

УДК 351

Філіппова Вікторія Дмитрівна

доцент кафедри державного управління і місцевого самоврядування
Херсонського національного технічного університету,
кандидат економічних наук, доцент;

Шепетовський Олексій Сергійович

слухач магістратури публічного управління та адміністрування
Херсонського національного технічного університету

БАЗОВІ МОДЕЛІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

***Анотація.** У статті висвітлено базові моделі державного управління розвитком морських портів. Досліджено сутність основних моделей морських портів, а саме приватної, державної, порту-власника, порту-інструмента. Визначено, що багато країн, на території яких розташовано порти, уже провели реформи в портовому секторі, та запропоновано напрямки підвищення ефективності державного управління розвитку морських портів України.*

***Ключові слова:** базові моделі, державне управління, морський порт.*

Filippova Viktoria, Shepetovskyi Oleksiy. Base models of public administration by development of seaports of Ukraine

***Annotation.** In article base models of public administration are shined by development of seaports. The essence of the basic models of seaports, namely private, state, port-owner, port-tool is researched. It is specified that many countries in which territory ports are located, have already carried out reforms in port sector and directions of increase of efficiency of public administration of development of seaports of Ukraine are offered.*

***Key words:** base models, public administration, seaport.*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Портова діяльність є одним зі стратегічних напрямків розвитку економіки будь-якої держави, а порти – ключовими ланками функціонування світової транспортної системи. Стан портів і рівень їх розвитку відбивають ступінь інтеграції країни в глобальну систему розподілу потоків матеріальних ресурсів і готової продукції. Морські порти є одним із ключових елементів транспортного комплексу країни, забезпечуючи зв'язок різних видів транспорту між собою в єдиний комплекс. Сучасний морський порт – це великий транспортний вузол, що пов'язує різні види транспорту – морський, річковий, залізничний, автомобільний, трубопровідний та ін. Портова діяльність є стратегічним

аспектом розвитку економіки держави й однією із ключових ланок функціонування транспортної системи. Нарощування вантажообігу портів супроводжується далшим розвитком портової інфраструктури.

Нині можна стверджувати, що чинний механізм державного управління розвитком морських портів України не забезпечує реалізації цілей становлення України як морської держави та програмних документів, спрямованих на розвиток морських портів України, не сприяє оптимізації діяльності морських портів, належного рівня міжгалузевої координації діяльності із залученням морських портів України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти дослідження державного управління розвитком морських портів і формування механізмів його реалізації розкрито в наукових працях М. Брукс, А. Дем'янченко, Д. Зятіної, Г. Іванова, К. Каллінейна, А. Сергєєва, М. Хорселінга, С. Чена та інших учених.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Однак зазначені праці не повною мірою розкривають досліджуване питання, що потребує більш детального дослідження питання ефективності державного управління розвитком морських портів.

Формування цілей статті. Виходячи із вищесказаного, метою нашої статті є теоретичний аналіз ефективності державного управління розвитком морських портів і розкриття шляхів його оптимізації на сучасному етапі.

Виклад основного матеріалу. Особливість сфери державного управління розвитком морських портів України значною мірою зумовлена тим, що морські порти віднесено до об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки й безпеки держави. З іншого боку, морські порти України є самостійними суб'єктами господарювання, які будують горизонтальні взаємозв'язки з іншими суб'єктами господарювання в цій сфері на договірній основі, що передбачає партнерську взаємодію із

суб'єктами, які перебувають у відносинах підпорядкованості в системі державного управління.

Д. Зятіна, досліджуючи питання морських портів, виокремлює чотири їх основні моделі – приватну, державну, порту-власника, порту-інструменту [1].

За приватної моделі, усі функції з управління та інвестування реалізуються приватними суб'єктами, держава здійснює тільки основні функції регуляторного та контрольного характеру. При цьому державна допомога не надається, отже спрямування діяльності портів у бажаному для держави напрямку практично неможливе.

За державної моделі, портова інфраструктура, портові активи перебувають у власності порту; порт керує й контролює вантажно-розвантажувальні роботи. Діяльність контролюється Міністерством транспорту та начальником порту, що є державним службовцем і підзвітний відповідному міністерству. Основною проблемою є те, що наявне недостатнє фінансування портової інфраструктури, недостатня конкурентоспроможність, конфлікт інтересів підприємств, що обробляють вантажі в порту, і самим портом, відсутність розмежування адміністративних та господарських функцій у портах.

За моделі порт-власник, порт має базову портову інфраструктуру; приватні компанії надають послуги зі здійснення портових операцій; термінали орендуються приватними портовими операторами. Основна форма оренди – договір концесії (приватний оператор отримує право довгострокової оренди в обмін на концесійні платежі, які залежать від розміру об'єкта, що передається в концесію, розміру інвестицій, необхідних для створення, реконструкції та розширення об'єкта оренди (меліорація земель, будівництво причальної стінки тощо). Порт реалізує окремі функції регулювального органу; здійснює управління нерухомим майном на території порту (володіння, господарське використання та довгостроковий розвиток

портових земель, підтримку стратегічної портової інфраструктури – фарватерів, причалів, під'їзних залізничних шляхів, доріг та тунелів). При цьому існує вірогідність недосконалого розподілу повноважень із регулювання розвитку порту; окремих конфліктів інтересів державних органів управління, порту й приватних інвесторів; домінування комерційних інтересів порту при формуванні стратегічних цілей розвитку.

Щодо моделі порт-інструмент, то вона є перехідною формою від державного порту до порту-власника. Її сутність полягає в тому, що портова інфраструктура і портові активи знаходяться у власності порту, але обробленням вантажів можуть займатися приватні портові оператори (при цьому власник обладнання терміналів – порт). Основним завданням порту, відповідно до названої моделі, є підтримка та інвестування в розвиток портової інфраструктури. Проте при цьому недоліки державної моделі доповнюються проблемами перехідних форм (недосконалість законодавчої бази, методів і процедур взаємодії з приватними компаніями тощо).

Поряд із цим А. Дем'янченко зазначає, що реально порти використовують гібридні моделі власності й управління, різні способи переходу від державної до приватної власності [2]. Водночас дослідниця визначає певні відхилення від теоретичних моделей морських портів, а саме: у державних портах регульовальні функції і права порту як орендодавця зосереджено в держсекторі, а оперативна діяльність повністю або частково переходить до приватного сектору, проте жорстко регламентується портовими адміністраціями; за часткової приватизації або розширення взаємодії державного і приватного сектору, як правило, до останнього переходять оперативні функції і деякі зі сфери відповідальності порту як орендодавця; у більшості суто державних портів наявний приватний капітал, представлений у різних формах, і відносини з ним будуються на договірних засадах; навіть у приватних портах держава зберігає за собою певні регуляторні функції, що дозволяє здійснювати певний вплив на стратегічно

важливе підприємство [2]. Поряд із цим авторка наголошує, що управління великим транспортним вузлом припускає наявність трьох управлінських структур – органу, що володіє повноваженнями ставити стратегічну мету і займатися плануванням різних аспектів діяльності порту; органу, що має право здавати в оренду або концесію майно порту, спільно з приватним інвестором реалізовувати інвестиційні проекти, укладати відповідні договори; органу, який регулює операційну діяльність порту, формує цінову політику й має можливість виконувати власні функції самостійно або передавати їх операторам терміналів [2].

Такий стан речей дозволив іншим науковцям виокремити п'ять комбінацій власності та управління: порт у повному володінні центрального державного органу управляється й контролюється ним же; портом управляє уряд, але управління передається місцевим органам самоврядування; порт перебуває у державній власності (національній, регіональній, муніципальній), але діє як корпорація; використовується механізм державно-приватного партнерства, але право власності залишається за державою; порт перебуває у приватній власності, управляється і контролюється незалежно від центральних органів влади, самостійно веде операційну діяльність, залучає фінансування, веде планування і розподіл прибутку [3].

У своїй праці «Світові портові установи та продуктивність праці: ролі власності, корпоративної структури та міжпортової конкуренції» С. Чен виокремив кілька категорій структур управління морськими портами залежно від того, хто виконує певні функції, як вони розподіляються між портовими адміністраціями та стивідорами і яким законодавством регулюються [4]:

1. Китай : створення корпорації, у яких пакет акцій держави має менше 50% або відсутній; державний вплив на ухвалення найважливіших рішень щодо стратегічного управління портом здійснюється за нормою «золотої акції»; можлива модель квазіприватизації (довгострокові договори оренди й концесії).

2. Бельгія, Сполучені Штати Америки: створення Ради уповноважених представників мера і міської ради (з обмеженим терміном представництва); функції управління (фінансове управління, управління активами, проектною і операційною діяльністю, зв'язками з громадськістю і міністерствами і відомствами уряду) здійснюються уповноваженою особою (структурою); можливе створення консультаційних і дорадчих органів, наглядових рад (контроль за дотриманням правових засад діяльності).

3. Австралія, Нідерланди: створення нормативної портової корпорації відповідним правовим актом галузевого міністерства або органу місцевого самоврядування (можливо, у формі акціонерного товариства, яке належить державі повністю або частково, державної компанії, що підпорядкована урядовому органу тощо); правовий акт чітко визначає його статус, структуру управління, ступінь залежності від органів влади, порядок регулювання і т. ін. (якщо це акціонерне товариство, його діяльність визначається нормами корпоративного права).

4. Естонія: державні корпорації, що створюються урядом для ведення комерційної діяльності в стратегічно важливих галузях; правовий статус – від повної підконтрольності державі до участі держави як акціонера (50 % акцій і більше); можливі в різних формах: закриті й відкриті, з обмеженою відповідальністю, додатковими гарантіями, пропріетарні, громадські тощо; уряд впливає на стратегію розвитку порту, бере участь в ухваленні найважливіших рішень, але не втручається в оперативну діяльність підприємства.

5. Україна: створення державних портових адміністрацій при відповідному Міністерстві (розроблення національної політики в морській транспортній галузі, тарифної та інвестиційної політики, формування стратегії розвитку портів); регіональних/місцевих портових адміністрацій (реалізація основних напрямків державної стратегії розвитку шляхом ефективного виконання поточних портових операцій).

О. Сергєєв, узагальнюючи досвід управління морськими портами країн світу, виокремив такі основні підходи:

– мікроекономічний, коли державна компетенція адміністрацій портів поширюється переважно на обслуговування й експлуатацію акваторії, тобто на безпеку мореплавства. Одночасно адміністрація автономних портів постає в ролі комерційної організації, що самостійно покриває всі витрати, пов'язані з інфраструктурою порту. Одночасно адміністрація автономного порту є підприємством і сама виконує комерційні функції з обслуговування транспортних засобів і вантажів, отримуючи при цьому додатковий дохід, і тому порт підлягає оподаткуванню як звичайне комерційне підприємство;

– макроекономічний, коли морські порти розглядаються як інструмент досягнення національних або регіональних соціально-економічних цілей, що виправдовує втручання державних органів у питання створення й підтримання в робочому стані інфраструктурних об'єктів. Інвестиції при цьому розглядаються як кошти, що дають макроекономічний ефект, а у веденні приватного сектору перебуває лише частина портової інфраструктури, що обмежується переважно стивідорним бізнесом на контейнерних терміналах, причому за рахунок приватних компаній, і покриваються витрати на розвиток і утримання інфраструктури. Такий підхід характерний для США та Японії [5].

Утім, незалежно від моделі морського порту і категорії структури управління ним кожна країна має власний досвід проведення портових реформ, спрямованих, з одного боку, на підвищення ефективності функціонування національного господарства за рахунок оптимізації транспортної інфраструктури, елементом якої є морські порти, а з іншого – на зростання прибутковості самого порту як суб'єкта господарювання незалежно від комбінації власності. Вивчення такого досвіду має беззаперечну доцільність з огляду на можливість його дальшої адаптації до умов України.

Аналіз функціонування мирових портів, проведений UNCTAD (Конференція ООН з торгівлі та розвитку), виявив основні тенденції розвитку портової діяльності: створення та розвиток особистих портових економічних зон, вільних митних зон; збільшення пропускної здатності портів для початку високого рівня логістики; модернізація портового обладнання, особливо щодо обслуговування судів контейнеровозів; використання «зелених» технологій для забезпечення виконання міжнародних екологічних вимог і вимог енергоефективності; автоматизація процесів управління та активне використання інформаційних систем з їх дальшою інтеграцією в глобальних системах управління цільовими поставами. На тенденції розвитку мирових портів істотно впливає діяльність портів азійсько-тихоокеанського регіону, значні результати яких пов'язані насамперед із тим, що, будучи лідерами за можливим потенціалом, вони постійно реалізують інвестиційні проекти з модернізації терміналів, зокрема за рахунок створення навколо портів особливих економічних і митних зон [6].

На відміну від вищесказаного, в Україні існує проблема розвитку морської інфраструктури. Основними проблемами ефективного функціонування інвестиційної державної політики розвитку морської інфраструктури в Україні є висока забюрократизованість погодження проектів, корупція та брак фінансування. Ці чинники гальмують розвиток державно-приватного партнерства. Також негативним чинником, що негативно впливає на розвиток морських перевезень, є високі портові збори, що значною мірою визначають конкурентоспроможність товарів українського експорту й частково при переміщенні транзитних вантажів. На сьогодні українські порти вважаються чи не найдорожчими в чорноморському басейні. Компанії в більшості направляють свої вантажі до більш дешевих портів Болгарії, Румунії чи Росії.

Як зазначає Мартин Хорселинг, «багато країн у всьому світі, на території яких розташовані порти, уже провели реформи в портовому

секторі, наприклад, систему реструктуризацію системи управління та відміну державного контролю портів, а також впровадження державно-приватного партнерства» [7, с. 18].

В Україні нині національну систему морських портів утворюють 18 виробничих одиниць, розташованих на всьому морському узбережжі країни – в гирлах річок Південний Буг і Дніпро, у Каркінитській затоці, у гирловій ділянці річки Дунай, у північно-західній частині Чорного моря – у лиманах – Дністровському, Сухому й Григорівському, Бузько-Дніпровському – і на всьому морському узбережжі Криму, на півдні й у північно-західній частині Азовського моря (рис.1).



Рис.1 Система морських портів України

Для ефективного управління, Законом України «Про морські порти України» [8] створено Адміністрацію морських портів України (АМПУ) – державне підприємство, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту). Водночас можна стверджувати, що механізм державного управління розвитком морських портів України на сучасному етапі загалом не спрямовано на системну розбудову суб'єкт-об'єктної та суб'єкт-суб'єктної форм взаємодії держави і суб'єктів портової

діяльності в процесі державного управління розвитком морських портів України, що спричиняє невідповідність вітчизняних і світових тенденцій портових реформ.

Ми поділяємо думку Г. Іванова, який наголошує, що з урахуванням структурної складності механізму державного управління стратегічне управління щодо розвитку морських портів України потрібно виконувати на чотирьох рівнях:

I рівень – стратегічний аналіз: державне прогнозування і планування розвитку морських портів України як елементів транспортної інфраструктури України й регіональних господарських комплексів;

II рівень – стратегічний вибір: цілепокладання державного управління розвитком морських портів України як елементів транспортної інфраструктури України й регіональних господарських комплексів і складових галузевого розвитку;

III рівень – стратегічне управління: формування й реалізація стратегії (стратегічних планів) розвитку морських портів України;

IV рівень – стратегічний контроль: моніторинг результатів державного управління розвитком морських портів України [9, с. 91].

Висновки з даного дослідження. Отже, сьогодні основна мета розвитку морських портів України полягає в задоволенні потреб вітчизняної економіки, зовнішньої торгівлі в переробленні вантажів, забезпечення безпеки мореплавання, шляхом формування інноваційної інфраструктури морських портів, інтеграції їх в транспортні вузли за стимулювальної ролі держави в їх комплексному розвитку. Підвищення ефективності державного управління розвитку морських портів України вимагає вирішення таких завдань:

1. Збільшити портові потужності й забезпечити ефективний розвиток морської портової інфраструктури. Нарощування виробничої потужності портів викликане такими причинами: розширенням

зовнішньоторговельних зв'язків вітчизняної економіки в морських перевезеннях вантажів і, відповідно, в перевезенні їх у портах; зростанням перевезень вантажів міжнародного транзиту. У зв'язку з цим одним із найважливіших завдань розвитку морських портів України є нарощування потужностей причалів, причальних глибин, удосконалення механізації та автоматизації вантажно-розвантажувальної техніки, розвиток портової мережі залізничного транспорту, автодоріг, конвеєрного і трубопровідного транспорту, що забезпечують найбільш раціональну взаємодію транспорту в транспортних вузлах, прямих вантажних операцій.

2. Забезпечити безпечну роботу та розвиток діяльності морських портів і морського транспорту. Для підвищення комплексної безпеки потрібно досягти сучасних світових стандартів у сфері забезпечення безпеки інфраструктури в портах, у галузі забезпечення безпеки мореплавства, сформувати систему охорони й антитерористичної захищеності відповідно до вимог Міжнародної морської організації; забезпечити безпеку функціонування морських портів України за впливу техногенного та природного характеру.

3. Створити умови, які б підвищили конкурентоспроможність вітчизняних морських портів. Для цього потрібно: оснастити морські порти новітніми технічними засобами, прогресивними технологіями, сучасними електронними системами управління, технологічними й інформаційними процесами, оновити службово-допоміжний флот. Одним із найбільш ефективних напрямків у сфері інновацій є активне впровадження логістичних транспортно-технологічних систем. Крім того, актуальним завданням є поновлення в портах підйомно-транспортного обладнання та підвищення частки устаткування вітчизняного виробництва; організувати в портових особливі економічні зони (поезії). Податкові пільги сприяють залученню інвестицій в розвиток морських портів України і впровадженню передової техніки та прогресивних технологій; удосконалити тарифну політику.

Підтримка портових зборів, тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи й пов'язані з ними послуги, що надаються в морському порту, сприяє збільшенню заходів суден до портів.

4. Удосконалити систему державного управління у сфері морського портового господарства. Роль держави очевидна в такому питанні, як стимулювання залучення приватних інвестицій у морські порти. Широке використання різних форм державно-приватного партнерства дозволяє знизити навантаження на бюджетні кошти за рахунок залучення ресурсів приватних інвесторів, раціонально розподілити ризики між партнерами й одночасно знизити ймовірність їх виникнення, найбільш ефективно використовувати кошти за рахунок участі в проектах висококваліфікованих управлінських кадрів і посилення контролю з боку держави. Крім того, державна присутність потрібна в таких питаннях, як підвищення рівня професійної підготовки фахівців для роботи в портах; організація сучасної багаторівневої і багатофункціональної автоматизованої системи управління роботою й розвитком морських портів; організація більш тісної та продуктивної, ніж сьогодні, взаємодії з наукою, насамперед галузевою; подальше вдосконалення системи управління портовим господарством країни й нормативно-правового забезпечення портової діяльності.

Перспективи подальших розвідок. Ураховуючи вищесказане, напрямком дальших розвідок може стати питання нормативно-правового регулювання механізму державного управління розвитком морських портів.

Список використаних джерел

1. Зятіна Д.В. Досвід країн ЄС щодо фінансування інфраструктури морських портів. Актуальні проблеми Держави і права. 2012. Вип. 68. С. 299-305.
2. Дем'янченко А. Г. Підходи до визначення структур власності та управління в морських портах. Університетські наукові записки. 2013. №2 (46). С. 178-185.
3. Brooks, M. R. Governance models defined / M. R. Brooks, K. Cullinane // Devolution, Port Governance and Port Performance Research in Transportation Economics. 2007. №17. P. 405-435/ URL: https://www.researchgate.net/publication/284932724_Governance_models_defined

4. Cheon, S. World port institutions and productivity: roles of ownership, corporate structure and inter-port competition / S. Cheon. Berkeley : University of California, 2007. 348 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/238738924_World_Port_Institutions_and_Productivity_Roles_of_Ownership_Corporate_Structure_and_Inter-port_Competition (дата звернення: 28.08.2019).
5. Сергеев А. С. Модели управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. №2 (71). С. 79-89.
6. Review of Maritime Transport 2014, United Nations Publication // URL: <http://unctad.org/rmt>. (дата звернення: 05.09.2019).
7. Хорселинг М. Закон о портах: возможности и риски. Порты Украины. 2012. №6. С.18-19
8. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI Відомості Верховної Ради (ВВР). 2013. № 7. ст. 65. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1602-14>. (дата звернення: 25.08.2019).
9. Іванов Г. С. Підходи до удосконалення механізму державного управління розвитком морських портів України. Держава та регіони (Серія: Державне управління. 2018. №1(61). С. 89-95.

Statement of the problem. Port activity is one of strategic directions of development of economy of any state, and ports - key links of functioning of world transport system. The condition of ports and level of their development reflect degree of integration of the country in global system of distribution of flows of material resources and finished product. Seaports are one of key elements of a transport complex of the country, providing communication of various types of transport among themselves in a uniform complex. The modern seaport is a large transport knot which connects various types of transport: sea, river, railway, automobile, pipeline, etc. Port activity is strategic aspect of development of economy of the state and one of key links of functioning of transport system. Escalating of a cargo turnover of ports is accompanied by the further development of a port infrastructure.

Urgency. Today it is possible to assert that the acting mechanism of public administration does not provide with development of seaports of Ukraine realisation of the purposes of formation of Ukraine as sea power and the program documents directed on development of seaports of Ukraine, does not promote optimisation of activity of the seaports, appropriate level of interbranch coordination of activity with attraction of seaports of Ukraine.

The purpose of the article is the theoretical analysis of efficiency of public administration by development of seaports and disclosing of ways of its optimisation at the present stage.

Summary. Feature of sphere of public administration by development of seaports of Ukraine is appreciably caused by that seaports are carried to objects of the state ownership, having strategic value for economy and safety of the state. On the other hand, seaports of Ukraine are independent subjects of managing who build horizontal interrelations with other subjects of managing in this sphere on a contractual basis, provides partner interaction with subjects who are in subordination relations in public administration system.

Researching a question of seaports, it is possible to allocate their four basic models: private, state, port-owner, port-tool.

However, irrespective of model of seaport and a category of structure of management of it, each country has a private experience of carrying out of the port reforms directed, on the one hand, on increase of efficiency of functioning of a national economy at the expense of optimisation of a transport infrastructure as which element seaports act, and on the other hand - on growth of profitableness of the port as to the subject of managing irrespective of a property combination.

Conclusion and outcomes. Increase of efficiency of public administration of development of seaports of Ukraine demands the decision of following tasks:

1. To increase port capacities and to provide effective development of a sea port infrastructure. Escalating of capacity of the ports, caused by following reasons: expansion of the foreign trade communications of domestic economy in sea transportations of cargoes and, accordingly, in their transportation in ports; growth of transportations of cargoes of the international transit. In this connection one of the major tasks of development of seaports of Ukraine are escalatings of capacities of moorings, berthing depths, enhancement of mechanisation and automation of cargo handling technics, development of a port network of a railway

transportation, highways, conveyor and pipeline transport which provide the most rational interaction of types of transport in transport knots, direct cargo operations.

2. To provide safe work and development of activity of seaports and sea transport. For increase of complex safety it is necessary to reach the modern world standards in sphere of safety of an infrastructure in ports, in the field of navigation safety, to generate system of protection and antiterrorist security according to International Maritime Organization requirements; to ensure safety of functioning of seaports of Ukraine at influences of technogenic and natural character.

3. To create the conditions, promoting have raised competitiveness of domestic seaports. For this purpose it is necessary: to equip seaports with the newest means, progressive technologies, modern electronic control systems, technological and information processes, to renew sluzhebno-auxiliary fleet. One of the most effective directions in the field of innovations is active introduction of logistic transportno-technological systems. Besides, an actual task is restoration in ports of the lift-and-carry equipment and increase of a share of the equipment of national production; to organise in port special economic zones (poetry). The tax privileges applied in poetry, promote attraction of investments into development of seaports of Ukraine and introduction of the advanced technics and progressive technologies; to improve the tariff policy. Support of port collections, tariffs for cargo handling works and the services connected with them rendered in sea port, at level, promotes increase судозаходів in ports.

4. To improve public administration system in sphere of a sea port economy. The state role is obvious in such question as stimulation of attraction of private investments into seaports. Wide use of various forms of state-private partnership allows to lower loading on budgetary funds at the expense of attraction of resources of private investors, it is rational to allocate risks between partners and simultaneously to lower probability of their origin, most effectively to use means at the expense of participation in projects of highly skilled administrative shots and strengthening of the control from the state. Besides, the state presence is necessary

in such questions as: increase of a professional standard of specialists for work in ports; the organisation of the modern multi-level and multipurpose automated control system of work and development of seaports; The organisation closer and productive, than now, interactions with a science, first of all, a branch science; the further enhancement of a control system by a port economy of the country and is standard-legal provision of port activity.