

Григорьев Г. С.

Национальный университет «Киево-Могилянская академия»

МЕТОДОЛОГИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ОЦЕНИВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Резюме

В статье формируется методология стратегического оценивания национальной экономики. Предложена характеристика этапов стратегического оценивания национальной экономики в условиях глобализации. Предложено технологический процесс стратегического государственного регулирования национальной экономики. Предложено матрицу SWOT-анализа национальной экономики и матрицу позиционирования возможностей национальной экономики. Сформирована матрица позиционирования угроз национальной экономики. Предложена оценка значимости факторов внутренней и внешней среды в меняющихся условиях.

Ключевые слова: национальная экономика, стратегическое оценивания, глобализация, внутреннее и внешнее среду.

Hryhoriev H.S.

National University of Kyiv-Mohyla Academy

METHODOLOGY OF STRATEGIC EVALUATION OF THE NATIONAL ECONOMY

Summary

The paper formed a methodology of strategic assessment of the national economy. The proposed strategic evaluation phases characteristic of the national economy under globalization. The technological process of strategic state regulation of the national economy and a matrix of SWOT-analysis of the national economy are proposed. Formed a matrix of positioning of the national economy capabilities and matrix of positioning of threats to the national economy. An assessment of the significance of factors of internal and external environment in a changing environment is proposed.

Key words: national economy, strategic evaluation, globalization, internal and external environment.

УДК 338.47.656.61

Жихарева В. В.

Самойленко В. П.

Одеський національний морський університет

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ АДМІНІСТРУВАННЯ РИНКУ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті досліджено шляхи вдосконалення адміністрування ринку морської галузі України, підвищення конкурентоспроможності портового господарства, приведення стандартів роботи морських портів відповідно до європейських. Визначено заходи щодо створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій на розвиток об'єктів портової інфраструктури. Досліджено умови забезпечення державних гарантій та захисту інвесторів.

Ключові слова: адміністрування, морські порти, інвестиції, структура управління, конкурентоспроможність, концесія, оренда, приватизація, інфраструктура, реорганізація.

Постановка проблеми. У сучасних умовах України необхідна ефективна державна транспортна політика. Це актуально для морської галузі, оскільки на території нашої країни функціонують підприємства портової діяльності, судноплавні, шипменеджерські компанії та ін. Неможливість забезпечити ефективне використання потенціалу морської галузі гальмувала і гальмує розвиток економіки України. Найвищих темпів економічного зростання досягли саме ті країни, які на першому етапі, навіть не маючи такої вантажної бази, яка є в Україні, сконцентрували зусилля на розвитку морського судноплавства та пов'язаних із ним економічних сфер. У зв'язку з цим важливою проблемою є підвищення ефективності системи адміністрування ринку морської галузі, від якої залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми ефективного розвитку морської транспортної індустрії розкрито в роботі М.Т. Примачева

та М.М. Примачевої. Автори вказують на те, що необхідно постійно уточняти та систематизувати проблеми управління розвитком підприємств морського транспорту [1, с. 27]. У роботі О.М. Кібік розглянуто передумови розвитку процесу господарювання підприємств портової діяльності в ринкових умовах. На основі аналізу європейського та українського досвіду функціонування портової системи автор вважає, що держава в межах нормативно-правової бази повинна створювати однакові ефективні умови господарювання для всіх суб'єктів національного портового ринку [2, с. 29].

Економіко-правові засади регулювання морського транспортного ринку, зокрема ринку портових послуг, досліджено в роботі І. Christodoulou-Varotsi (доктор університетів Пантеон, Афіни і Сорбонна, Париж), доктор університету Пантеон К. Стефану, а також колектив авторів Одеського національного морського університету, написаної в межах Tempus Tacis – спільного європейського проекту № 22031-2001 із розробки навчального

плану підготовки фахівців з управління морським транспортом в Одеському національному морському університеті) [3, с. 266].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. В умовах продовження структурних та інституційних перетворень в Україні потребують подальшого вивчення економіко-правові засади розвитку підприємств морської галузі, стратегічні пріоритети розвитку України як морської держави, шляхи вдосконалення системи адміністрування морегосподарського комплексу, проблеми розвитку і функціонування портів в Україні завдяки розширенню їх територій тобто штучно створених земельних ділянок на водних об'єктах та земельних ділянок для збільшення потужностей та конкурентоспроможності.

Мета статті. Метою цієї роботи є визначення напрямів реформування системи управління морської галузю відповідно до міжнародних стандартів для забезпечення повноцінного виконання взятих Україною зобов'язань, збереження правового режиму в міжнародному судноплаванні (на українських судах та у морських портах) та відновлення ефективної системи управління реалізацією державної політики у сферах торговельного мореплавання, морського і річкового транспорту та безпеки судноплавання, шляхів підвищення конкурентоспроможності портової галузі на підставі дослідження нормативно-правових документів, які регулюють роботу морських портів України, задля підвищення ефективності функціонування портового господарства України.

Виклад основного матеріалу. Кроком до шляху вдосконалення системи адміністрування було розроблення та прийняття Закону України «Про морські порти України», який набрав чинності 13 червня 2013 року [4]. Основні положення Закону дали змогу портовій галузі розпочати роботу в якісно новому форматі – розмежування згідно зі світовою практикою адміністративних та комерційних функцій у морських портах України. Стратегічні об'єкти інфраструктури державних підприємств (морських портів) перейшли під контроль нового державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») та в жодному випадку не підлягають передачі в приватну власність. Зокрема, до таких об'єктів згідно з Законом належать гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом.

Адміністрація морських портів України згідно з Законом України утримує та забезпечує ефективне використання державного майна, переданого їй, зокрема здійснює модернізацію, ремонт, реконструкцію та будівництво гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах територій та акваторій морських портів.

У зв'язку з цим перед новоствореним державним підприємством постало завдання модернізувати порти до конкурентоздатного рівня, а це насамперед потребує приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, надання сприятливих умов задля розбудови сучасних терміналів та оновлення припортової інфраструктури.

Під час роботи підприємств морської галузі в нових умовах з'ясувалось, що норми Закону України «Про морські порти України» потребують

деяких уточнень, брак яких не дає можливість повною мірою завершити реорганізацію державних підприємств морської галузі та швидко, без додаткових ризиків залучити приватні інвестиції в державні стивідорні компанії. Так на сьогодні потребують першочергового прийняття Верховною Радою України три законопроекти. Законопроект «Про внесення змін до пункту 5 Розділу VI «Прикінцеві положення» Закону України «Про морські порти України» (щодо реформування портової галузі). Пунктом 5 Перехідних положень Закону України «Про морські порти України» передбачається, що всі документи дозвільного характеру на будівництво об'єктів портової інфраструктури, видані до набрання чинності цим Законом, зокрема центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, зберігають чинність.

Таким чином, дозвільні документи на будівництво зберігають чинність та можуть використовуватися в межах терміну їхньої дії та підлягають переоформленню лише після його закінчення. Водночас інші дозвільні документи (ліцензії, дозволи тощо), які не пов'язані з будівництвом, не можуть використовуватися та підлягають переоформленню (або отриманню нових) відповідно до законодавства, у зв'язку із зміною особи, яка надалі буде проводити цю діяльність (ДП «АМПУ») у терміни, передбачені чинним законодавством, з урахуванням специфіки отримання дозвільних документів на проведення певних видів діяльності. Також важливим питанням, яке потребує вирішення, є переоформлення правостановлюючих документів на об'єкти нерухомого майна, внесені до статутного капіталу ДП «АМПУ».

Ураховуючи той факт, що переоформлення або отримання нових дозвільних документів, а також переоформлення правостановлюючих документів займає тривалий час через непередбачувані обставини (повернення документів, необхідність усунення зауважень тощо), затримка в їх переоформленні може призвести до неможливості завершення реорганізації підприємств морської галузі, що своєю чергою негативно впливатиме на реалізацію державних програм та належне функціонування підприємств.

Із метою забезпечення завершення реорганізації державних підприємств та надання можливості безперебійного функціонування новоутвореної юридичної особи ДП «Адміністрація морських портів України», з часу її реєстрації, необхідно внести зміни в пункт 5 Розділу VI «Прикінцеві положення» Закону України «Про морські порти України» шляхом доповнення абзацу другого абзацами такого змісту: «Адміністрація морських портів України провадить діяльність, до отримання необхідних ліцензій та інших документів дозвільного характеру на основі відповідних документів, отриманих державними підприємствами, правонаступником прав та обов'язків яких, згідно з розподільчими балансами, є Адміністрація морських портів України в межах строку їх дії. Переоформлення правостановлюючих документів на об'єкти нерухомого майна, внесені до статутного капіталу Адміністрації морських портів України, здійснюється протягом двох років із дня її державної реєстрації» [4].

Законопроект «Про внесення змін до статті 17 Закону України «Про морські порти України» (щодо обов'язкових постанов щодо порту). Стаття 17 Закону України «Про морські порти України»

передбачає, що обов'язкові постанови щодо порту підлягають обов'язковій державній реєстрації в порядку, встановленому для державної реєстрації нормативно-правових актів обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій і набувають чинності через 10 днів із дня їх реєстрації, якщо в них не встановлено іншого терміну набрання чинності.

Вищезазначений законопроект передбачає вилучення вищевказаної норми із Закону України «Про морські порти України». Відповідно до Указу Президента України від 03.10.1992 № 493/92 «Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» державній реєстрації підлягають нормативно-правові акти, які видаються міністерствами, іншими органами виконавчої влади, органами господарського управління та контролю і які зачіпають права свободи й законні інтереси громадян або мають міжвідомчий характер.

Частинами першою та другою статті 17 Закону України «Про морські порти України» передбачено, що обов'язкові постанови щодо порту приймаються адміністрацією морських портів України, що є державним комерційним підприємством, не містять правові норми і носять інформаційний характер, а тому не підлягають державній реєстрації.

У зв'язку з цим необхідно «в першому реченні частини п'ятої статті 17 Закону України «Про морські порти України» слова «обов'язкової державної реєстрації» вилучити. Друге і третє речення частини шостої також вилучити.

Законопроект «Про штучно створені земельні ділянки». Законом України «Про морські порти України» врегульовано правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в морських портах України, що сприятиме модернізації наявних та будівництву нових потужностей у морських портах, а також залученню значних приватних інвестицій. У зв'язку з цим додатково виникає необхідність збільшення території морських портів. У міжнародній практиці це відбувається завдяки штучно створеним земельним ділянкам на водних об'єктах та земельних ділянках, які відведені в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури.

Не дивлячись на те, що Законом України «Про морські порти України» визначено поняття «штучно створені земельні ділянки», порядок їх створення та використання на законодавчому рівні до цього часу не врегульований. Внаслідок цього практична реалізація процесу створення та використання таких земельних ділянок для розвитку портової інфраструктури неможлива.

Необхідно на законодавчому рівні врегулювати правовідносини, пов'язані зі створенням та використанням штучних земельних ділянок на водних об'єктах у межах акваторії морських портів, а також закріплення правових та організаційних засад для будівництва на них будівель, споруд та / або їх комплексного освоєння, оформлення відповідних дозвільних документів, визначення правового статусу таких земельних ділянок, цілей та порядку їх утримання та експлуатації.

Усе це потребує додатково внесення відповідних змін до чинного законодавства, зокрема Водного, Земельного Кодексів України, а також інших законів у тій частині, що стосується правового регулювання.

Водночас в Україні існують порти із значною площею перспективних територій, які розташо-

вані поблизу акваторії портів та мають значний потенціал для створення нових портових потужностей. Зазначені території є привабливими для потенційних інвесторів, які планують будівництво нових перевантажувальних комплексів.

Одночасно під час проведення перемовин про наміри потенційних інвесторів із керівництвом адміністрацій морських портів виникла низка проблемних питань, які потребують докорінного вирішення. Першочергове питання, яке виникає під час планування будівництва перевантажувальних комплексів, це питання будівництва гідротехнічних споруд – причалів.

Частиною 2 статті 23 Закону України «Про морські порти України» передбачено, що «створені після набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, крім випадку, передбаченого частиною п'ятою цієї статті». Своєю чергою частина 5 цієї статті визначає, що «новостворені гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів, є об'єктами приватної власності. Будівництво гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених цим Законом».

Статтею № 27 Закону передбачено, що компенсація інвестицій, здійснюється на підставі відповідних договорів, укладених між адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Таким чином, для залучення приватних інвестицій у будівництво нових стратегічних об'єктів портової інфраструктури, модернізацію або реконструкцію вже наявних необхідний чіткий механізм, який би визначав та гарантував повернення надалі інвесторам вкладених інвестицій. Вирішити цю проблему можливо лише шляхом прийняття Кабінетом Міністрів України постанови «Про затвердження Порядку та умов здійснення компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури».

Реформа створила передумови задля реалізації інвестиційних проектів на зрозумілому законодавчому полі. Але з погляду їхньої реалізації існують деякі обмеження. Шляхи приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури визначені статтею № 26 Закону України «Про морські порти України»: «Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України».

Концесія – надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі права на створення або управління об'єкта концесії, за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань із створення або управління об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [5].

Концесія – дієвий інструмент, який успішно запроваджується у світовій практиці, зокрема в європейських країнах. Однак зазначена форма

державно-приватного партнерства прийнятна для потужного промислового інвестора. Застосування цієї форми до невеликих проектів складно та неефективно [6, с. 119].

Оренда – наймання, тимчасове користування будівлями, земельною ділянкою, обладнанням, виробничими площами, машинами та ін. на договірних засадах [7]. Оренда також не є зручним механізмом інвестицій у портову галузь у зв'язку з тим, що містить у собі низку обмежень, пов'язаних із розвитком орендованого об'єкту та його інфраструктури. По суті оренда – це форма державно-приватного партнерства з операційного управління об'єктом.

Форма інших видів інвестиційних договорів потребує чіткого визначення на рівні спеціального закону, який би вирішував такі питання:

- спрощення процедури в разі необхідності отримання позитивного звіту державної експертизи;

- визначення процедури укладення формату «Інвестиційний договір» для «активної» форми інвестування;

- розроблення механізму надання земельної ділянки в користування інвестору у форматі «інвестиційний договір».

Таким чином, виникла необхідність ініціювати створення на рівні Міністерства інфраструктури України та ДП «Адміністрації морських портів України» робочої групи з перегляду нормативно-правових актів, які пов'язані з інвестиційною діяльністю, зокрема суттєве доопрацювання Законів України, «Про інвестиційну діяльність», «Про концесії».

Крім цього, існує низка питань, що стримують ефективне функціонування та подальший розвиток портової галузі та потребують невідкладного вирішення:

1. Прийняття Кабінетом Міністрів України:

- постанови «Про визначення меж територій морських портів»;

- постанови «Про внесення змін до п. 2 постанови Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 р. № 459»;

- постанови «Про внесення змін у додатки до деяких постанов Кабінету Міністрів» (щодо меж акваторій морських портів).

2. Внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України «Про порядок справляння

та розмір ставок портових зборів». Розробка нової методики нарахування портових зборів.

3. Внесення змін до законодавства у сфері державних закупівель із метою скасування процедур закупівель між державними підприємствами, які належать до сфери управління одного органу державної влади.

Одночасно необхідно впровадити ряд заходів направлених на:

1. Приватизацію державного майна, що використовується недостатньо ефективно.

2. Оптимізацію контрольних процедур у портах, зокрема приведення митних, екологічних, міграційних, санітарних, карантинних та інших процедур до стандартів європейської практики.

3. Впровадження проекту «єдине вікно – локальне рішення» щодо створення єдиної інформаційної системи портового співтовариства країни.

4. Застосування електронного реверсного аукціону для здійснення закупівель, що цілком виключить можливість здійснення корупційних дій.

5. Реалізацію механізму функціонування спеціальних економічних зон у морських портах та на їх прилеглих територіях.

6. Зменшення регуляторного навантаження на державні підприємства з метою створення сприятливих, конкурентоспроможних умов діяльності.

Висновки. Отже, вирішення вищезазначених першочергових питань та впровадження відповідних заходів дозволить втілити в життя основні завдання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., затверджену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548-р., у який спосіб підвищити конкурентоспроможність портової галузі, забезпечити її технологічний розвиток, привести стандарти роботи морських портів відповідно до європейських, створити сприятливі умови для залучення приватних інвестицій на розвиток об'єктів портової інфраструктури, забезпечити їх державні гарантії та захист, модернізувати та оновити портовий флот, забезпечити розвиток систем управління рухом суден, інформаційної системи портового співтовариства та досягнути максимальної інформатизації технологічних процесів у морських портах нашої держави.

Список використаних джерел:

1. Примачев Н.Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. – Одесса : ОНМА, 2011. – 374 с.
2. Кібік О.М. Передумови розвитку господарської діяльності портових підприємств / О.М. Кібік // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса : ОНМУ. – 2008. – Вип. 28. – С. 28–36.
3. Правовое регулирование морского судоходства : учебн. пособ. для студ. трансп. спец. высш. учебн. завед. / [А.О. Балобанов, Г.И. Пузанова, К. Стефану, И. Христоудулу-Варотси]. – Одесса : Астропринт, 2004. – 266 с.
4. Закон України «Про морські порти України» № 4709-VI від 17.05.2012 [електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
5. Закон України «Про концесії» № 997-XIV від 16.07.1999 [електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.
6. Концесія // Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол. : В.А. Смолій (голова), В.І. Марочко та ін. ; Інститут історії України НАН України. – К. : Наук. думка, 2009. – Т. 5. – 119 с.
7. Оренда / Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К. : Ірпінськ : ВТФ «Перун», 2005. – 1728 с.

Жихарева В. В.
Самойленко В. П.

Одесский национальный морской университет

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ АДМИНИСТРИРОВАНИЯ РЫНКА МОРСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Резюме

В статье исследованы пути совершенствования администрирования рынка морской отрасли Украины, повышения конкурентоспособности портового хозяйства, приведение стандартов работы морских портов в соответствие с европейскими. Определены меры для создания благоприятных условий для привлечения частных инвестиций на развитие объектов портовой инфраструктуры. Исследованы условия обеспечения их государственных гарантий и защиты инвесторов.

Ключевые слова: администрирование, морские порты, инвестиции, структура управления, конкурентоспособность, концессия, аренда, приватизация, инфраструктура, реорганизация.

Zhykharieva V. V.
Samoilenko V. P.

Odessa National Maritime University

IMPROVEMENT OF THE SYSTEM OF ADMINISTRATION OF MARITIME INDUSTRY MARKET OF UKRAINE

Summary

The article deals with ways of enhancement of administration of the maritime industry market of Ukraine, an increase of the port sector competitiveness, a harmonization of standards of sea ports with the European. Measures for creating favourable conditions for the attraction of private investments on the development of objects of port infrastructure are determined. Conditions of providing their state guarantees and investor protection are researched.

Key words: administration seaports, investments, governance structure, competitiveness, concession, lease, privatization, infrastructure, reorganization.

УДК 338.2

Паризький І. В.

Національна академія управління

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНИМ РОЗВИТКОМ ЕКОНОМІКИ: АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ АСПЕКТ

У статті висвітлено основні напрями інноваційного розвитку регіонів, установлені державою. Визначено наявний стан регіональної економіки та її здатність до інноваційно-технологічного розвитку. Проаналізовано наслідки адміністративно-територіальних трансформацій для національної економіки України.

Ключові слова: державне управління, інноваційно-технологічний розвиток, регіони, програми інноваційного розвитку, регіональна економіка.

Постановка проблеми. Прогресивний інноваційно-технологічний розвиток економіки країни можливий лише за умови комплексних змін у регіонах та структурних галузях економіки, тобто регіони повинні розвиватися у чіткій відповідності до загальнодержавних програм інноваційних зрушень із максимальним залученням наявних ресурсів. Проте у регіональній економіці України спостерігаються значні диспропорції та розбіжність у пріоритетах її зміцнення. Крім того, враховуючи соціально-економічну та воєнно-політичну нестабільність в Україні, особливої актуальності набуває аналіз наявного макроекономічного потенціалу регіонів, який визначає їх здатність до інноваційного й технологічного прогресу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемі інноваційного розвитку регіонів присвятили свої праці такі вітчизняні науковці, як А. Гальчинський, В. Гєєць, О. Красовська, В. Мельник, Г. Ніколенко, В. Семиноженко, С. Тульчинська, Л. Федулова, А. Чухно та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Практичного втілення наявних наукових розробки поки не набули, а позитивних зрушень у подоланні диспаритету економічного й соціального розвитку регіонів теж не спостерігається.

Мета статті полягає у визначенні адміністративних методів державного регулювання інноваційно-технологічного розвитку регіонів з урахуванням макроекономічного потенціалу областей України та адміністративно-територіальних змін, пов'язаних з окупацією Криму та частини східних областей.

Виклад основного матеріалу дослідження. Можливість інноваційного розвитку в кожному регіоні України передбачає свої особливості, які визначаються географічними, природно-ресурсними, соціально-економічними та іншими можливостями. Виходячи з цього та базуючись на наявних перевагах адміністративно-територіальних одиниць, держава регулює процес інноваційного розвитку. Ключовим інструментом такого управління є державні цільові програми, розроблені для