

В епоху глобалізації від ступеню ефективності роботи торговельних портів залежить конкурентоспроможність окремих територій і держави в цілому. Вартість портових послуг включається в сукупні транспортні витрати і, як наслідок, вартість товарів. Портова діяльність впливає на рівень виробничої спеціалізації та концентрації, робить можливим міжнародний розподіл праці. Порти відіграють, таким чином, важливу роль в технологічних і організаційних перетвореннях, завдяки яким відбулася інтернаціоналізація економіки у світовому масштабі.

Основними передумовами для проведення реформ у сфері портової діяльності були і залишаються до теперішнього часу загальні, адміністративні (управлінські), фінансові та причини, які пов'язані з формуванням і використанням трудових ресурсів. До загальних причин слід віднести необхідність підвищення ефективності портової діяльності, зниження витрат виробництва, оптимізації цінкових рішень, поліпшення якості різних видів портової продукції, посилення конкурентних позицій, оптимізації стосунків з клієнтурою, вимоги якої постійно посилюються тощо. Серед адміністративних (управлінських) передумов необхідно відзначити процеси деполітизації сфери управління портовою діяльністю, потреби зменшення сили бюрократії, впровадження ефективних процесів управління, скорочення сфери державних монополій.

Фінансові передумови – це необхідність скорочення суспільних витрат, залучення іноземних інвестицій, зменшення комерційних ризиків для державного сектора, підвищення ступеню участі приватного сектора в економічній діяльності регіону або держави.

Передумовами, які пов'язані з формуванням і використанням трудових ресурсів, є скорочення чисельності державних управлінців, реструктуризація і підвищення кваліфікації портового трудового потенціалу, збільшення частки приватного сектора.

Потреба формування національної стратегії розвитку портів обумовлює необхідність реформування законодавчих, інституційних і процедурних умов портового планування і регулювання в Україні.

Таким чином, внутрішні протиріччя, які викликані процесами саморозвитку і локалізуються процесами самоорганізації виробничо-господарської системи підприємства, і різні перетворення в його зовнішньому середовищі обумовлюють необхідність постійного інноваційного розвитку будь-якого підприємства портової діяльності. У підвищенні ефективності розвитку портової системи України, мають бути зацікавлені держава, представники морського, фінансового, страхового бізнесу, промислові

підприємства та інші суб'єкти господарювання тощо.

**УДК 656.821:656.2**

### УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНИМ КОНЦЕРНОМ „ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ”

*Кондратюк М.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Автор пропонує створити на базі підрозділів Укрзалізниці Державний концерн „Залізничні перевезення України”, сутнісні, фундаментальні ознаки якого полягають, по-перше, в збереженні державної форми власності на майно його підприємств-учасників, по-друге, у включенні до його складу лише тих організаційних підрозділів, які безпосередньо виконують та здійснюють процес перевезень, по-третє, в заміні суто адміністративно-командного, директивного керівництва на систему управління, яка ґрунтується на сполученні централізму і демократизму в управлінні, державного керівництва і самостійності суб'єктів господарювання.

Головним загальним принципом управління Концерном на відміну від діючої практики є: не жорстокий централізм, а колегіальність управління; наявність представницьких органів управління і незалежних контрольних органів; розділення нормотворчої, виконавчої та контрольної компетенції між різними управлінськими органами Концерну. До органів управління Концерну пропонується віднести:

- Вища рада Концерну, до складу якого входять представники Кабміну та Мінтрансу України;
- Правління Концерну, на чолі з його генеральним директором;
- Ревізійна комісія Концерну (незалежний контрольний орган).

Саме в результаті конструктивної взаємодії Вищої ради та Правління Концерну і повинно здійснюватись на практиці органічне погоджування інтересів держави і колективних інтересів суб'єктів господарювання у справі розвитку залізничної галузі, несуперечливе поєднання принципів централізму управління, директивності планування, з одного боку, та господарської самостійності окремих підприємств, з другого.