

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 «Мананс» (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

спеціальних режимов инвестиционной деятельности. Таким образом, процесс внедрения свободных экономических зон в Украине остаётся возможным в соответствии с указанной программой, хотя до нового внедрения таких программ необходимо привести в соответствие всю законодательную базу, касающуюся таких вопросов.

УДК 656.078

НОРМАТИВНЕ УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Садловська І.П., к.е.н., Мінтрансв'язку

Розвиток та інтеграція транспортних систем до світової неможливі без удосконалення діючого законодавства. Це і є одним з пріоритетів галузі.

З метою подальшого розвитку залізничного транспорту останнім часом прийнято низку нормативно-правових актів щодо модернізації та підвищення рівня соціальних стандартів.

Так, затверджено Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки, Програму забезпечення житлом працівників залізничного транспорту, схвалено Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, План дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення комплексу заходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах.

Розроблено та розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 545-р схвалено Концепцію проекту Закону України „Про морську політику України”, яка визначає законодавче врегулювання відносин, пов'язаних з внутрішньою і зовнішньою політикою України у морській сфері. У Законі передбачається встановити пріоритети, принципи, шляхи та способи реалізації морської політики України.

Постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307 затверджена Морська доктрина України на період до 2035 року. Доктриною визначено інтереси України у зовнішній та внутрішній політиці в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, передбачено визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики.

З метою вирішення проблем, пов'язаних із перевантаженням контейнерів у морських портах, прийнято постанову „Про внесення змін до

постанови Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2003 року № 1989” та затверджено Порядок здійснення пропуску товарів, які переміщуються через державний кордон, у пунктах пропуску, що розташовані на територіях морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні.

Розроблено законопроект „Про внесення змін до Закону України „Про транзит вантажів”. Метою проекту є спрощення процедури оформлення контейнерів у транзитному сполученні, що перебувають і відвантажуються водним транспортом.

В авіаційній підгалузі відповідно до Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року тривають роботи з розробки даної програми.

Продовжується реалізація заходів з підготовки аеропортів, які увійшли до Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу.

Розпорядженням Уряду від 24.06.2009 № 718-р затверджено проект та титул будови пасажирського терміналу „ F”, ведуться роботи з улаштування верхнього шару бетонного покриття ПК-1, ПК-2.

Розроблено та Урядом затверджено Програму розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010 - 2014 роки.

Транспортна політика у галузі пасажирського автомобільного транспорту реалізується через нормативно-правову базу, удосконалення системи управління та державного регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва.

Відповідно до Календарного плану виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.02.2009 № 125 „Про затвердження плану заходів щодо реалізації Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування”, затвердженого наказом Укравтодору від 24.02.2009 № 73, розроблено законопроекти про внесення змін до Законів України „Про автомобільні дороги”, „Про джерела фінансування дорожнього господарства України”, „Про місцеві державні адміністрації”.

Підготовлено Правила надання поштового зв'язку в новій редакції, які затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 № 270. Метою прийняття нових Правил є приведення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність у сфері надання послуг поштового зв'язку, у відповідність до законодавства, удосконалення порядку надання послуг поштового зв'язку, визначення прав та обов'язків операторів поштового зв'язку і