

налоги, плата за землю, налог с доходов физических лиц.

Summary. In article is stated modern condition of the system of the taxation of the real estate, is also determined way of its transformation that will help to do market economies more competitive, with social direction as well as capable to integrations.

Key words: system of the taxation of the real estate, tax on real estate, tax on facility, tax to land, tax on incooms of the physical persons.

*Рецензент д.е.н., професор НУДПСУ Беседін В.Ф.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

656.615(045)

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ТОРГОВЫХ ПОРТОВ

Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Розглянуто особливості діяльності морських торговельних портів України з урахуванням факторів глобалізації та інтеграції. Обґрунтовані проблеми стійкого функціонування морських торговельних портів на ринку стивідорних послуг. Увага зосереджена на стратегії ефективного позиціонування національних транспортних підприємств. Систематизовані фактори економічної стійкості національних портів на ринку транспортних послуг.

Ключеві слова: стратегія ефективного позиціонування, економічна стійкість, управління конкурентної стійкістю.

Постановка проблеми. История формирования мирового фрахтового рынка под влиянием циклического развития экономики отдельных стран предопределила задачи и уровни развития морских портов, обеспечивающих нормальные условия торгового судоходства. [1] Поэтому внимание концентрируется на задачах и стратегии управления устойчивостью функционирования основных подразделений мирового рынка морской торговли [2].

Морские порты имеют в своей основе немобильные стационарные сооружения и устройства с длительными сроками службы и при изменении параметров мирового товарооборота оказываются в сложных финансовых условиях. Кроме того, высокая капиталоемкость портового хозяйства предопределяет вероятность наступления периодов несбалансированного соотношения финансовых потребностей на обновление технико-экономического уровня. Особое значение приобретают параметры физического и морального состояния материально-технической базы торговых портов.

При изменении социально-экономических условий и организационно-правовой формы морских транспортных предприятий возникают принципиально новые ситуации по достижению

адекватности производственного аппарата и системы управления. Обостряется необходимость решения задач выживания предприятия, управления эффективным функционированием и развитием.

Важнейшим становится концентрация ресурсов на инновационном обновлении потенциала торговых портов морских ренджей в соответствии с их позицией в глобальном рынке морской торговли.

Анализ достижений и публикаций по теме исследования. Национальные морские торговые порты играют значительную роль в народном хозяйстве Украины, обеспечивают большую долю внешнеторговой деятельности страны и являются крупными работодателями [3].

Грузооборот морских торговых портов Украины в 2009 году составил 109715,1 т, что на 16,9% меньше чем в 2008 году (132181,4 т). Упали объемы импорта на 53% и транзита на 29%, экспорт вырос на 4%. На этом фоне возрастает конкурентная напряженность между портами, особенно в сегменте контейнерных технологий. Негативная картина наблюдается по обработке контейнерных грузов в целом по портам Украины (рис.1) и Одесского морского торгового порта в частности (рис.2).

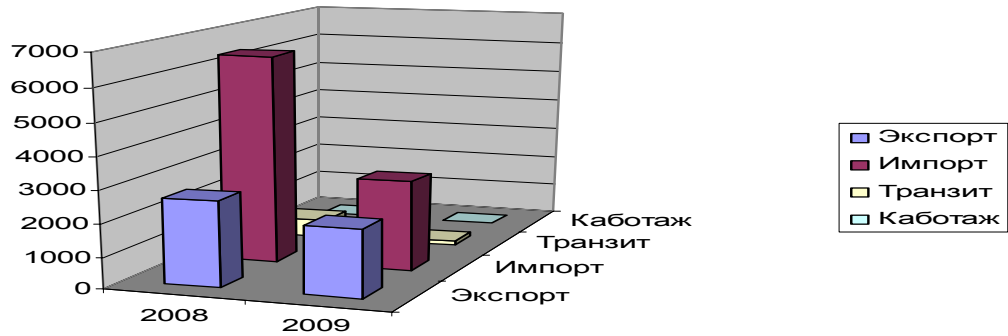


Рисунок 1 - Грузооборот контейнерных грузов в морских торговых портах Украины, т

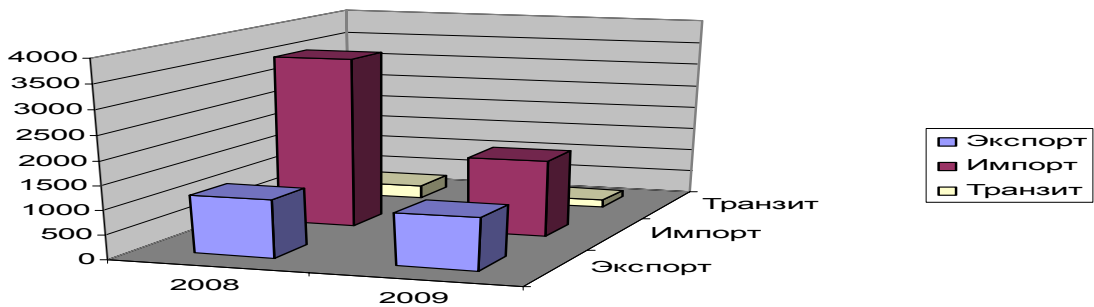


Рисунок 2 - Грузооборот контейнерных грузов в Одесском морском торговом порту, т

К факторам потери конкурентоспособности функциональной деятельности морских торговых портов относятся: устаревшие формы организационной работы; завышенные тарифы, которые не учитывают специфику работы транспортных предприятий и характеристику судов, обрабатывающихся в порту; средства производства не отвечают требованиям международных стандартов; определенные трудности в таможенном оформлении контейнерных грузов и удешевление некоторых видов продукции, которая делает невыгодным их

импорт в Украину (рис.1 и рис.2)

В Украине остро стоит вопрос экономической адекватности основных форм собственности торговых портов. Здесь необходимо руководствоваться принципом сбалансированности интересов частного и государственного сектора. Негосударственные стивидорные компании в 2008 году обеспечили 48% грузооборота [4]. Грузооборот негосударственных стивидорных компаний в Одесском морском торговом порту представлен на рис.3.

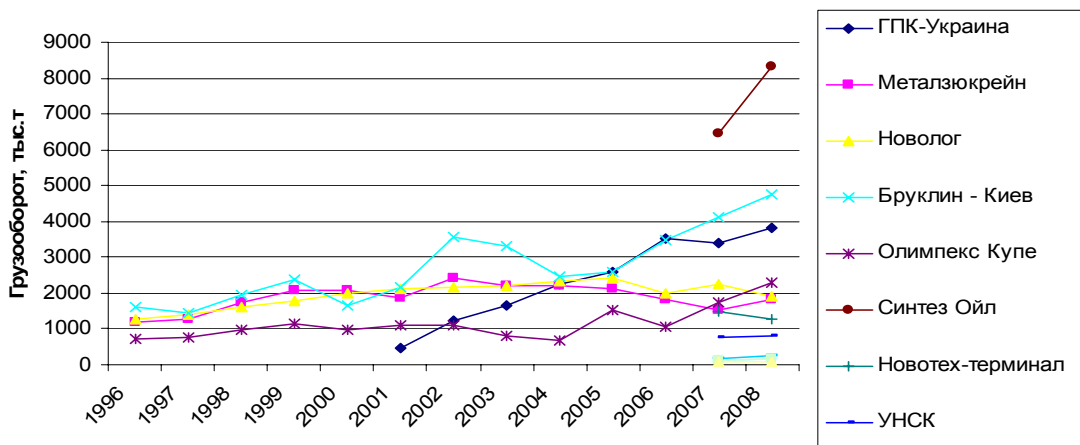


Рисунок 3 - Грузооборот стивидорных компаний в Одесском морском торговом порту

В научных исследованиях [2,5,6] особое внимание уделяется проблемам эффективного развития морских транспортных предприятий на рынке транспортных услуг, их роли в системе глобализации и интеграции. Однако не исследованы остаются вопросы стратегии конкурентного позиционирования транспортных предприятий в системе мировых хозяйственных связей.

Постановка задачи. Целью статьи является выявление факторов и условий управления конкурентной устойчивостью функционирования торговых портов, систематизация параметров и критериев развития национальных морских транспортных предприятий.

Результаты. Специфической задачей транспортной системы Украины является поиск путей, обеспечивающих равноправие положения отдельных предприятий транспорта и оптимизации затрат по взаимному предоставлению услуг при обработке грузопотоков. В ряде случаев возникают искусственные препятствия по оптимизации условий максимизации грузопотоков, которые формируют использование общесистемного транспортного потенциала. К таким проблемам относится формирование расходов по подъему или разводке мостов для пропуска транспортных судов. Их владельцы предполагают, что затраты возникают в связи с судоходством, следовательно, судовладельцы должны возмещать такие расходы. Однако в равновесном тарифе покрытие таких затрат не предусмотрено. Если их переносить на грузовладельцев через специальные сборы, можно ожидать снижения грузопотоков на данном направлении и потери соответствующей величины выручки. В составе действующих сборов таких плат не предусматривается. В свою очередь в транспортных тарифах за доставку грузов железной дорогой учитываются расходы по содержанию путей, строений и сооружений железных дорог, к которым относятся и мосты. Поэтому в действовавших ранее положениях такие расходы учитывались в бюджете железных дорог.

Затраты транспортных предприятий, увеличивая стоимость продукции внешнеторговых отношений, зависят в свою очередь от характеристики производства и реализации продукции. Относительные затраты обуславливают эффективность как транспортного предприятия, так и грузовладельцев. Полная и качественная доставка при этом характеризуется и экономичностью. Поэтому критерием развития системы транспортного обслуживания мировых хозяйственных связей остаются соотношения затраты – результаты [7].

Формирование интеграционных принципов развития взаимодействующих предприятий и повышение устойчивости отношений на базе развития логистических товаропроводящих систем

становится стимулирующим фактором для развития ведомственных или частных береговых перегрузочных комплексов.

Таким образом, могут альтернативно развиваться на принципах совершенной конкуренции новые грузовые центры, нацеленные на использование преимуществ международных транспортных коридоров. К сожалению, Украина ограниченно развивает национальные зоны международных транспортных коридоров. В качестве проблем рассматривается тотальный дефицит инвестиционных ресурсов. Кроме того, достаточно медленно решаются вопросы адекватности украинских и европейских принципов обслуживания транзитных транспортных потоков.

Для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности национальных портов и создание условий вхождения в международные транспортные коридоры необходимо осуществить адекватное координирование уровня тарифов на разных видах транспорта с целью минимизации затрат на перевозку грузов. Морские торговые порты должны быть заинтересованы в полном и качественном удовлетворении потребностей рынка по критериям сбалансированности грузопотоков и транспортного потенциала.

В месте с тем государственное регулирование и координирование не должны игнорировать функционального назначения рыночных механизмов формирования транспортных тарифов, различных сборов и плат, которые берутся с грузовладельцев обеспечивающими организациями [8]. Главное – достижение гармонии в организации процесса перевозки и перевалки грузов, на основе сбалансированной общей стоимости транспортировки. При нарушении этого принципа формируется экономическая невыгодность перевозок через отечественные порты.

Выводы. Наблюдается увеличение жизненного цикла производственного потенциала портов. Стремление торговых портов за счет этого фактора обеспечить устойчивость функциональной деятельности приводит к замедлению роста производительности труда и интенсивности обработки транспортных потоков относительно параметров развития портов третьего поколения. Особенности формирования основного капитала в системе цикличности функционирования рынка транспортных услуг усложняет процесс дифференциации использования ресурсов и достижения конкурентоспособности по стоимостным параметрам.

В современных условиях развития морского транспортного комплекса Украины к устойчивым системам можно отнести те, которые обладают достаточной степенью концентрации ресурсов и

возможностью дальнейшего укрупнения по критерию эффективной управляемости.

В системе мирового рынка транспортных услуг ведущие судоходные компании индустриальных стран реализуют стратегию захвата или формирования определенного сектора фрахтового рынка. Такая стратегия основывается на опережении конкурентов в расширении доли участия в мировых перевозках грузов. Стратегия опережения для национальных транспортных предприятий в сложившихся условиях может основываться на принципах транспортной безопасности секторов внешнеэкономических связей, в которых Украина на равных принципах участвует в международном разделении труда. Такая ситуация может возникнуть при реализации альтернативного источника поставки нефти в Украину на основе использования танкерного флота.

В стратегии развития основных транспортных подразделений морехозяйственного комплекса определяющим становится уровень технико-экономических решений. Он определяется двумя ограничениями – уровнем конкурентоспособности иностранных транспортных предприятий и инвестиционными возможностями национальной системы развития флота и портов. При известном финансовом ограничении украинских морских транспортных предприятий и конкурентном функционировании фрахтового рынка в качестве стратегии развития флота можно рассматривать концентрацию усилий на качественном росте провозной способности. В противном случае при ориентации на суда вторичного рынка через некоторое время преимущества их экономичности исчезнут и возникнет проблема загрузки.

Недостаточная конкурентоспособность отечественного транспорта, низкий уровень

технологий, несовместимость нормативно-правовой базы, бюрократические преграды и целый ряд иных факторов существенно ограничивают возможности использования большого потенциала услуг, которым обладает транспортный комплекс Украины. Эти проблемы неотъемлемо связаны и должны решаться на основе осуществления мероприятий по последовательной интеграции транспорта Украины с транспортными системами других государств в интересах развития внешнеэкономических связей и международного сотрудничества.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Примачев Н.Т., Примачева С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений.- Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. – 214с.
2. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: Монография. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2010. – 480 с.
3. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. Торговые порты в системе международных транспортно-экономических связей. – Одесса, Автограф, 2008. – 284с.
4. Морские торговые порты Украины в 2008 году// Порты Украины. – 2009. - №1. С.43-47
5. Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна: Учебник. – О.: Феникс, 2006. - 754с.
6. Мировая экономика: Учебник/ Под ред. проф. А.С. Булатова. – М.: Экономист, 2006. – 734с.
7. Пугель Т.А., Линдерт П.Х. Международная экономика: Учебник / Пер. с англ. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2003. – 800с.
8. Боди, Зви, Мертон, Роберт Финансы.: Пер с англ.: Уч. пос. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2008. – 592с.

Аннотация. Рассматриваются особенности деятельности морских торговых портов Украины с учетом факторов глобализации и интеграции. Обоснованы проблемы устойчивого функционирования морских торговых портов на рынке стивидорных услуг. Внимание сконцентрировано на стратегии эффективного позиционирования национальных транспортных предприятий. Систематизированы факторы экономической устойчивости национальных портов на рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: стратегия эффективного позиционирования, экономическая устойчивость, управление конкурентной устойчивостью.

Summary. The features of activity of marine point-of-sale ports of Ukraine are examined taking into account the factors of globalization and integration. The problems of the steady functioning of marine point-of-sale ports are grounded at the market of stividornykh services. Attention is concentrated on strategy of the effective keeping of national transport enterprises. The factors of economic stability of national ports are systematized on rinke of transport services.

Keywords: strategy of the effective positioning, economic stability, management of competitive stability.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМУ Примачов Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Зубенко В.А.*