

3. Мирошниченко Н. Агентирование судна в порту [Электронный ресурс] / Наталья Мирошниченко, Александр Чеботаренко // Порты Украины. – 2012. – № 2 (114). – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2543>.

4. Рудяк Ю. Все об учете и организации транспортно-экспедиторской деятельности; 3-те вид., перероб і доп. / Ю. Рудяк, О. Піроженко, О. Маханько. – Харьков : Фактор, 2007. – 416 с.

5. Макаренков А. В. Методические основы разработки стратегии развития транспортно-экспедиторских компаний : автореф. дис. на соискание учёной степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (транспорт)» / Макаренков А. В. – С.Пб., 2006. – 23 с.

6. Пичугина Ю. В. Морская транспортно-экспедиторская деятельность (проблемы повышения экономической эффективности) : монография / Ю. В. Пичугина. – Одесса : Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. – 292 с.

7. Евстафьева И.Ю. Управление денежными потоками компаний по агентированию судов морского транспорта : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. экон. наук: спец. 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» / И.Ю. Евстафьева. – С.Пб., 2006. – 18 с.

Рецензент: В. Г. Шинкаренко, докт. экон. наук, проф., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 16.02.2013 р.

УДК 656.615: 656.071

КОТЛУБАЙ В.А., канд. экон. наук,

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ

***Аннотация.** Статья посвящена исследованию мировых тенденций развития международной торговли, а также основным тенденциям развития отечественных портов. Проведено исследование программного обеспечения развития морских портов, а также проанализированы основные преимущества, заложенные в Законе Украины «О морских портах Украины». Выявлены основные проблемные вопросы, которые стоят перед отечественными портами, а также определен комплекс первоочередных стратегических задач, решение которых позволит повысить конкурентоспособность украинских портов по сравнению с зарубежными.*

***Ключевые слова:** конкурентоспособность, международная торговля, порт, программа, стратегия, транспортный комплекс.*

КОТЛУБАЙ В.А., канд. екон. наук,
Національний університет «Одеська юридична академія»

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ

Анотація. Стаття присвячена дослідженню світових тенденцій розвитку міжнародної торгівлі, а також основним тенденціям розвитку вітчизняних портів. Проведено дослідження програмного забезпечення розвитку морських портів, а також проаналізовано основні переваги, закладені в Законі України «Про морські порти України». Виявлено основні проблемні питання, які стоять перед вітчизняними портами, а також визначено комплекс першочергових стратегічних задач, розв'язання яких дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів порівняно із закордонними.

Ключові слова: конкурентоспроможність, міжнародна торгівля, порт, програма, стратегія, транспортний комплекс.

V. KOTLUBAY, Cand. Econ. Sc.,
National University «Odessa Academy of Law»

ECONOMIC AND LEGAL WAYS TO IMPROVE THE LEVEL OF COMPETITIVENESS FOR UKRAINIAN PORTS

Abstract. The article deals with the research into world trends in the development of international trade, as well as main trends in the development of national ports. The program software for the commercial sea ports development has been investigated out, and main advantages stipulated by the Law of Ukraine "On sea ports of Ukraine" have been analysed. Major problematic issues faced by the national ports have been identified; a complex of priority strategic tasks has been determined. The solution of these tasks will increase the competitiveness of Ukrainian ports in comparison to foreign ones.

Key words: competitiveness, international trade, port, program, strategy, transport complex.

Постановка проблеми. Проведенные исследования Международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) позволяют сделать прогноз – ожидается ускоренный рост торговли с последующим ростом грузоперевозок. Таким образом, улучшение транспортных путей стало насущной проблемой наивысшей степени важности в плане гарантии стабильного экономического развития.

Европейским Союзом принят детальный план строительства Транс-Европейской транспортной сети, завершение которого планируется к 2020 г. Новый план изменяет и модернизирует прежние планы, сосредотачивая инвестиционные приоритеты на ограничен-

ном количестве транспортных сетей – основных Транс-Европейских осях, что в первую очередь будет способствовать развитию международных перевозок на большие расстояния.

Морской транспорт играет важнейшую роль в организации грузоперевозок в Европе – как для стран-членов ЕС (каботажные перевозки), так и для Украины, Грузии, Турции, России и других государств. Число морских транспортных путей растет и развивается для переориентирования части грузов, перевозимых по автодорогам, на перемещение морем с гарантией бесперебойного сервиса «от двери до двери».

Ключевыми пунктами, соединяющими сухопутные транспортные пути с морскими линиями, являются морские порты Черноморского региона. Без их надлежащего оборудования и развития невозможно функционирование интермодальных транспортных линий. Порты практически всех стран Черноморского региона участвуют в обеспечении интермодальных перевозок.

На Черноморском и Азовском побережьях действуют более 32 портов, в том числе: 18 украинских, 5 российских, по 2 болгарских, грузинских, румынских и около 10 турецких. Их работу дополняют около десятка функционирующих украинских, румынских и болгарских портов, принимающих участие в обработке судов типа река-море.

В целом Черноморский регион располагает достаточно развитыми портами на северном, южном, западном и восточном побережьях. Часть имеющихся мощностей не используется. Тем не менее ключевые порты, которые являются и в дальнейшем будут служить соединительными звеньями между сухопутными и морскими транспортными магистралями, почти повсеместно нуждаются в значительной реконструкции с целью развития именно тех мощностей, которые необходимы для обслуживания быстрорастущих объемов контейнерных, паромных и других интермодальных перевозок.

Однако, обладая колоссальным географическим потенциалом, украинские порты по уровню конкурентоспособности уступают зарубежным. В основном это связано с отсутствием плана их системного развития и нормативно-правового сопровождения, отвечающего современным мировым тенденциям.

Анализ последних публикаций и достижений. На сегодняшний день вопросы относительно повышения уровня конкурентоспо-

собности украинских портов в научной отечественной литературе освещены с разных точек зрения большим числом авторов, таких как Буркинский Б.В., Котлубай А.М., Кибик О.Н., Лесник А.С. и др. Однако следует отметить, что, в связи с принятием Закона «О морских портах Украины», исследования в направлении определения первоочередного комплекса задач по повышению уровня конкурентоспособности украинских портов являются актуальными.

Формулирование целей статьи. Целью данной статьи является определение основных причин низкой конкурентоспособности украинских портов. Для определения поставленной цели необходимо проанализировать мировые тенденции развития торговли, основные организационные, экономические и правовые аспекты развития отечественных портов, а также портов Российской Федерации. На базе полученных результатов следует сформировать комплекс первоочередных мероприятий, необходимых для повышения уровня конкурентоспособности украинских портов.

Изложение основного материала исследования. Согласно данным Комиссии ООН по вопросам развития и торговли (UNCTAD), более 80 % международной торговли товарами осуществляется морским транспортом. В течение последних двадцати лет объемы мировой морской торговли выросли в два раза (с 4 млрд т в 1990 г. до 8,2 млрд т в 2008 г.) После падения объемов перевозок в 2009 г. международное судоходство в 2010 г. восстановило свои позиции, особенно в секторах сухогрузных и контейнерных перевозок. Как свидетельствуют данные The Review of Maritime Transport UNCTAD, общий объем морской торговли в 2010 году составил 8,4 млрд т, превысив тем самым уровень докризисного 2008 г. [1].

Стремительное развитие морской торговли в первую очередь обусловлено перемещением производства из высокоразвитых стран в страны с низкой себестоимостью производства продукции. Следствием этого стало формирование новых маршрутов мировой морской торговли, способных изменить традиционную конфигурацию мировой торговли. В частности, по оценкам UNCTAD, перспективна торговля между экономиками Азиатско-Тихоокеанского региона, активно развивающимися и развитыми экономиками (в частности, Китай – страны ЕС; Китай – Латинская Америка; Африка и Китай)

[1, 2]. Такие тенденции вынуждают Украину иметь высококонкурентоспособную портовую инфраструктуру.

Морские порты Черноморского региона играют важную роль ключевых пунктов, соединяющих континентальные транспортные коридоры с морскими магистралями. В концепции развития морских магистралей, разработанной Экономической Комиссией ООН для Европы и Европейского Союза, жизненно важная роль отведена всем портам Черноморского региона в поддержании интермодальных перевозок.

Морские порты Украины являются одним из ключевых элементов транспортного комплекса, обеспечивают связь различных видов транспорта; с их участием осуществляется более половины внешнеторгового оборота Украины.

За период 2000–2011 гг. объем перегрузки грузов в 18 портах страны увеличился более чем на 35 %, достигнув 113,7 млн т. [3] Эта цифра была бы гораздо выше при системном подходе к развитию портов.

На сегодняшний день в Украине не существует ни стратегии, ни концепции, ни тем более единой программы комплексного развития морских торговых портов Украины, которая бы учитывала мировые тенденции развития морских перевозок. Первыми шагами по созданию программы можно считать разработанные в 2000 г. «Программу стабилизации развития морского и речного транспорта Украины до 2005 года» и в 2003 г. – «Программу усовершенствования управления и развития морского портового хозяйства Украины». Следует отметить, что если «Программа стабилизации и развития морского и речного транспорта Украины до 2005 года» выполняла поставленные в ней задачи (к сожалению многих представителей портов, период ее действия истек), то положенные в основу «Программы усовершенствования управления и развития морского портового хозяйства Украины» принципы и цели так и не нашли своего должного отражения в развитии портов.

В апреле 2006 г. Кабинет Министров Украины утвердил «Программу развития национальной сети международных транспортных коридоров в Украине на 2006–2010 годы». Для этого планировалось привлечь около двух миллиардов гривен. В августе 2007 г. КМУ одобрил «План мероприятий по выполнению Комплексной программы становления Украины как транзитного государства в

2007–2010 годах», которым были предусмотрены совершенствование нормативно-правовой базы в сфере международных транзитных перевозок грузов, тарифно-ценовой и налоговой политики, развитие инфраструктуры международного транзита, внедрение современных технологий [4].

Также немаловажную роль в попытке решить ряд проблемных вопросов, которые стоят перед портами, сыграли принятые в 2008 г. решение СНБО «О мерах по обеспечению развития Украины как морского государства» и распоряжение КМУ «О Стратегии развития морских портов Украины на период до 2015 года». Однако запланированные средства в качестве инвестиций получить не удалось. Поэтому государство фактически переложило заботу о развитии портов на региональные органы власти, что, естественно, не позволило выполнить задачи, положенные в основу вышеприведенных документов [4].

Все это привело к тому, что конкурентоспособность украинских портов, при постоянном и целенаправленном развитии зарубежных портов, постепенно снижалась на протяжении последних 5–10 лет. Это не позволило Украине занять соответствующий ее географическим возможностям сегмент на мировом рынке по переработке грузов в морских торговых портах.

К недостаткам в развитии украинских портов можно отнести в первую очередь отсутствие единой Программы комплексного развития морских торговых портов Украины. Кроме того, следует отметить такие проблемы:

– несовершенная нормативно-правовая база, особенно в сферах земельных и имущественных отношений;

– не соответствующие мировым тенденциям развития портового хозяйства организационно-правовые формы управления морскими торговыми портами Украины;

– крайне низкие темпы обновления основных фондов и, как следствие, несоответствие их технического уровня современным требованиям;

– низкий уровень координации со смежными транспортными инфраструктурами и, как следствие, отсутствие единого транспортного пространства, нерациональность использования ресурсов и снижение эффективности использования потенциала транспорта;

- отсутствие принятых в международной практике налоговых и таможенных преференций;
- неразвитость логистической припортовой инфраструктуры, железнодорожных и автомобильных подходов к портам;
- несоответствие режима и процедур работы пунктов пропуска через государственную границу мировой практике;
- отсутствие исследований относительно перспектив развития грузовой базы для освоения морским портовым хозяйством;
- отсутствие системности и непрерывности научно-технического обеспечения как основы принятия решений по развитию отрасли;
- повышенная нагрузка на окружающую среду.

Исследование стран-конкурентов в Черноморско-Азовском бассейне показало, что для повышения конкурентоспособности российских портов была разработана «Стратегия развития портовой инфраструктуры России до 2030 года».

Одной из основных задач российских морских торговых портов южного бассейна, которые положены в основу «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» и стоят перед морскими портами Южного бассейна, является перевод грузов, ориентированных на Россию, из украинских портов.

Также в «Стратегию развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» заложено, что для обеспечения достаточности мощностей к 2030 г. на южном направлении необходимо реализовать ряд проектов, а именно [5]:

- строительство сухогрузного района морского порта Тамань;
- развитие и улучшение существующих терминалов в морских портах Тамань, Туапсе, Темрюк, Новороссийск;
- строительство второго грузового района морского порта Оля.

Таким образом, Украина отстает от своего главного конкурента – Российской Федерации в вопросах повышения конкурентоспособности (привлекательности) своих портов для иностранного грузовладельца.

На сегодняшний день основным действием, которое может изменить положение вещей, является принятый Верховной Радой Украины Закон «О морских портах Украины». Принятый законодательный акт определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности морских портов, а также регулирует

отношения в сфере портовой деятельности, в частности, устанавливает порядок строительства, введения в действие, расширения и ликвидации морских портов в Украине, ведения на их территории хозяйственной деятельности, в том числе оказания услуг, правовой режим объектов портовой инфраструктуры, основы государственного регулирования деятельности в морских портах и т.д. [6].

Следует отметить несколько важных моментов, касающихся принятого закона.

По мнению большинства экспертов, Украина опоздала с принятием закона о морских портах как минимум на 5, а возможно, и на все 15 лет. Тем не менее, никто не отрицает важность и необходимость принятия этого Закона [7].

Нормами Закона утверждена новая структура управления портами, которая соответствует принятой в странах Евросоюза и в США.

Заложен принцип свободного ценообразования по основным хозяйственным операциям, проводимым в морских портах. Государственному регулированию подлежит сфера ценообразования деятельности субъектов естественных монополий относительно так называемых специализированных услуг. Перечень специализированных услуг устанавливает правительство. Гибкое регулирование тарифов позволит портам стать более конкурентоспособными на рынке транзитных перевалок [8].

Также Закон о портах предусматривает компенсацию инвестиций, внесенных субъектами хозяйствования в объекты портовой инфраструктуры. Такая компенсация осуществляется на основании соответствующих договоров между Администрацией и инвестором в порядке, определенном Кабинетом Министров Украины. Компенсация будет осуществляться не напрямую, а путем снижения тарифов портовых и других сборов, которые должны быть разработаны по специальной методике [9].

Закон защищает инвесторов, уже работающих в портах. Заключенные с ними до вступления документа в силу договоры будут действовать, даже если они противоречат нормам этого законодательного акта.

Однако для того, чтобы все вышеперечисленные новшества Закона о морских портах заработали, необходимо в ближайшее время решить комплекс задач, а именно:

- организовать разработку и утвердить Стратегию развития морских портов Украины, в перечень задач которой заложить разработку единой Программы развития морских портов;
- разработать и утвердить методические основы формирования портовых сборов;
- разработать и утвердить методические основы формирования размера компенсаций инвестиций, внесенных субъектами хозяйствования в объекты портовой инфраструктуры;
- реализовать механизм, при котором была бы сведена к минимуму внутренняя конкуренция между отечественными портами;
- продумать и разработать механизм передачи в аренду с наибольшей эффективностью руководством морских государственных портов объектов портовой инфраструктуры.

Выводы. Основной причиной низкого уровня конкурентоспособности украинских портов является отсутствие системного подхода к их развитию, а также отсутствие или малоэффективное использование научно-технического потенциала отрасли для организационного, экономического и правового обеспечения.

Для повышения уровня конкурентоспособности украинских портов необходимо решить нижеприведенный ряд основных задач, касающихся организационно-технического и экономико-правового характера, а именно необходимо:

- привести в соответствие с требованиями международных морских организаций нормативно-правовую базу, в первую очередь касающуюся Кодекса торгового мореплавания Украины;
- провести работы по реорганизации структуры управления отрасли с учетом необходимости обеспечения функционального принципа распределения полномочий, компетенции и ответственности;
- произвести комплексный анализ существующей материально-технической базы морских торговых портов на соответствие международным требованиям по перевалке грузов в портах с учетом привлечения новых традиционных и нетрадиционных грузопотоков;
- решить комплекс задач, необходимых для обеспечения работы норм, заложенных в Законе Украины «О морских портах Украины».

Реализация вышеперечисленных задач должна осуществляться с непосредственным участием специалистов отраслевых институ-

тов, Национальной академии наук, морских торговых портов, учебных заведений.

Литература

1. Review of Maritime Transport [Электронный ресурс]. – New York, 2011. – Режим доступа: www.un.org.

2. Филипенко А. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка [Електронний ресурс] / А. Филипенко / Національний інститут стратегічних досліджень. Регіональний філіал в м. Одеса: офіційний сайт, 2012. – Режим доступа: <http://od.niss.gov.ua/articles/490/>.

3. В 2011 году украинскими морскими портами переработано почти 114 млн. т грузов [Электронный ресурс] / Trans-Port: транспортный портал, 2012. – Режим доступа: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=35338>.

4. Украина – морская держава, Крым – южные морские ворота страны [Электронный ресурс] / Флот XXI век, 2012. – Режим доступа: http://blackseafleet-21.com/news/13-02-2012_ukraina-morskaja-derzhava-krym-juzhnye-morskie-vozrota-strany.

5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р.

6. Верховная Рада Украины приняла Закон «О морских портах Украины» [Электронный ресурс] / Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – 2012. – Режим доступа: http://portal.rada.gov.ua/rada/control/ru/publish/article/news_left?art_id=307883&cat_id=153103.

7. Принятие закона о морских портах позволит Украине адаптировать свои морские ворота к растущим внешнеторговым потребностям страны [Электронный ресурс] / Укррудпром: офіційний сайт, 2012. – Режим доступа: http://www.ukrrudprom.ua/digest/Deputati_poddergali_ogidaemiy_transport_nikami_dokument.html

8. Крук Ю. Украина получит широко распространенную в мире модель функционирования морских торговых портов [Электронный ресурс] / Ю. Крук // Zn.Ua. – 2012. – Режим доступа:

http://zn.ua/ECONOMICS/yuriy_kruk_ukraina_poluchit_shiroko_rasprostranenn_nuyu_v_mire_model_funktsionirovaniya_morskih_torgov-91364.html.

9. Новации Закона о морских портах [Электронный ресурс] / Морские бизнес-новости Украины, 2012. – Режим доступа:

http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/analytics_and_comments/2012/05/29/16745.html.

Рецензент: О.Н. Криворучко, докт. экон. наук, проф., ХНАДУ.

Статья поступила в редакцию 12.02.2013 г.