

РОЗВИТОК СИСТЕМИ ВИРОБНИЧО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ПОРТОВОМУ ГОСПОДАРСТВІ

Постановка проблеми. У світовій економічній системі продовжується розширення господарських зв'язків та поглиблюється міжнародна економічна кооперація, що забезпечує поступове зростання міжнародного транзиту вантажів. У свою чергу останнє пов'язане із зростанням експорту послуг, створенням додаткових робочих місць, збільшенням обсягів валютних надходжень до бюджету країн, які задіяні в цьому процесі.

Огляд (аналіз) останніх досліджень і публікацій. Проблеми виробничо-господарської діяльності у портовому господарстві досліджувались зарубіжними та вітчизняними вченими, серед яких Б. Буркинський, В. Винников, С. Винников, С. Ільченко, М. Міусов, Н. Примачев, В. Прокоп'єв, Ю. Станков та інші.

Формулювання завдання дослідження. Метою нашого дослідження стала систематизація основних підходів до розвитку системи виробничо-господарської діяльності у портовому господарстві.

Виклад основного матеріалу. Україна має всі можливі переваги свого географічного розташування на перетині основних транзитних потоків між Європою та Азією, володіє потужними портами (20 портів лише державної форми власності) з безперервним навігаційним періодом на протязі всього року, історично складеною та розвинутою мережею залізниць та автомобільних шляхів.

Але швидко зростання глобалізації світової економіки, посилення конкурентної боротьби міжнародних транснаціональних об'єднань на товарних і транспортних ринках, одним з результатів якої і є створення великих міжнародних консорціумів, утримати на досягнутому рівні обсяги вантажопотоків, що проходять через територію України та її морські порти, залучити нові напрямки та ринкові частки, а тим більше підняти їх на більш високий рівень без вирішення існуючих проблемних питань на рівні держави та регіонів, тільки зусиллями і діями окремих портів, неможливо

Більш того, сьогодні, як показали результати дослідження, перед усіма українськими портовими комплексами існує загроза можливої втрати значної частини існуючих вантажопотоків, причинами чого є:

- сама структура цих вантажопотоків – близько 70% загального обсягу яких є експорт, імпорт, каботаж, останні 30% - в основному транзитні вантажі з Росії та Казахстану, отримання яких з кожним роком стає все складніше з-за впровадження послідовної національної політики підтримки своїх внутрішніх перевізників та підприємств усієї транспортної системи урядом цих країн.

З обсягів експортно-імпортних і каботажних вантажів більш 90% є експортними, а з них більшість приходить на метали, нафтопродукти, зернові, добрива, руду.

Оскільки ці вантажі є сьогодні основою експортної спроможності України, а тому й визначальними для портів України, слід постійно забезпечувати відповідність вимогам їх транспортування що обумовлюється змінами тенденцій на міжнародних ринках цих товарів.

- відсутність діючих рішень з ряду принципових положень державного управління щодо морських портів України, як однієї із складових частин економіко-політичної основи країни.

Слід зазначити, що протягом всіх років суверенітету України усе, що було зроблено для стабілізації та розвитку обсягів перевантажень у вітчизняних портах, здійснене та профінансоване за рахунок власних коштів портових комплексів і залучених самостійно портами коштів українських і закордонних інвесторів.

У той же час державні морські порти поступово програють у конкурентній боротьбі приватним портам країни та портам сусідніх держав у зв'язку з відсутністю необхідного рівня самостійності у прийнятті господарських рішень, перш за все з тарифної політики, розвитку матеріально-технічної бази, списання застарілого майна та інших.

Вирішення цих проблем та побудову ефективного внутрішнього механізму господарювання адекватного сучасним вимогам слід проводити комплексно, починаючи із оцінки всієї економічної ситуації в країні, а потім, аналізуючи усі переваги та можливості конкретного портового комплексу, формувати його особисту внутрішню систему, яка ґрунтується на існуючому загальному правовому полі та політиці самого портового комплексу.

Починати оцінку слід з компонування економічних складових. Практично усі джерела, які надають інформацію щодо проведення прогностичних розрахунків по товарних потоках, у якості макроекономічного важеля використовують у першу чергу показник ВВП. По загальному визначенню він являє собою сукупну ринкову вартість товарів та послуг, які виробляються національною економікою (резидентами та нерезидентами, приватним та державним секторами) за певний період часу. По ньому судять про спад або підйом економічного розвитку країни. Але чи можливо вважати цей індикатор економічного розвитку репрезентативним. Не затримуючись на усіх недоліках цього показника як індикатора рівня розвитку, відмітимо лише ті його особливості, які стосуються саме транспортної сфери. Відокремимо деякі з них:

- ВВП є свого рода віртуальною величиною, оскільки не вимірює усієї виробленої у країні товарної продукції та послуг, тому не завжди дає адекватне уявлення про стан економіки. В ньому не враховуються проміжні продукти, які спрямовуються на поточні матеріальні витрати для виробництва кінцевого продукту, невиробничі угоди – операції з цінними паперами, державні та приватні трансфертні платежі, результати тіньової економіки тощо;

- ВВП враховує лише знову створену вартість товарів та послуг за певний період часу, найчастіше за рік, і суму амортизаційних нарахувань за цей же період. Тобто у ньому не врахована вартість «проміжного продукту», виробленого раніше та того, що увійшло у ціну товарів та послуг, створених у минулі роки;

- ВВП як узагальнюючий індикатор враховує вартість товарів та послуг. Саме послуги у ньому складають переважну більшість, але у категорію поряд із транспортом й досі включені показники роботи підприємств зв'язку. З урахуванням того факту, що у категорію «зв'язок» підпадають як дротові, так бездротові системи, а саме усі послуги цифрової телефонії, Інтернет та інших мобільних опцій, врахування лише транспортної складової стає досить важкою та нерепрезентативною, щоб її можливо було враховувати у якості визначного індикатора для побудови яких-небудь прогнозів.

Тому схему прогностичних розрахунків щодо розвитку морських портових комплексів України на базі вдосконалення економічної складової їх внутрішнього механізму господарювання вважаємо за доцільне проводити наступним чином:

по-перше, визначити економічні передумови функціонування українських морських портових комплексів на основі врахування обсягів реалізованих українських товарів та послуг або їх індексів. Але ці розрахунки потрібно проводити для головних секторів економіки за урахуванням перспективності використання їх продукції як вантажної бази досліджуваних морських портових комплексів;

по-друге, визначити економічні показники функціонування найбільш важливих країн партнерів України, їх політичні амбіції, тенденції та стратегічні програми розвитку. Сенс цього етапу полягає у тому, що будь-яке відхилення в економічному стані будь-якого торговельного партнера України, корегування політичного курсу або встановлення інших пріоритетів розвитку може мати істотний вплив на обсяги вантажопотоків, які

прямують до українських морських портів, тобто на структуру господарського механізму підприємств портового співтовариства;

по-третє, проаналізувати обсяги попиту на перевезення через певні морські портові комплекси та провести прогностичні розрахунки на встановлений період часу;

вчетверте, встановити відповідність існуючих пропускних спроможностей морських портових комплексів потенційно можливим вантажопотокам;

по-п'яте, зробити висновки та запропонувати основні заходи щодо розвитку пропускної спроможності як основної складової у формуванні внутрішнього економічного механізму господарювання підприємств портового співтовариства;

у шосте, побудувати вертикальну та горизонтальну структуру функціонування підприємств морського портового комплексу, а саме, у межах існуючого законодавчо-правового поля проаналізувати можливості щодо формування взаємин із підприємствами різних форм власності, працюючих на території морського портового комплексу, встановити форму цих взаємин, перелік прав та обов'язків по відношенню до кожної з сторін, майнові питання та питання відповідальності тощо.

На сьогодні законодавчо-правове поле у якому функціонують підприємства портової галузі представлено міжнародними конвенціями, кодексами та угодами, загальнодержавними правовими актами, законодавчими вимогами галузевого рівня та рівня самого підприємства або групи підприємств. За останні роки найбільшу увагу заслуговує Закон «Про морські порти України». Цей документ має багаторічну складну історію, з безліччю протиріч на недоробок. Але з 14 червня 2013 року цей Закон отримав юридичну силу, що має вкрай важливі наслідки для всієї портової системи України. Перш за все, цей Закон визначає морський порт вже не як підприємство морської галузі, а лише як територію, на якій розташовані підприємства різних форм власності. Тобто введення у дію цього Закону практично закінчує довготривалий період виключно державного ведення цього виду бізнесу та включає суттєво інші механізми функціонування українських морських портів.

Не зупиняючись на недоліках, необхідних корегування та доповненнях цього Закону, його слабких та принципових місцях, наслідках для працівників портового господарства та інших питаннях, пов'язаних із цим законодавчим актом, оскільки їх ґрунтовний аналіз вже був проведений та представлений у роботах [1, 2, 3, 8, 9, 10, 11, 12], відокремимо лише ті можливості та обмеження, які отримали всі підприємства портового співтовариства.

Перш за все це стосується питань побудови самої внутрішньої структури морського порту. До сьогодні усі стосунки між портовою державною владою та підприємствами-операторами портових терміналів будувалися на підставі укладання угод трьох типів:

- 1) угоди на оренду рухомого майна;
- 2) угоди на оренду територій та нерухомого майна;

3) угоди послуг, що надаються державним підприємством – морський порт – підприємствам інших форм власності, які працюють на території державного морського порту.

Із введенням в дію нового закону та внесення змін та доповнень у супутні підзаконні акти, тобто у Водний Кодекс України [5], Кодекс торговельного мореплавства України [4], у Земельний кодекс [5], Закон України «Про транспорт» [7], у Закон України «Про оренду державного та комунального майна» [5], «Про приватизацію державного майна», «Про природні монополії» [6] тощо, морські порти отримали законодавче право формувати на основі своїх активів акціонерні товариства, надавати на конкурсних засадах своє майно та землі у концесії або довгострокову оренду (на строк до 49 років), лізинг, а також здійснювати приватизаційні процедури щодо своїх активів та земель, за винятком об'єктів стратегічного значення.

При цьому Законом [5] встановлює, що власники та/або користувачі технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури зобов'язані укладати між собою договори,

що визначають взаємні права і обов'язки щодо організації та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту та встановлюють єдиний порядок експлуатації відповідної інфраструктури морського порту.

Портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту.

А Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання (крім випадків, передбачених законом), а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їх права та законні інтереси.

На базі існуючих морських портів відбувається безпрецедентна трансформація, коли цілісні майнові комплекси, які являли собою багатофункціональні структури з узгодженням різних сфер функціонування цього підприємства – прибутковою та неприбутковою, як то уся соціальна сфера, суспільне харчування, підвищення кваліфікації працівників, науково-дослідна служба, проектні відділи тощо, практично позбавлена державного захисту та підтримки.

Крім того, можливість здійснювати господарську діяльність отримали як підприємства приватного сектору, так і державні установи. Тобто на базі усіх українських портів були утворені державні підприємства з можливістю здійснювати підприємницьку діяльність на паритетних засадах із підприємствами інших форм власності та інших фінансових можливостей. Тому вкрай важливим стає питання рівня конкурентоспроможності державних підприємств з наявністю ресурсів, які є у розпорядженні цих підприємств та необхідністю конкурувати із представниками міжнародних установ, світових операторів, транснаціональних корпорацій тощо. Важливим постає питання визначення найбільш ефективної побудови внутрішнього механізму господарювання, визначення свого місця та утримання певних позицій у відповідному портовому середовищі, встановлення міжпортових взаємин та багато інших важливих питань свого існування та ефективної роботи.

Нижче на рис. 1. наведена схематична організаційна структура співтовариства морського порту України та ієрархічна підпорядкованість її підрозділів.

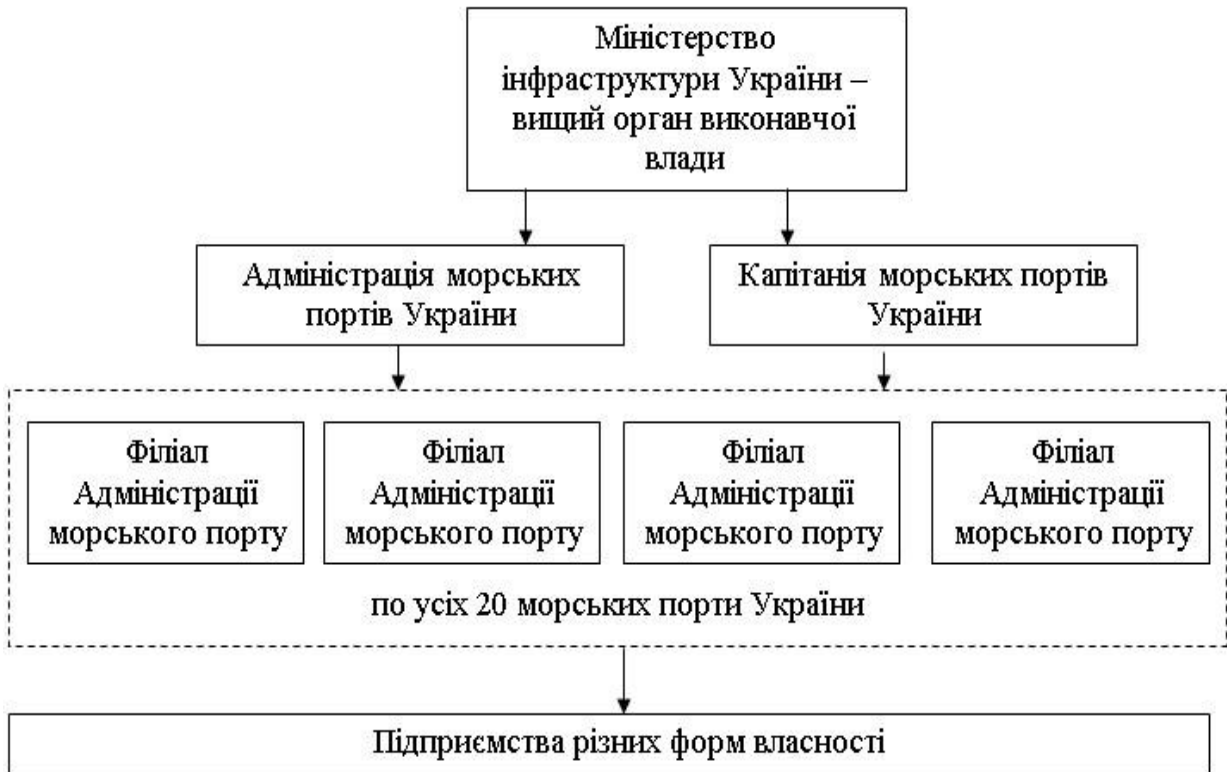


Рис. 1. Організаційна структура морського портового господарства України

Тобто вищим виконавчим органом влади здійснюється планування розвитку всієї портової галузі шляхом розробки Стратегії розвитку морських портів, яка включає короткострокові (на 5 років), середньострокові (на 10 років) та довгострокові (на 25 років) перспективи розвитку, прогнози щодо вантажопотоків в експортному, імпортному та транзитному напрямках, та на є підґрунтям формування та реалізації державної політики у сфері морського транспорту. А на Адміністрацію морських портів покладена задача реалізації державної політики у сфері морського транспорту для усіх структур, розташованих на території порту незалежно від форми власності та організаційно-правових аспектів їх функціонування.

З іншого боку, державні підприємства, виконуючі функції операторів морських терміналів, у свою чергу, повинні формувати свій внутрішній економічний механізм господарювання та відповідати загальним вимогам для підприємств всього морського портового комплексу.

Враховуючи вищенаведену послідовність, визначимо економічні передумови функціонування українських морських портів на основі врахування обсягів реалізованих українських товарів та послуг та їх індексів. На рис. 2. представлені коливання декількох секторів економіки України за їх абсолютним значенням та відносно індексів.

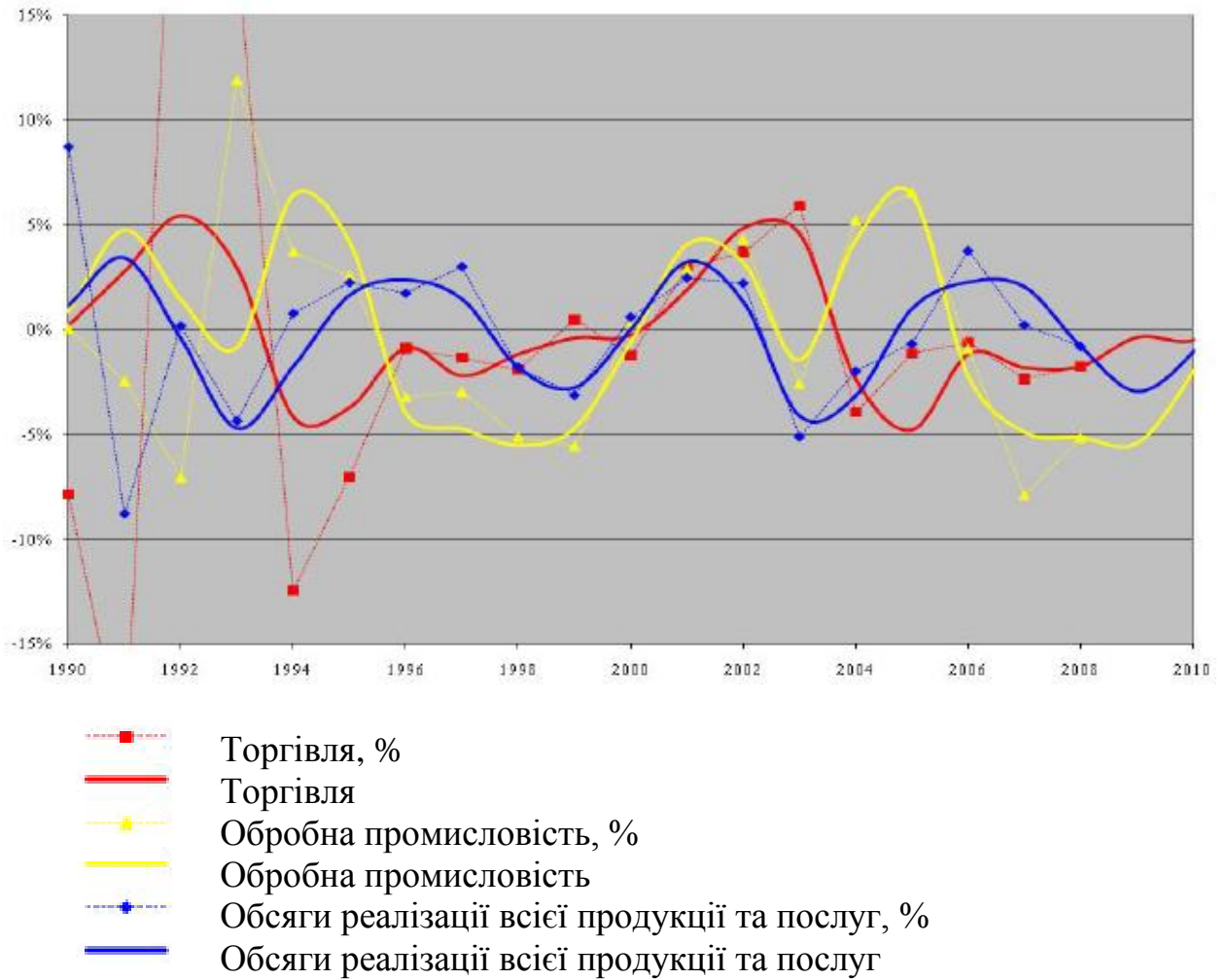
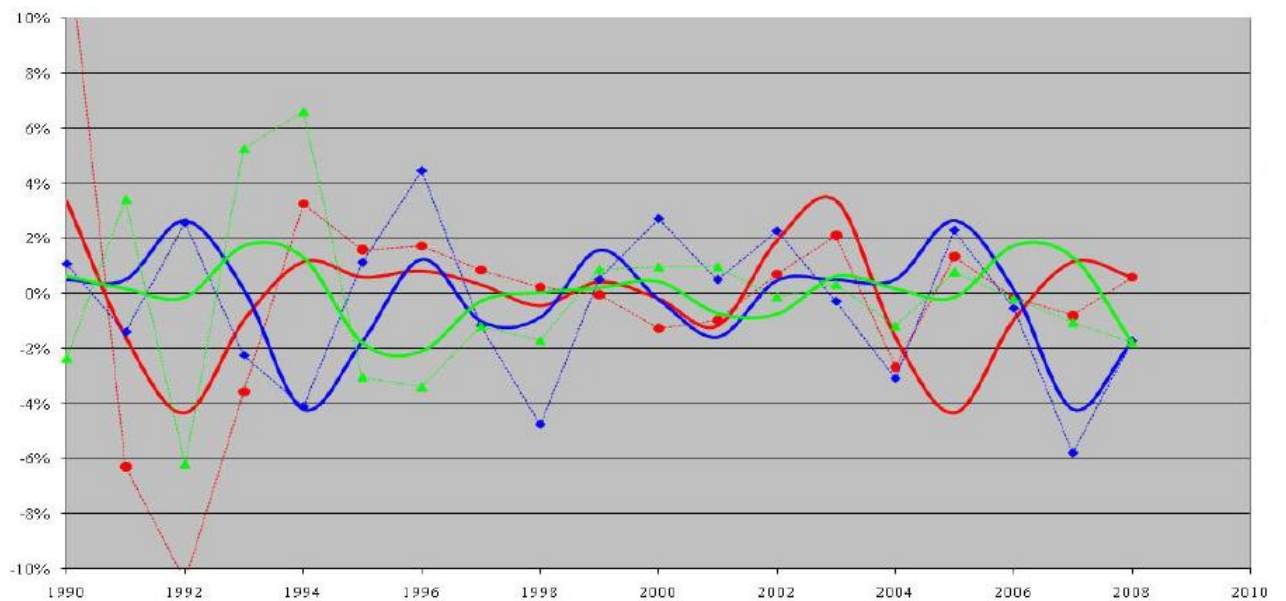


Рис. 2. Показники коливань по секторах економіки України

Аналіз економічної діяльності основних торговельних партнерів України дозволяє зробити висновок, що характер коливань їх економік у своїй більшості відображає загальносвітові тенденції та є близькими до відповідних показників України (рис. 3.).



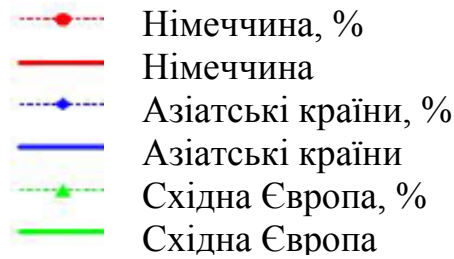


Рис. 3. Показники коливань по країнах – основних торговельних партнерах України

Наступний етап аналізу та вибору найбільш прийняттого варіанту побудови внутрішнього економічного механізму господарювання повинен враховувати такі важливі характеристики, як вантажні потоки, які можуть бути залучені у портові комплекси України та відповідність існуючих потужностей цим потенційним потокам.

Висновки. Процес перетворення, який відбувається в морських портах України, є прямим слідством докорінної зміни законодавчо-правового поля транспортної галузі. Враховуючи той факт, що в межах портового співтовариства будуть діяти підприємства різних форм власності, у тому числі і підприємства державної форми власності, слід звернути увагу на формування економічного механізму здійснення ними своєї діяльності. Увесь внутрішній економічний механізм підприємства – це динамічна система відносин, яка потребує постійного вдосконалення та гнучкої реакції на будь-які суттєві зміни у політичній ситуації країни чи світу, економічній та соціальній політиці, стану зовнішніх та внутрішніх ринків, загального фінансового стану й т. ін. але управління портовим господарством повинно ґрунтуватися на певному базисі, якій сформовано виходячи із постановки відповідних задач управління, доповнюючих та таких що конкретизують цілі діяльності порту.

Анотація

В статті досліджено розвиток системи виробничо-господарської діяльності у портовому господарстві. Доведено, що процес перетворення, який відбувається в морських портах України, є прямим слідством докорінної зміни законодавчо-правового поля транспортної галузі.

Ключові слова: портове господарство, виробничо-господарська діяльність, транспортна галузь.

Аннотация

В статье исследовано развитие систем производственно-хозяйственной деятельности в портовом секторе. Доказано, что процесс преобразования, который происходит в морских портах Украины, является прямым следствием коренных изменений законодательно правовой области в транспортной отрасли.

Ключевые слова: портовый сектор, производственно-хозяйственная деятельность, транспортная отрасль.

Summary

The article examined the development of systems of production and economic activity in the port sector. It is proved that the conversion process, which occurs in seaports of Ukraine, is a direct consequence of the fundamental changes of legislatively-legal sphere of transport industry.

Key words: port sector, industrial and economic activity, transport industry.

Список використаних джерел:

1. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торговельних портів України / Б. В. Буркинський, М. І. Котлубай, О. М. Котлубай // Економіка України. — 2006. — № 11. — С. 12 — 18.
2. Ильченко С. В. Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине / С. В. Ильченко // Економіка і регіон. — 2012. — №. 2 (33). — С. 74 — 78.
3. Ильченко С. В. Питання юридичного забезпечення діяльності морських портів України / С. В. Ильченко // Економіка України. — 2012. — № 6. — С. 86 — 93.
4. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 23.05.1995 р. [Кодекс № 176/95-ВР] / Верховна Рада України. — Офіц. вид. — К.: Відомості ВР, 1995. — № 47, ст. 349.
5. Про морські порти України: за станом на 17.05.2012 р. [Закон України № 4709] / Верховна Рада України. — Офіц. вид. — К.: Відомості ВР, 2013. — № 7, стор. 407, ст. 65.
6. Про природні монополії: за станом на 20.04.2000 р. [Закон України № 1682- III] / Верховна Рада України. — Офіц. вид. — К.: Відомості ВР, 2000. — № 30, ст. 238.
7. Про транспорт: станом на 10.11.1994 р. [Закон України № 232/94-ВР] / Верховна Рада України. — Офіц. вид. — К.: Відомості ВР, 1994. — № 51, ст. 446.
8. Прокопьев В. Е.. Морской порт как предприятие морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях [Электронный ресурс]: / В. Е. Прокопьев // Транспортное дело России. — 2008. — № 02. — Режим доступа к документу: <http://www.morvesti.ru/>;
9. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. — М., 1962.
10. Станков Ю. Морские порты Финляндии / Ю. Станков // Порты Украины. — 2006. — № 5. — С. 46 — 47.
11. Статистический отдел ООН. [Электронный ресурс] — Режим доступа к документу: <http://unstats.un.org/unsd/default.htm>.
12. Стратегия позиционирования транспортного потенциала в глобальном рынке морской торговли / Миусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В., Винников С. В., Примачева Н. Н. — Одесса: Автограф, 2006. — 234 с.