

УДК 656.61:330.101.541

### ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ АДЕКВАТНОСТЬЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ

*Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)*

Функциональная деятельность флота и портов в системе глобального рынка морской торговли достаточно эффективна, однако требует рациональных решений для постоянного поддержания конкурентной адекватности производственного потенциала относительно изменяющихся условий. При разработке стратегии эффективного позиционирования морских транспортных предприятий необходимо учитывать сложную совокупность факторов и ограничений оптимизации их потенциала: неопределенность функционирования рынка транспортных услуг и поведения других участников перевозочного процесса; расширение институционального регулирования торгового судоходства при одновременном усилении олигопольных секторов фрахтового рынка; жесткая взаимосвязь менеджмента функциональной деятельности и инновационного развития предприятий морского транспорта по критериям мультимодальных технологий и логистических товаропроводящих систем.

Объемы работы предприятий транспорта и их инвестиционную активность традиционно обосновывают относительно ВВП. Однако последующее развитие торгового судоходства концентрирует внимание в основном на предпринимательских приоритетах, что и приводит к несбалансированности деветайта и объема грузопотоков.

Мировой морской торговый флот в начале 2009 года достиг 1,19 миллиардов т.дв. (6,7% к 2008 году). Этот рост обусловлен активным портфелем заказов до экономического и финансового кризиса, когда промышленность предполагала достижение высокого развития на основе сложившихся темпов спроса, однако этот прогноз не оправдался. Хотя вместимость мирового торгового флота даже в течении экономического спада продолжала расти, 2009 год характеризовался всплеском избытка предложения тоннажа и падением фрахтовых ставок.

Развитие морских транспортных предприятий в основе своей имеет внешнеэкономические связи страны. Однако характер развития транспортных предприятий обуславливается особенностями и структурой распределения внешнеторгового оборота по странам. Среди основных внешнеторговых

партнеров Украины выделяются Германия, Россия, Польша, Турция, Китай, Казахстан, Беларусь, Италия, США. Однако предприятия морского транспорта играют и самостоятельную роль в экспорте транспортных услуг. Именно эта составляющая платежного баланса страны должна рассматриваться в качестве критерия реализации различных форм наращивания транспортного потенциала.

К сожалению, развитие национального торгового флота Украины существенно отставало от сложившегося роста украинской экономики. На 1 января 2008 года суда торгового флота Украины (суда 5000 и более р.т.) с возрастом 30 и более лет составили 40% от общей численности флота этой группы. Это один из факторов потери статуса морской державы.

Экономическая и финансовая устойчивость морских транспортных предприятий и системы в целом зависит от среды хозяйственной деятельности и адекватного состояния факторов производства. Реализация инвестиционных проектов зависит от степени однородности задач по уровню эффективности развития. Дифференциация задач влияет на степень концентрации финансовых средств. Поэтому селективный отбор последовательности инвестирования должен учитывать характер концентрации производственного потенциала и грузопотоков.

В основе механизма управления адекватностью развития предприятий морехозяйственного комплекса страны должны использоваться формы и методы реализации экономических принципов, нацеленных на достижение в данном случае эффективного позиционирования в системе внешнеторговых грузопотоков. Такой механизм должен предусматривать организационную структуру, методы принятия решений, формы инвестиционного обеспечения и контроль рациональности использования производственного потенциала флота и портов. С позиции социально-экономического содержания хозяйственный механизм должен соответствовать условиям функционирования национального производственного комплекса в системе ограничений со стороны глобализации и интернационализации международных и экономических отношений. Структура организационно-экономического механизма включает весь комплекс взаимоотношений участников мультимодальных транспортных технологий, согласование интересов и стимулирование оптимальности совокупных результатов. Для поддержания действенности механизма управления результатами важен учет характера взаимодействия отдельных элементов совокупного производственного потенциала.

При построении организационно-экономической системы, отражающей задачи количественного и качественного развития флота и портов, должна соблюдаться заинтересованность в расширении участия транспортных предприятий в обслуживании грузопотоков отечественных операторов внешнего и внутреннего рынка.

УДК 656.6:341.225

### СВОБОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ УКРАИНЫ

*Омельченко Т. Ю., ассистент (ОНМА)*

Свободная экономическая зона – это территориально ограниченная зона свободной торговли, свободного или совместного предпринимательства являющаяся, ограниченной частью национально-государственной территории, на которой действуют особые льготные экономические условия для иностранных и национальных предпринимателей: льготы таможенного, арендного, валютного, визового, трудового и другого режима, что создает условия для развития промышленности и инвестирования иностранного капитала. Такие зоны создаются для решения внешнеторговых, общеэкономических, социальных и научно-технических проблем на данной территории либо всего государства.

По оценкам западных специалистов, к 2010 году через различные свободные экономические зоны будет проходить до 30% мирового товарооборота. Поэтому одной из основных задач Украины создание таких зон на ее территории и тем самым дать работу украинской транспортной системе. Крупнейшие корпорации в поисках льготных условий для своей деятельности рассматривают свободные экономические зоны как благоприятные образования, где можно получить сверхприбыль. Украина может занять достойное место, среди государств с такими зонами, если создаст благоприятную политику и условия для создания этих зон. Большинство корпораций считают организацию собственного производства в свободных экономических зонах важнейшим направлением своей экспансии. Свободные экономические зоны являются частью национального и экономического пространства, где используется особая система стимулов, не применяемая в остальных частях государства.

В экономических публикациях и отчетах международных организаций для характеристики различных зон используется термин «свободные экономические зоны». Но этот термин не отражает суть этого явления. Так, во многих из них применяемые экономические правила, рычаги, специальные административные законы отнюдь не

освобождают от определенного правового и хозяйственного режима, а лишь облегчают его, предоставляют льготы, стимулирующие предпринимательство. Фактически государство лишь сокращает масштабы своего вмешательства в экономические процессы. Для большинства развивающихся стран свободные зоны по существу являются специальными в смысле экстерриториальности, по условиям уровня жизни работников зоны, концентрации производственного потенциала, инвестиций, . В силу этого для таких зон больше подходит термин «специальные экономические зоны».

При организации свободных экономических зон используют два различных концептуальных подхода: территориальный и функциональный (точечный). В первом случае зона рассматривается как обособленная территория, где все предприятия-резиденты пользуются льготным режимом хозяйственной деятельности. Во втором случае, зона – это льготный режим, применяемый к определенному виду предпринимательской деятельности независимо от местоположения соответствующей фирмы в стране. Примером реализации первого подхода являются свободные экономические зоны Китая, зона «Манас» (Бразилия), многие экспортно-производственные зоны в развивающихся странах. Результатом второго подхода являются «точечные» зоны, представленные отдельными предприятиями (оффшорные фирмы, магазины «дьюти фри»). Одной из простейших форм свободных экономических зон являются беспопыльные таможенные зоны. Они существуют с XVII-XVIII вв. Эти зоны представляют собой транзитные или консигнационные склады для хранения, упаковки и незначительной обработки товаров, предназначенных для экспорта. Свободные таможенные зоны освобождаются от таможенных пошлин на ввоз и вывоз товаров. Они имеются во многих странах.

В государственной «Программе развития (специальных) свободных экономических зон и территорий со специальным режимом инвестиционной деятельности на период до 2010 года» записано, что реформирование социально-экономического положения в Украине требует применения новых форм регионального развития, основывающихся на возможностях регионов полнее и эффективнее использовать существующие ресурсы и преимущества благоприятного экономико-географического и геополитического положения. Наиболее действенными формами региональной политики, из применяемых странами как с высокоразвитой, так и переходной экономикой, является создание специальных экономических зон и осуществление комплекса мер, проводимых центральными и местными органами власти путём внедрения