в сучасних умовах / В.С. Загорський // Регіональна економіка. - 2016. - № 3. - С. 19-25.

77. Зятіна Д. В. Досвід країн ЄС щодо фінансування інфраструктури морських портів / Д. В. Зятіна // Актуальні проблеми держави і права. - 2012. - Вип. 68. - С. 299-305

78. Ивченко В. В. Горизонты морехозяйственного развития российского эксклава: от стагнации к возрождению / В. В. Ивченко. – Калининград : БФУ им. И. Канта, 2010. – 116 с.

79. Инновационные технологии в государственном управлении и пространственном развитии морской деятельности России. Серия: «Теория и практика морской деятельности» / Батурова Г.В., Дерябин Ю.С. Загашвили В.С., Циренщиков В.С. – М: СОПС, 2009. – Вып. 17. – 384 с.

80. Інституційна економіка : [підручник] / За заг. ред. А. Олійника. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 704 с.

81. Ільницький К. Казахстанський транзит [Електронний ресурс]. / К.І льницький // Порти України. – 2012. – № 2. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>.

82. Інтернет видання «Blackseanews» – «Новый режим паромной линии на Грузию позволяет ежемесячно отправлять 1 тыс. вагонов» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.blackseanews.net/read/119811>.

83. Інтернет видання «Delo.ua» – «Що Україна зробила за рік, щоб вирости в очах інвесторів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://delo.ua/business/ukraina-suschestvenno-sokratila-postavki-metalloloma-v-turciju-316999/?supdated_new=1471501275.

84. Інтернет видання «Glavcom» – «Як Україна нарощує експорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://glavcom.ua/publications/331351-voennyj-proryv.-kak-ukraina-narastila-eksport-vooruzhenij.html>.

85. Інтернет видання «Hubs» – «Рейтинги імпорту товарів в Україну» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [<http://hubs.ua/economy/rejtingi-importa-tovarov-v-ukrainu-rost-postavok-elektroenergii-v-20-5-raz-infografika-65637.html>].

86. Інтернет видання «NovaBelarus.com» – «Товарная структура та зовнішня торгівля Білорусії» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.novabelarus.com/ekonomika-belarusi/товарная-структура-vneshnej-torgovli-belarusi/>.

87. Інтернет видання «Зеркало недели. Украина» – «Україна підписала нові договори на виставці озброєнні в Індії» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zn.ua/ECONOMICS/ukraina-podpisala-15-dogovorov-na-vystavke-vooruzheniy-v-indii-209066_.html.

88. Інтернет видання «Порти України» – «Нові термінали від «KERNEL» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ports.com.ua/articles/kernel-postroit-zernovoj-terminal-v-chernomorske/>.

89. Інтернет видання «Риа новости Украина» – «Україна завойовує міжнародний ринок зброї: модернізація і розробка новітніх систем озброєння» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rian.com.ua/columnist/20160714/1013155136.html>.

90. Интернет видання «ЦЕНЗОР.НЕТ» – «Контейнерный поезд «Викинг» прибыл из Украины в Азербайджан по маршруту в обход России» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://censor.net.ua/news/374015/konteyinernyyi_poezd_viking_pribyl_iz_ukrainy_v_azerbayidjan_po_marshrutu_v_obhod_rossii.

91. Интернет видання «Украинская правда «Экономическая правда» – «Примитивная экономика. Украина все больше превращается в аграрную страну» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.epravda.com.ua/cdn/cd1/2016/04/ukraina-vse-bolshe-prevrashhaetja-v-agrarnuju-stranu/>.

92. Интернет видання «Апостроф» – «Керченский пролив – возможно ли органичить судоходство» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://apostrophe.com.ua/article/business/transport/2016-02-16/pochemu_rossiya-ne-smojet-zakryit-kerchenskiy-proliv-dlya-sudov-iz-ukrainyi/3362.

93. Интернет видання «Деловой» – «Бердянский порт розшукує вантаж» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.delovoy.zp.ua/prochie/delo/rukovoditel-berdyanskogo-porta-nikolaj-ilin-nam-ne-prixodilos-iskat-gruzy-kak-v-bylye-gody-oni-sami-shli-k-nam.html>.

94. Интернет видання «Корреспондент» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ua.korrespondent.net/business/economics/1490965-kravchuk-vzyav-na-sebe-provinu-za-rozval-torgovogo-flotu-ukrayini>.

95. Интернет видання «Риа новости» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ria.ru/economy/20160606/1443542283.html>.

96. Интернет видання «Тиждень.ua» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://tyzhden.ua/Publication/2813>.

97. Інформаційно-комунікаційне забезпечення діяльності посадових осіб органів державної влади та місцевого самоврядування : навч.-метод. матеріали / [уклад. : О. Д. Брайченко та ін.]. – К. : НАДУ, 2010. – 72 с.

98. Кальниш Ю Г. Політична аналітика в державному управлінні : теоретико-методологічні засади : [монографія] / Ю. Г. Кальниш. – К. : Вид-во НАДУ, 2006. – 272 с.

99. Керецман В. Ю. Державне регулювання регіонального розвитку: теоретичні аспекти : [монографія] / В. Ю. Керецман. – К. : Вид-во УАДУ, 2002. – 188 с.
100. Ковалевич В.М. Про інвестиції в морські порти України /В.Н. Ковалевич // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. Випуск 190. – Дніпропетровськ. 2004. – Т. 3. – С.870-876.
101. Корнаи Я. Инновации и динамизм: взаимосвязь систем и технического прогресса / Я. Корнаи ; пер. П. Авдоница // Вопросы экономики. – 2012 . – № 4 . – С. 4-31.
102. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: [монографія] / За ред. О.М. Котлубая. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
103. Конкуренентоспроможність аграрних підприємств: методологія і механізми : [монографія] / М.Й. Малік, О. А. Нужна . – К. : ННЦ«Інститут аграрної економіки», 2007. – 272 с.
104. Козаченко О. А. Організаційно-економічний механізм управління виробничими процесами підприємства та його дія в ринкових умовах /О.А. Козаченко // Агроінком. - 2008. - № 1-2. - С. 44-47.
105. Коротич О. Б. Державне управління регіональним розвитком України : [монографія] / О.Б. Коротич. – Харків : Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2006. – 220 с.
106. Коротков Е.М. Антикризове управління: [підручник]. – 2-е вид., Доп. і перероб. / Под ред. проф. Е.М. Короткова. – М. : ИНФРА-М, 2010. – 620 с.
107. Колесов Ю.Б. Моделирование систем. Динамические и гибридные системы: Учебное пособие для вузов / Ю.Б. Колесов, Ю.Б. Сениченков. - СПб.: БХВ-Петербург, 2006. - 224с.
108. Котлубай А.М. Торговельне судноплавство України: проблеми і перспективи/ А.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2008. – 256с.

109. Котлубай О.М. Портовий комплекс України: проблеми і перспективи розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.2000.ua/v-nomere/derzhava/resursy/portovij-kompleks-ukraini-b3-1-b4_1440057128.htm.

110. Котлубай О.М. Стратегія розвитку України як морської держави // Стан і перспективи розвитку України як морської держави: Зб.матеріалів круглого столу (Одеса, 23 листопада 2010 р.) / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень // за заг. ред. О.О. Воловича – О.: Фенікс, 2011. – 124 с.

111. Кравченко О. М. Теоретичні підходи до визначення поняття “механізм державного управління” [Електронний ресурс] / О. М. Кравченко // Державне управління: удосконалення та розвиток : електронне наукове фахове видання. – 2009. – № 3. – Режим доступу : <http://www.dy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=56>.

112. Кропинова Е.Г. Устойчивое развитие прибрежных территорий как основа комплексного управления прибрежными зонами [Электронный ресурс] / Е.Г. Кропинова, Э.П. Афанасьева // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта, 2014. – № 1. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/>.

113. Кузнецов С.О. Інформаційне забезпечення морегосподарського комплексу: навчальний пос. / С.О. Кузнецов, Д.А. Іванов. – Одеса: Фенікс, 2011. –160 с.

114. Куклински А. Экономические преобразования в Польше : опыт и перспективы (1990-2010 г.г.) / А. Куклински // Проблемы теории и практики управления государственного управления. – 2001. – № 1. – С. 34-56.

115. Курінний Є. Державне управління : оновлений погляд на визначення категорії / Є. Курінний // Підприємство, господарство і право. – 2003. – № 12. – С. 82–85.

116. Лашкіна М. Г. Нові підходи до комунікації в публічному просторі державного управління / М. Г. Лашкіна // Публічне управління : теорія та

практика : зб. наук. праць Асоціації докторів наук з державного управління. – Харків : Вид-во «ДокНаукДержУпр». – Випуск 1 (13). – 2013. – С. 10–18.

117. Липинська О. А. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку / О.А. Липинська, Л.М. Крисюк // Регіональні інновації. – 2012. – № 47 – С. 99–107.

118. Лопушинський І. П. Публічна служба Німеччини: досвід для України / І.П. Лопушинський // Публічне управління: теорія та практика. – 2011. – № 4 (8). – С. 48–54.

119. Макогон Ю.В. Украина – держава морская: [монографія] / Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан; под. ред. Ю.В.Макогона. – Донецк: Изд-во «Ноулидж», 2010. – 391 с.

120. Малинина Ю. В. О структуре морской деятельности Российской Федерации в современных условиях / Ю. В. Малинина // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. – СПб. : Изд. РГГМУ, 2010. – № 13. – С. 138–144.

121. Малиновський В. Я. Державне управління : [навчальний посібник]/ Малиновський В.Я. – 2-ге вид., доп. та перероб. – К. : Атіка, 2003. – 576 с.

122. Мартиненко В.М. Державне управління: шлях до нової парадигми (теорія та методологія): [монографія] . – Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2003. – 220 с.

123. Мартиненко В.М. Інноваційна стратегія демократичного розвитку України: від місцевої демократії до демократичної держави: [монографія]. – Х.: Константа, 2004. – 231 с.

124. Маркіна І.А. Методологія сучасного управління : [монографія] / І.А. Маркіна. – К. : Вища школа, 2001. – 311 с.

125. Мельник І. М. Організаційно-мотиваційний механізм державного управління захистом прав громадян на приватну власність / Мельник І. М. // Інвестиції: практика та досвід. 2015. – № 10. – с. 121-124.

126. Механізми прийняття управлінських рішень органами державної влади щодо соціально-економічного розвитку регіонів : [монографія] /

[А. О. Дегтяр, О. Ю. Амосов, В. М. Мартиненко та ін.]; за заг. ред. А. О. Дегтяра. – Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2006. – 300 с.

127. Мировой рынок рыбы и морепродуктов. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://planovik.ru/research/2011/07/04/5088.htm>.

128. Михайличенко К. Державна політика у сфері торговельного мореплавства / К. Михайличенко // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2016.– № 5. – С. 55-70.

129. Михайлова Ю.В. Выявление проблем и обоснование стратегических приоритетов развития морской отрасли Украины на современном этапе / Ю.В. Михайлова, А.А. Карева // Modern directions of theoretical and applied researches. 2014. – № 3 (Березень). – Режим доступу : <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2014>.

130. Мірошко В.М. Концептуальні основи стратегічного планування економічного розвитку морських портів /В. М. Мірошко // Культура народів Причорномор'я. – 2006 – С.57-59.

131. Мостенська Т. Л. Формалізація процесу розвитку інтеграційної взаємодії / Т. Л. Мостенська, Н. С. Скопенко // Наукові праці Національного університету харчових технологій. - 2013. - № 51. - С. 183-189.

132. Надолішній П. І. Теорія та історія державного управління (Опорний конспект лекцій до навчальної дисципліни) : [навч. посіб]. / П. Надолішній. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2006. – 126 с.

133. Нижник Н. Р. Державне управління в Україні: наукові, правові, кадрові та організаційні засади / Н. Р. Нижник, В. М. Олуйко. – Львів: Національний університет «Львівська політехніка», 2002. – 352 с.

134. Нижник Н. Формування рішень органами державного управління / Н. Нижник, С. Мосов // Вісник Української академії державного управління : наук. журнал. – 2000. – № 2. – С. 13–18.

135. Нижник Н. Співвідношення державного регулювання регіонального розвитку та регіонального управління / Н. Нижник, В. Керецман, В. Саєнко //

Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. – 2004. – № 1. – С. 275–279.

136. Нижник Н. Р. Системний підхід в організації державного управління : [навчальний посібник] / Н.Р. Нижник, О.А. Машков ; за заг. ред. Н. Р. Нижник. – К. : Вид-во УАДУ, 1998. – 160 с.

137. Николаев В. А. Управление инвестиционными проектами в сфере развития морехозяйственного комплекса / Николаев В. А // Научные труды Академии управления при Президенте Республики Беларусь :Вип. 16: в 2 ч.; Ч. II. Государственное управление. Право. – Минск : Акад. упр. При Президенте Респ. Беларусь, 2016. – С. 33–41.

138. Ніколаєв В. О. Професійна діяльність державних службовців в контексті вирішення проблем глобалізації / Т. К. Гречко, Н. А. Лукашева, В. О. Ніколаєв // Механізми державного управління економікою України : зб. наук. праць ДонДУУ (серія «Державне управління»; вип. 269). – Донецьк : ДонДУУ, 2013. – Т. XIV. – С. 35– 50.

139. Ніколаєв В. О. Сучасні підходи до навчання управлінців публічної сфери / В. О. Ніколаєв // Проблеми сучасного державного управління: зб. наук. праць (серія «Державне управління»; вип. 291). – Донецьк : ДонДУУ, 2014. – Т. XV. – С. 251–262.

140. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт; Пер. с англ. А.Н. Нестеренко; предисл. и науч. ред. Б.З. Мильнера. – М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997. – 188 с.

141. Обьемы контейнерных перевозок из Азии в Европу ускорили снижение [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/obyemy_konteynerykh_perevozok_iz_azii_v_evropu_uskorili_snizhenie_drewry_31055

142. Оганезова А.В. Мотивационный механизм управления инновационной сферой // Вісник ХНУ ім. В.Н.Каразіна. – 2005. – № 668. – С. 210-217.

143. Орлів М. С. Підготовка і прийняття управлінських рішень : навч.–метод. матеріали / М. С. Орлів ; упоряд. Г. І. Бондаренко. – К. : НАДУ, 2013. – 40 с.
144. Осауленко О. Г. Інформаційне забезпечення державного управління сталим розвитком / О. Г. Осауленко. – К., 2001. – 72 с.
145. Освоєння чорноморського шельфу: конкуренція та співпраця
Електронний ресурс: [Електронний ресурс]. Режим доступу
http://dgs.kiev.ua/news_galuz/273-osvoyennya-chornomorskogo-shelfu-konkurenciya-ta-spvprasya.html
146. Осипов В. М. Перспективи створення морегоспо– дарського кластера в Україні / В. М. Осипов, О. А. Єрмакова // Економіка і прогнозування. – 2009. – № 3. – С. 111–122.
147. Основи аналізу державної політики : конспект лекцій / [уклад. З. В. Балабаєва]. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2010. – 56 с.
148. Осовська Г. В. Економічний словник / Г. В. Осовська, О. О. Юшкевич, Й. С. Завадський. – К. : Кондор, 2006. – 356 с.
149. Офіційний сайт «Elevatorist.com» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://elevatorist.com/interview/35-rafael-goroyan-portovaya-perevalka-v-ukraine-uhodit-pod-kontrol-inostrannogo-kapitala>
150. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
151. Офіційний сайт інформаційного агентства «Интерфакс Украина» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://interfax.com.ua/news/economic/244248.html>.
152. Офіційний сайт інформаційного агентства «Интерфакс Украина» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://interfax.com.ua/news/economic/358179.html>.
153. Офіційний сайт інформаційного агентства «РЖД–Партнер.ру» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rzd->

partner.ru/news/porty-ukrainy/za-period-nezavisimosti-ukrainy-dedveit-morskogo-torgovogo-flota-strany-snizilsia-v-13-raz/.

154. Офіційний сайт незалежного інформаційно-консалтингового центру «Центр транспортних стратегій» – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/perspektiva_na_4_milliarda_cho_ukraina_predlagaet_turtsii_vmesto_rossiyskoy_produktsii_957.

155. Офіційний сайт Стокгольмського інституту дослідження проблем світу / Stockholm international peace research institute [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sipri.org/>.

156. Офіційний сайт ТОВ СП «НІБУЛОН» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nibulon.com/data/filii/perevantazhuvalnii-terminal-dlya-perevalki-zernovix-ta-oliinix-kultur-mikolaiv/pro-terminal.html>.

157. Пашин В. Інновації і отраслева наука / В. Пашин // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://shipbuilding.ru/rus/docs/article_innovation6.pdf

158. Пісьменна К. С. Морська доктрина як важливий чинник формування морегосподарського комплексу України / К.С. Пісьменна // Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». Серія: Економічна теорія та право : зб. наук. пр. – Х. : Право, 2012. – 2012. № 4 (11). – С. 161–170.

159. Пісьменна К.С. Господарсько-правове забезпечення економічної політики галузі суднобудування та судноремонту /К.С. Пісьменна // Підприємництво, господарств і право. – 2007. – № 4. – С. 108–111.

160. Пісьменна К.С. Окремі питання правового забезпечення державної промислової політики в галузі суднобудування та судноремонту /К.С. Пісьменна // Проблеми законності. Вип. 85 – Х., 2007. – С. 50 – 57.

161. Пісьменна К.С. Розвиток вітчизняного суднобудування: господарсько-правове забезпечення галузевої політики держави / К.С. Пісьменна // Юридична Україна. – 2007. – № 4. – С. 69–73.

162. Пилипенко І.О. Досвід оцінки природно-ресурсного потенціалу акваторії Азовського моря/ І.О. Пилипенко // Географія і сучасність. Зб. наук.

праць Націон. пед. ун-ту ім. М.П.Драгоманова. – К.: Вид-во Націон. пед. ун-ту ім. М.П.Драгоманова, 2002. – Вип.8. – С.105-110.

163. Подцерковний О. П. Законодавчі проблеми траншипменту в контексті розвитку морських портів України /О. П. Подцерковний, Д. Ю. Сіюшов// Актуальні проблеми держави і права. – 2013. – С. 483-488.

164. Познанська І.В, Гнатюк П.І. Потенціал суднобудівельної галузі України / І.В.Познанська, П.І.Гнатюк // Регіональні інновації. – 2011.– №43. – С. 264–271.

165. Познанська І.В. Потенціал суднобудівної галузі України / І.В.Познанська, П.І.Гнатюк // Регіональні інновації. – 2011. – № 43. – С. 264–271.

166. Політика регіонального розвитку в Україні: особливості та пріоритети : аналіт. доп. / З. С. Варналій, В. І. Жук, І. М. Іванова та ін. – К. : Нац. ін-т стратег. дослідж., 2005. – 60 с.

167. Політична економія : підручник / [Федоренко В. Г., Діденко О. М., Руженський М. М., Іткін О. Ф.] ;за наук. ред. В. Г. Федоренка. – К. : Алерта, 2008. – 487 с.

168. Порохня В.М. Стратегічне управління : [навчальний посібник] / В.М.Порохня, Т.О.Безземельна, Т.А.Кравченко. – К., 2012. – 221 с.

169. Понеделков А. В. Проблемы эффективности государственной службы современной России в условиях административной реформы / А. Понеделков, А. Старостин // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. – Х. : Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2005. – № 2 (25) – С. 275–284.

170. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 р.». від 07.10.2009 р. N 1307 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>.

171. Постанова Кабінету Міністрів України « Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та

річковому транспорті» від 17.07.2014 № 300 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/300-2014-%D0%BF>.

172. Положення про управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації: затверджене розпорядженням голови Одеської обласної державної адміністрації від 25 червня 2011 року №493/А- 2011 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://morhoz.odessa.gov.ua/pro-upravlnnya/polozhennya-proupravlnnya..>

173. Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» від 2 лютий 2011 року № 389 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/389-2011-%D0%BF>.

174. Примачёв Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса: [монография] / Н.Т. Примачёв. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2009. – 260 с.

175. Приходченко Л. Забезпечення ефективності системи органів публічної влади: питання формулювання та вимірювання цілей / Л. Приходченко // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. / ОРІДУ. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2008. – Вип. 2 (34). – С. 23–32.

176. Приходченко Л. Організаційний механізм державного управління: складові забезпечення ефективності / Л. Приходченко // Стратегія регіонального розвитку: формування та механізми реалізації : матеріали підсумк. наук.–практ. конф. за міжнар. участю, Одеса, 31 жовт. 2008 р. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2008. – С. 129–131.

177. Приходченко Л.Л. Політичний та інституційний механізми державного управління: узгодження інтересів / Л. Приходченко // Теорія та практика державного управління : зб. наук. праць. – Х. : Вид-во ХарР НАДУ Магістр, 2010. – Вип.4 (31). – С. 3 – 13.

178. Приходченко Л. Л. Забезпечення ефективності державного управління : теоретико–методологічні засади : [монографія] / Л. Л. Приходченко. – Одеса : Оптимум, 2009. – 299 с.
179. Пригожин И. Самоорганизация в неравновесных системах: От диссипативных структур к упорядоченности через флуктуации./ Г. Николис, И. Пригожин. – М.: Мир, 1979. – 512 с.
180. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, А.В. Шевченко, В.М. Русан, Є.В. Белашов – К. : НІСД, 2016. – 72 с.
181. Прохожев А.А. Общая теория национальной безопасности / А.А. Прохожев. – М. : РАГС, 2002. – 230 с.
182. Прохоров А. П. Русская модель управления / А. Прохоров. – М. : ЗАО «Журнал Эксперт», 2002. – 376 с.
183. Публічне адміністрування на засадах проектного менеджменту : [навч. посіб.] / [О. В. Пономаренко, Т. К. Гречко, Ю. В. Ковбасюк, С. М. Коник, В.О. Ніколаєв та ін.] ; за заг. ред. Ю.В. Ковбасюка. – К. : Освіта України, 2014. – 176 с.
184. Пяткова Н.П. Ресурсный потенциал как основа стратегии устойчивого развития предприятия / Н.П. Пяткова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2006. – № 11 (105). – С. 188–193.
185. Радченко О. В. Категорія «механізм» у системі державного управління / О.В. Радченко // Держава та регіони : наук.–вироб. журн. Серія : Державне управління. – 2009. – № 3. – С. 64–69.
186. Райзберг Б.А. Е.Б. Современный экономический словарь. / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 5–е изд., перераб. И доп. – М.: ИНФРА–М, 2006. – 495с.
187. Райт Г. Государственное управление / Г. Райт ; [пер. з англ. В. Івашка, О. Коваленко, С. Соколик]. – К., 1994. – 191 с.

188. Реформування соціальної політики в Україні: проблеми та перспективи : навч.-наук. вид. / [авт. кол. В. А. Скуратівський, В. П. Трощинський, П. К. Ситник та ін.] ; за заг. ред. В. А. Скуратівського, В. П. Трощинського. – К. ; Львів : НАДУ, 2012. – 368 с.

189. Регіональна політика та управління у країнах Європи : матеріали до навчального курсу / упоряд. М. О. Лендзел, В. Ю. Керецман. – Ужгород . – 2001. – 248 с.

190. Регіональна політика: методологія, методи, практика / Інститут регіональних досліджень НАН України; ред. кол.: відп. ред. М. І. Долішній. – Львів, 2001. – 720 с.

191. Розміщення продуктивних сил : [підручник] / [В.В. Ковалевський, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенов та ін.] ; за ред. В.В. Ковалевського та ін. – К. : Товариство «Знання» ; КОО, 1998. – 501 с.

192. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

193. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про морську політику України» від 20 травня 2009 р. № 545-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=545-2009-%F0&p=132023498698698>.

194. Рябінін Є. Процеси інтеграції у ХХ столітті: основні концепції їх вивчення / Є. Рябінін. – Політичний менеджмент. – 2006. – N 5. – С. 122- 130.

195. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 р. № 548-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>

196. Рудницька Р. М. Механізми державного управління: сутність і зміст / Р.М. Рудницька, О.Г. Сидорчук, О.М. Стельмах ; за наук. ред. М. Д. Лесечка, А. О. Чемериса. – Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2005. – 28 с.
197. Розвиток України – 2020: стратегія модернізації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://polit.ua/documents/2010/02/26/stra2020.html>.
198. Савельева С.Б. Особенности и типология видов морской хозяйственной деятельности / С. Б. Савельева, А. Н. Савельев, И. В. Козинский // Вестник МГТУ. – 2006. – Т. 9.– № 4. – С. 665–668.
199. Седнев Ю. Еволюція вітчизняної правової моделі залучення місцевої влади у розвиток морегосподарського комплексу // Митна справа – 2013. № 1. – 57 с.
200. Серьогін С. М. Теоретичні засади та основні напрями реформування місцевого самоврядування й децентралізації влади в Україні / С. М. Серьогін, Н. Т. Гончарук // Аспекти публічного управління. – 2015. – № 4. – С. 111-120.
201. Седнев Ю. В. Специфіка розвитку морегосподарського комплексу в муніципальних правовідносинах [Електронний ресурс] / Ю. В. Седнев // Актуальні проблеми держави і права. – Режим доступу : <http://www.apdp.in.ua/v69/77.pdf>.
202. Седнев Ю. В. Муніципальне правове забезпечення розвитку морегосподарського комплексу / Ю. В. Седнев // Форум права. – 2013. – № 1. – С. 893–899. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.
203. Сигов В.И. Региональная экономика, управление, планирование / В.И. Сигов. – Л.: Лен. фин–экон. ин–т, 1982. – 296 с.
204. Скупський Р. М. Марикультура Чорного моря – концептуальні засади створення рибогосподарського кластеру / Р.М. Скупський // Економічний форум. – 2015. – № 1. – С. 86–101.
205. Словник термінів і понять з державного управління / [уклад. В. Я. Малиновський]. – К.: Центр сприяння інституційному розвитку державної служби, 2005. – 254 с.

206. Собкевич О. В. Аналітична записка: Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі / О.В. Собкевич, О.Ю.Ємельянова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>.

207. Соціальне відродження і розвиток села в умовах становлення ринкової економіки./ М.Х. Вдовиченко, К.І., Якуба, М.К. Орлатий – К.: Урожай, 1993. – 216 с.

208. Створення універсальних транспортних суден та засобів океанотехніки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kdpu-nt.gov.ua/work/stvorenniya-un%D1%96versalnikh-transportnikh-suden-ta-zasob%D1%96vokeanotekhn%D1%96ki>.

209. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта: [монография] / О.Н. Степанов. – Одесса:Астропринт, 2005. – 324с..

210. Стеченко Д. М. Державне регулювання економіки : [навчальний посібник] / Стеченко Д. М. – 3-тє вид., випр. – К. : Знання, 2006. – 262 с.

211. Стеченко Д. М. Управління регіональним розвитком / Д. М. Стеченко. – К.: Вища шк., 2000. – 223 с.

212. Стратегічне планування [навчальний посібник] / О.Берданова, В.Вакуленко, В.Тертичка. – Л.: ЗУКЦ, 2008. – 138 с.

213. Стратегічне управління інноваційною діяльністю як основа економічної безпеки національної економіки: [монографія] / М. В. Гаман, О. І. Дацій, М. Х. Корецький [та ін] . - Донецьк : Юго-Восток, 2008. - 281 с.

214. Суспільна трансформація і державне управління в Україні: політико-правові детермінанти: [монографія] / В. В. Цветков, І. О. Кресіна, А. А. Коваленко; Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького НАН України. - К. : Вид. дім «Ін Юре», 2003. - 495 с.

215. Сичевський М.П. Удосконалення організаційно-економічного механізму розвитку харчової промисловості України: [монографія] / М.П. Сичевський - К.: Наук. світ, 2004. – 374.

216. Тойнби А. Дж. Постижение истории: Сборник / Пер. с англ. Е. Д. Жаркова. – М.: Рольф, 2001–640 с.
217. Тарханова Л.Б. Морская деятельность как предмет междисциплинарного исследования / Л.Б. Тарханова // Проблемный анализ и государственно управленческое проектирование политология. Экономика право: научный журнал.: М. – 2012. – № 2. – С. 43–57.
218. Тертичка В. В. Інформаційно–аналітичне забезпечення державної політики / В. В. Тертичка // Вісник Української академії державного управління. – 2000. – № 1. – С. 314–325.
219. Уемов А. И. Системный подход и общая теория систем / А. И. Уемов. – М. : Высшая школа, 1978. – 285 с.
220. Уемов А. И. Философия науки : системный аспект : [учеб. пособ. для преподавателей, аспирантов, магистров философских и нефилософских спец.] / А. И. Уемов, Л. Н. Терентьева, А. В. Чайковский, Ф. А. Тихомирова. – Одесса : Астропринт, 2010. – 360 с.
221. Управление – это наука и искусство / А. Файоль, Г. Эмерсон, Ф. Тейлор, Г. Форд / сост. Г.Л. Подвойский. – М.: Республика, 1992. – 351 с
222. Форрестер Д. Мировая динамика / Дж. Форрестер . – М.: АСТ, 2006. – С. 384.
223. Федорчак О. В. Класифікація механізмів державного управління [Електронний ресурс] / О.В. Федорчак // Демократичне врядування : наук. вісн. – 2008. – Вип. 1. – Львів : ЛРІДУ НАДУ. – Режим доступу : <http://www.academy.lviv.ua>.
224. Филипенко А. О. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації : аналітична доповідь / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова / За ред. А. О. Филипенка; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегіч. досліджень у м. Одесі. – Одеса : Фенікс, 2013. – 168 с.
225. Филипенко А.О. Стратегічні пріоритети розвитку України як морської держави / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова // Проблемы и перспективы

розвиття співробітництва між країнами Юго-Всхідної Європи в рамках ЧЭС і ГУАМ.– 2012.– № 8 (Серпень).– С. 318–321;

226. Хаймінова Ю. В. Податкове стимулювання розвитку морського бізнесу / Ю. В. Хаймінова // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2015. – № 2. – С. 225-230.

227. Хомич Л. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно-розподільчого та транзитного потенціалу України / Л. Хомич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm

228. Цветков В. Державне управління: теорія, методологія, практика / В. Цветков // Вісник Академії правових наук України. – 2003. – № 2–3. – С. 254–272.

229. Чекаловець В. І. Передумови створення морського кластеру в країні / В. І. Чекаловець, Н. Г. Гребенник // Економіка транспортного комплексу : зб. наук. праць. – Вип. 12. – Харків : ХНАДУ. – 2008. – С. 93–104.

230. Чечель О. М. Принципи та механізм державного регулювання економіки / О. М. Чечель // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Державне управління. – 2013. – № 2. – С. 103–111. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamcudu_2013_2_18.

231. Шевченко М. Концепция морских кластеров // Порты Украины. – 2006. – № 6. – 56 с.

232. Широков М.А. Формування інформаційної бази управління витратами портових підприємств України / М.А. Широков // Тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми управління та обліку на водному транспорті в умовах транзитивної економіки». – К.:КДАВТ, 2012. – С. 58-60.

233. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області: Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/987/>.

234. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави : Аналітична записка Національного інституту

стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>.

235. Юзьков Л. П. Государственное управление в политической системе развитого социализма / Л. П. Юзьков. – К. : Вища шк., 1983. – 155 с.

236. Юрчишин В. Макроекономічна стабілізація в Україні: факти, тенденції, проблеми [монографія]/ В. Юрчишин. – К.: Вид-во УАДУ, 1999. – 256 с.

237. Bryson J. M. Creating and Implementation Your Strategic Plan : A Workbook for Public and Nonprofit Organizations / J. M. Bryson, F. K. Alston. – S. F. : Jossey–Bass Publishers, 1996. – 117 p.

238. European Network of Maritime Clusters. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/member>

239. Gaydu A.V. Development public support of cluster processes in maritime economy Ukraine / Gaydu A.V. // Public Policy and Economic Development : scientific and production journal. – Issue 4(8). – Mykolayiv : Publisher Yemelyanova T.V., 2016. – P.104–112.

240. Gordon G. L. Strategic Planning for Local Government / G. L. Gordon. – ICMA, 1993. – 119 p.

241. Gras N. S. B. Business and Capitalism: An Introduction to Business History. New York: F. S. Crofts, 1939.

242. Kotlubay V. Value concepts of "sea complex" and "marine industry" / V. Kotlubai, I. Redina, J. Khaiminova // European journal of economics and management, Brno, 2015. – С. 30-35.

243. Largest shipbuilding nations in 2014, based on completions in gross tonnage [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.statista.com/>

244. Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port industries / J–P. Rodrigue – International Transport Forum 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP02.pdf>

245. Redina E. Improving means of providing safety to transport enterprises / E.Redina // Економічні інновації: зб. наук. праць. – О.: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – №47.- С. 92-102.

246. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat.: <http://archive.unctad.org/templates/webflyer.asp?docid=15876&intItemID=2068&lang=1&mode=downloads>

247. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat. – UN, New York, 2011. – 233 p.

248. Review of Maritime Transport 2014 Report by the UNCTAD secretariat. – United Nations, New York and Geneva [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

249. SEA Europe shipbuilding market monitoring fy 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.seaeurope.eu/template.asp?f=publications.asp> 29 LeaderSHIP 2020 – Ensuring future of shipbuilding in Europe [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-116_en.htm

250. The collaboration with Keynes and the controversy with Hayek, Heinz D. Kurz and Neri Salvadori, «Piero Sraffa's contributions to economics,» in Critical Essays on Piero Sraffa's Legacy in Economics, ed. H. D. Kurz, (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), pp. 3–24

251. The business and Capitalism: An Introduction to Business History. By N. S. B. Gras. New York: F. S. Crofts and Company. – 1939. p. – 408 p.

252. UNCTAD: Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980– 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>.

253. Vessels for the Future PRESS RELEASE Brussels, 5 November 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://leitat.org/descargas/Vessels_Future2014.pdf

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Обсяги вантажних перевезень в Україні, млн т.

	1990	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014**	
	млн т	млн. т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%
Перевезено вантажів ***	5989,4	1793,1	29,9	1785,1	29,8	1470,1	24,5	1612,1	26,9	1731,1	28,9	1725,1	28,8	1709,1	28,5	1523,1	25,4
залізничний	974	514	52,8	499	51,2	391	40,1	433	44,5	469	48,2	457	46,9	442	45,4	386	39,6
водний	119,2	24	20,1	19	15,9	10	8,4	11	9,2	10	8,4	8	6,7	6	5	6	5
морський	53,2	9	16,9	8	15,0	5	9,4	4	7,5	4	7,5	4	7,5	3	5,6	3,2	6,0
річковий	66	15	22,7	11	16,7	5	7,6	7	10,6	6	9,1	4	6,1	3	4,5	2,8	4,2
автомобільний	4896	1255	25,6	1267	25,9	1069	21,8	1168	23,9	1252	25,6	1260	25,7	1261	25,8	1131	23,1
авіаційний	0,2	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50

* Складено за: Статистичний збірник Державної служби статистики України «Транспорт і зв'язок України» за відповідні роки. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

** без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя;

*** без трубопровідного транспорту;

**** автомобільний транспорт - без урахування перевезень, виконаних для власних потреб, у 1990 р. - «відправлено вантажними автомобілями».

ДОДАТОК Б

Перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів, тис. т.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Усі вантажі	9124	8228	4652	4068	4146	3458	3428	2805
За видами вантажів:	484	430	298	249	275	253	189	77
нафта і нафтопродукти								
вугілля	167	139	174	45	21	19	18	-
кокс	12	6	5	-	5	41	19	14
руда різна	1152	820	96	206	155	69	64	111
будматеріали	2154	2121	1399	704	885	503	464	118
хімічні і мінеральні добрива	111	101	62	46	121	85	89	43
лісові вантажі	106	70	17	30	15	12	11	5
папір	2	5	-	0	3	2	-	3
метали різні	2029	1787	599	535	401	501	838	1166
хлібні	933	1003	711	656	749	527	170	132
вантажі в контейнерах	397	258	62	92	105	50	67	22
інші вантажі	1577	1488	1229	1505	1411	1396	1499	1114
За видами сполучення								
закордонного	5785	5365	2676	2959	2973	2495	2708	2383
каботажного	3339	2863	1976	1109	1173	962	720	422

* Складено і розраховано: за даними Держстату України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

ДОДАТОК В

Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах,
за формами власності, *тис. т* *

Перероблено вантажів в морських портах України:	2012	2013**	2014**	2015**
- державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	59386,64	50300,13	48634,23	48981,03
- приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	51226,83	47629,37	49111,91	50917,43
- стивідорними компаніями на власних причалах	40371,87	39342,39	45049,43	44747,7
Всього	150985,34	137271,89	142795,57	144646,16

* Складено та розраховано за даними Адміністрації морських портів України «Показники роботи» за відповідні роки [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим та м. Севастополь

ДОДАТОК Г

Переробка вантажів морськими портами України за видами сполучення, тис. т *

	995	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014**	2015 **
Усього	53210	157919	169595	157169	147177	155025	153871	149538,1	142332,6	144646,2
експортних	21916	63860	76261	88136	84098	84881	96835,2	99250,7	101885,4	103942,6
імпортих	4270	18784	21139	12809	17426	19400	16431,8	18663,5	16831,2	17958,7
транзитних	24461	69167	66286	52132	44182	47599	38759,7	29254,3	20470,5	15904,3
внутрішніх	2563	6108	5909	4092	2471	3145	1844,3	2369,6	3145,5	6840,6
Питома вага у загальному обсязі вантажів, %										
Усього	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
експортних	41	40	45	56	57	55	63	66	72	72
імпортих	8	12	13	8	12	12	11	12	12	12
транзитних	46	44	39	33	30	31	25	20	14	11
внутрішніх	5	4	3	3	1	2	1	2	2	5
Темпи зростання до попереднього року, %										
Усього		112,3	107,4	92,7	94,3	104,6	99,1	97,1	104,5	101,6
експортних		93,4	119,4	115,6	95,4	100,9	114,3	102,7	109,8	102,0
імпортих		123,3	112,5	60,6	136,0	111,3	84,7	114,6	92,1	106,7
транзитних		130,0	95,8	78,6	84,7	107,7	81,4	75,5	87,7	77,7
внутрішніх		161,2	96,7	69,2	60,4	127,3	58,6	113,1	178,8	217,5

* Складено та розраховано за даними Статистичного бюлетеня Державної служби статистики України «Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України» за відповідні роки. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> ; 2015 р. - за даними АМПУ «Показники роботи 2015». [Електронний ресурс].-Режим доступу: http://www.uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898:pokazniki-roboti-2015&catid=285:pokazniki-roboti-2015&Itemid=607&lang=ua

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим та м. Севастополь. 2015 р.

ДОДАТОК Д

Товарна структура переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах, тис. т *

	2012	2013	2014	2015
Наливні товари	20 508,29	15 073,86	14 348,73	11871,47
Суховантажні та сипучі товари	96 201,49	91 422,46	98 291,30	105 407,54
Гаро-штучні товари у тому числі	34 275,56	30 775,57	32 226,07	27 367,15
Контейнери (тонн)	7 879,74	9 763,66	8 985,55	6 499,25
Контейнери (теи)	725 049,00	786 414,00	671 521,00	474 400,00
Всього вантажів	150 985,34	137 271,89	144 866,10	144 646,16

* * Складено та розраховано за даними Статистичного бюлетеня Державної служби статистики України «Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України» за відповідні роки. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> ; 2015 р. - за даними АМПУ «Показники роботи 2015». [Електронний ресурс].-Режим доступу: http://www.uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898:pokazniki-roboti-2015&catid=285:pokazniki-roboti-2015&Itemid=607&lang=ua

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим та м. Севастополь. 2015 р.

ДОДАТОК Ж

Торгівельний флот України за видами суден (на 1 січня відповідного року)*

	1993	2000	2005	2010	2015
Разом, тис. т дедвейту /	6177	1667	1132	904	477
частка у					
світовому торг. флоті, %	0,9	0,2	0,1	0,07	0,03
нафтові танкери, тис. т дедвейту	119	90	50	52	32
суховантажні судна, тис. т дедвейту	2026	266	160	111	34
універсальні вантажні судна, тис. т дедвейту	3272	881	670	526	281
контейнерні судна, тис. т дедвейту	134	46	34		
інші судна, тис. т дедвейту	625	386	218	214	130

* Складено за: UNCTAD Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2015 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://unctadstat.unctad.org/EN/> ... - інформація недоступна

ДОДАТОК К

Виробництво та експорт продукції суднобудування у 2010-2015 рр.

2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<i>Виробництво</i>						
Судна вантажні та вантажопасажирські (крім наливних, рефрижераторних, промислових), <i>шт</i>	15	**	**	**	**	**
Судна технічні та допоміжні, <i>шт.</i>	12	**	10	**	**	**
Судна і човни прогулянкові і спортивні надувні, <i>шт.</i>	24900	*	21356	27762	25511	25571
Судна і човни прогулянкові і спортивні інші, моторні і веслувальні, <i>шт.</i>	1038	**	**	718	**	975
<i>Експорт</i>						
8901. Судна круїзні, екскурсійні, пороми, вантажні судна, баржі та ін. плавучі засоби, призн. для перевез. людей або вант., <i>шт.</i>	3036271,0	81703,2	2037540,2	100613,2	8861,2	14980,9
8903. Яхти та ін. плавучі засоби для дозвілля або спорту; гребні човни та каное, <i>шт.</i>	27296,0	33415,0	27296,0	33415,0	27296,0	33415,0
8905. Маяки плавучі, пожежні судна, земснаряди, плавучі крани та ін. судна, для яких судноплавні якості є лише другорядними порівняно з їх осн. функціями; плавучі доки; плавучі або підводні бурильні чи експлуатаційні платформи, <i>шт.</i>	18	27	50	13	13	15
8906. Інші судна, включаючи військові кораблі та рятувальні судна, крім гребних шлюпок, <i>шт.</i>	3	6	9	7	2	-

* Складено за: статистичні бюлетені Держстату «Виробництво промислової продукції за видами в Україні» за відповідні роки, інформація Держстату «Експорт-імпорт окремих товарів за країнами світу»

** інформація є конфіденційною

ДОДАТОК Л

Кількість працівників на підприємствах суднобудування, осіб *

Назва підприємства	Рік заснування	Кількість працівників					
		1991	2010	2011	2012	2013	2014
ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод»	1897	22329	1848	1908	1831	1444	945
ДП "Суднобудівний завод ім.61 Комунара»	1788	11498	1327	1233	1144	1054	810
ПАТ «Суднобудівний завод Океан»	1951	8397	1754	1512	1196	956	290
ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»	1951	13104	1876	1502	1595	1407	1243
ХДЗ «Паллада»	1998	-	634	539	505	436	388
ПАТ «Суднобудівний завод «Залив»	1938	8679	1020	1701	1795	1768	-
ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море»	1938	5375	1000**	1131	1233	1188	-
ПАТ «Севморзавод»	1783	10788	309	362	360	347	-
ПАТ «Завод «Ленінська кузня»	1862	7063	456	386	366	356	279
ПрАТ «Київський суднобудівний судноремонтний завод»	1896	978	203	179	194	195	185
ГВСП «Кілійський суднобудівельно - судноремонтний завод»	1944	1895	711**	600**	500**	304	225
Суднобудівний-судноремонтний завод «Нібулон» (Лиман)	2012	-	-	-	-	100**	250**
Разом, у т.ч. без Криму		90106 65264	11138	11053	10719	9555	4615

*Складено за: інформація Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» ** Кількість працівників орієнтовна

ДОДАТОК М

Розподіл обсягів виловленої риби та добутих інших водних живих ресурсів за основними видами у 2010-2015 рр., тис. тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 р. у % до 2010 р.
Виловлено риби та добуто інших водних живих ресурсів - усього	218,7	211,2	203,9	225,8	91,3	88,6	40,5
Виловлено риби - усього	215,0	205,3	195,5	216,4	81,0	74,0	34,4
з неї							
ставрида	25,9	20,4	23,4	25,1	н.д.	н.д.	-
кілька	24,2	23,5	15,7	12,5	2,1	1,7	7,0
хамса	22,5	25,1	29,8	36,6	0,4	1,2	5,3
сардини	22,3	19,7	9,8	4,9	н.д.	н.д.	-
скумбрія	16,8	14,6	14,7	13,0	н.д.	н.д.	-
товстолобик	11,8	12,1	12,1	14,8	12,5	11,5	97,5
тюлька	10,3	15,3	8,2	11,7	7,7	11,8	114,6
короп	9,9	8,8	10,4	11,5	9,7*	9,8	99,0
бичок	8,9	6,8	9,2	13,3	11,9	15,7	176,4
кефаль (піленгас)	3,8	3,7	1,4	1,3	0,6	0,3	7,9
лящ	2,7	2,5	2,8	3,3	2,8	2,9	107,4
пісчанка	0,9	0,9	0,7	3,8	н.д.	н.д.	-
вобла, тараня	0,7	0,9	1,5	1,4	2,3**	2,4	342,9
оселедці	0,5	0,4	0,2	0,4	0,09***	0,2	40,0
судак	0,4	0,4	0,4	0,4	0,7	0,7	175,0
морський карась	0,3	0,3	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	-
камбала	0,2	0,7	0,2	0,7	0,1	0,1	50,0
лососеві	н.д.	0,3	0,3	0,5	н.д.	н.д.	-
сазан	н.д.	0,2	0,5	0,6	н.д.	н.д.	-
щука	н.д.	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	-
сом	н.д.	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	-
тріскові	н.д.	н.д.	0,3	0,5	н.д.	н.д.	-
карась прісноводний	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	4,7	5,3	-
плоскирка	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,8	0,9	-
форель	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,6	0,4	-
амур	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,4	н.д.	-
окунь	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,2	0,3	-
осетер	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,04	н.д.	-
Добуто інших водних живих ресурсів - усього	3,7	5,9	8,4	9,4	10,3	14,6	394,6

* у 2014 р. Держстат України об'єднав в одну графу вилов коропа та сазана

** - тарань (плітка)

оселедці

азово-чорноморські

221
ДОДАТОК Н

Інструментарій державного регулювання розвитку морегосподарського комплексу

Стратегічні напрями державного регулювання	Інструменти державного регулювання
Збільшення обсягу інвестицій в основні сфери економіки регіонів, що визначають стратегічні пріоритети їх розвитку	<ol style="list-style-type: none"> 1. Надання субвенцій для забезпечення розвитку інфраструктури. 2. Забезпечення умов для створення нових підприємств. 3. Формування державної та регіональної інфраструктури. 4. Підтримка інвестиційних проектів.
Підтримка малого та середнього підприємництва	<ol style="list-style-type: none"> 1. Спрощення процедури створення суб'єктів підприємництва. 2. Розвиток ринку фінансових послуг. 3. Формування мережі регіональних фондів підтримки підприємництва. 4. Посилення мотивації органів управління щодо створення сприятливого клімату для малого та середнього підприємництва. 5. Стимулювання інноваційної спрямованості розвитку підприємництва.
Сприяння створенню та впровадженню інновацій	<ol style="list-style-type: none"> 1. Створення ефективної системи взаємодії установ у галузі науки. 2. Сприяння створенню інвестиційних фондів з реалізації інноваційних проектів. 3. Концентрація фінансових та інтелектуальних ресурсів. 5. Формування позабюджетних джерел підтримки інноваційної діяльності
Розвиток туризму та рекреації	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проведення тендерів на право отримання земельних ділянок у рекреаційних зонах. 2. Розширення номенклатури курортно-рекреаційних послуг. 3. Запровадження стандартів якості надання рекреаційних послуг.
Розвиток виробничої та соціальної інфраструктури	<ol style="list-style-type: none"> 1. Розвиток транспортно-дорожнього комплексу. 2. Реформування житлово-комунального господарства. 3. Розвиток інфраструктури науки, освіти, охорони навколишнього природного середовища. 4. Будівництво магістральних цифрових радіорелейних ліній зв'язку.
Поліпшення якості освіти	<ol style="list-style-type: none"> 1. Створення в навчальних закладах систем управління якістю освітніх послуг. 2. Надання цільової підтримки обдарованим дітям і дітям із малозабезпечених сімей.
Збільшення наукового потенціалу, активізація зовнішніх контактів навчальних закладів і дослідних установ	Надання підтримки молодим науковцям, створення регіональних наукових центрів
Створення механізму запобігання зростанню безробіття, запровадженню механізму легалізації зайнятості	Розширення переліку послуг із працевлаштування, здійснення підготовки спеціалістів відповідно до потреб регіону
<ol style="list-style-type: none"> 1. Реформування системи місцевого самоврядування. 2. Зміцнення матеріальної бази органів місцевого самоврядування. 3. Запровадження програмно-цільового методу формування і виконання місцевих бюджетів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Підвищення рівня економічної самостійності місцевих громад. 2. Законодавче визначення статусу суб'єктів власності. 3. Удосконалення механізму сплати податків шляхом проведення податкових реформ.

