

УДК 338.45 (330.567.2)

JEL Classification: M 11

ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Кібік О.М., д.е.н., професор

Котлубай В.О., к.е.н., доцент

Глушко Г.М.

Національний університет «Одеська юридична академія»

Анотація. Розглянуто особливості використання інструментів стимулювання розвитку сучасних підприємств морського транспорту. Методологічною основою дослідження є системний підхід, закони і закономірності економічного розвитку, наукові роботи провідних вчених та фахівців з економіки морського транспорту. Важливим завданням державного регулювання є стимулювання розвитку морського транспорту за допомогою комплексу інструментів, головними з яких є виділення субсидій, кредитна політика, податкова політика, адміністративно-правові заходи. Надзвичайно актуальним є процес відродження морського торговельного та технічного флоту України. В сучасних умовах українські підприємства портової діяльності знаходяться на етапі докорінного реформування. Для стимулювання розвитку українського торговельного та технічного флоту необхідно передбачити використання таких інструментів: надання вітчизняним судновласникам пільг, пов'язаних з побудовою суден, створення системи лізингових фондів, впровадження пільгового оподаткування вітчизняних суднобудівельних заводів при виконанні ними замовлень українських судновласників, створення єдиного підприємства технічного флоту, створення єдиних нормативних умов ефективної передачі суден державних судноплавних компаній у чартер, створення Міжнародного реєстру суден України, формування стимулюючих економічних умов для організації перевезень українських і транзитних вантажів внутрішніми водними шляхами тощо. В процесі розвитку підприємств портової діяльності слід передбачити використання ефективних інструментів виробничо-технологічної, інноваційної, постачальницької, цінової, фінансової, інвестиційної, кадрової політик, приймаючи до уваги формування нових організаційних і виробничих структур управління портовою діяльністю на мікро-, мезо- та макрорівнях. Для держави позитивними наслідками розвитку морського комплексу є формування передумов для залучення національних та іноземних інвестицій, збільшення надходжень до Державного бюджету України тощо.

Ключові слова: розвиток, інструменти стимулювання, морський транспорт, портові підприємства, торговельний і технічний флот.

TOOLS OF MOTIVATION OF DEVELOPMENT ENTERPRISES OF MARITIME TRANSPORT

Dr. Olga Kibik, DS in Economics, Professor

Vyacheslav Kotlubay

Ganna Glushko

National University «Odesa Law Academy»

Summary. Features of tools to stimulate the development of modern enterprises of maritime transport are examined in the article. The methodological basis of the research is a systematic approach, laws and patterns of economic development and research of leading scientists and experts in economics of port activity. The development motivating of maritime transport by means of complex tools is the important task of government regulation. Subsidies, credit policy, tax policy, administrative and legal measures are the main tools. The process of revival of Ukrainian maritime trade and technical fleet is extremely important. Ukrainian enterprises of port activity are substantially reformed in modern terms. The tools of stimulation of Ukrainian trade and technical fleet are such: provision of benefits to national shipowners related to the construction of vessels, creation of the system of leasing funds, the introduction of preferential taxation of domestic shipbuilding plants, creating a single enterprise technical fleet, creating uniform regulations conditions for effective transfer of the state shipping company ships in a charter, establishment of the International Ships Registry of Ukraine, the formation of motivating economic conditions for organization transportation Ukrainian and transit goods internal water-way and so on. Development of port enterprises must be based on the use of effective tools and technological, productive, innovative, supply, pricing, financial, investment, human resources politics. Development of enterprises of port activity involves of new organizational and production structures of management port activity at the micro-, mezo- and macrolevels. The positive

effects of development of maritime complex are the creation of pre-conditions for attracting domestic and foreign investment, increase revenues to the State Budget of Ukraine and others.

Keywords: development, tools of motivation, maritime transport, port enterprises, trade and technical fleet.

Постановка проблеми. Доля участі підприємств морського транспорту у виробленні ВВП України постійно зменшується і сьогодні складає трохи більше 2 %. Потенціал участі морегосподарського комплексу у створенні ВВП за сприятливих умов його розвитку може перевищувати 15 %. Участь України у світовій морській торгівлі обмежується обсягом перевезень суднами, які працюють під Державним прапором України, що дорівнює 4,5 млн. т. вантажів (0,05 % загального обсягу) [1]. За період незалежності суттєво втрачено національний морський транспортний флот. В складних економічних умовах опинилися морські торговельні порти та інші портові підприємства. Підприємства, що володіють технічним флотом, також стикаються з численними проблемами реалізації свого потенціалу. Отже, пошук та реалізація на практиці ефективних інструментів стимулювання розвитку вітчизняних підприємств морегосподарського комплексу не завершені, що визначає актуальність досліджень у цьому напрямі як із наукової, так і з практичної точок зору.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема розвитку підприємства досліджується в роботах як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, а саме Афанасьєва Н.В., Раєвнєвої О.В., Пономаренко В.С., Тридіда О.М., Кизима М.О., Кононенко І.В., Масленікової Н.П. та ін. [2,3]. Питання формування інструментів розвитку підприємств морського транспорту розглянуто в працях М.І. Котлубая, О.М. Котлубая, М.Т. Примачова, В.І. Чекаловця, О.М. Кібік, В.В. Жихарєвої, Д. Томсона, А. Бергантіно, М. Стопфорда та інших [4, 5, 6, 7]. Крім того, на різних рівнях вирішуються питання розвитку нормативно-правової бази і економічного потенціалу морських портів та судноплавних компаній.

Невирішені складові загальної проблеми. Проте, часто рішення в сфері розвитку підприємств морського транспорту до кінця не обґрунтовуються, не реалізуються в необхідному обсязі на практиці та відповідним чином не контролюються самими підприємствами та державними органами. Основними передумовами є те, що при розробці рішень і (або) в процесі їх реалізації не враховуються в достатній мірі наявність та динамічність чинників внутрішнього та зовнішнього середовища. Відповідно обрані інструменти стимулювання розвитку не будуть ефективними.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження сучасних інструментів стимулювання розвитку підприємств морегосподарського комплексу з метою підвищення їх конкурентоспроможності на відповідних ринках.

Виклад основного матеріалу дослідження. Темпи розвитку країни значною мірою залежать від темпів розвитку її зовнішньої торгівлі. В багатьох країнах, в тому числі в Україні, темпи росту зовнішньої торгівлі перевищують темпи зростання валового національного продукту. Ефективно функціонуючий морський транспорт – це важливий чинник, що може обумовлювати зростання обсягів зовнішньої торгівлі. Важливим завданням державного регулювання в розвинутих країнах світу є стимулювання розвитку морського транспорту. Для його вирішення використовується різноманітний комплекс інструментів, головними з яких є виділення субсидій, кредитна політика, податкова політика, адміністративно-правові заходи.

За останні два десятиліття доля вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів у загальному їх обсязі скоротилася з 75 % до 7,5 %. Істотна присутність іноземного прапора відзначається за всіма складовими вантажної бази морських портів України. Так, на іноземний тоннаж припадає 62 % залізорудної сировини, 85 % чорних металів, 95 % зерна, що перевалюються через українські порти. Трохи нижчою є частка закордонного флоту в сегментах насипних добрив і вугілля – 58 % і 35 % відповідно. У той самий час іноземний вантажний флот є лідером перевезень зовнішньоекономічних вантажів – під зарубіжними прапорами вивозиться 97 % експортних та 98 % транзитних вантажів, що проходять через морське узбережжя України. Практично на 100 % іноземними судами перевозиться основна транзитна номенклатура портів – нафта і нафтопродукти, вугілля, чорні метали, добрива. Український тоннаж у сфері транзиту задіяний обмежено, головним чином, при перевезеннях руд (близько 10 % сукупного транзитного обсягу даної номенклатури) і поромних вантажів (8 %) [8].

Світова практика доводить, що всі держави, які мають свій торговельний флот, надають йому фінансову підтримку, використовують економічні та адміністративно-правові методи підтримки розвитку національного перевізника. На цей час актуальною є проблема відро-

дження морського торговельного флоту України. Його сьогоденний стан не відповідає статусу України як «морської держави». Без активних заходів держави з підтримки національного перевізника наша держава може втратити її природний географічний потенціал «транзитної держави» і залишить собі роль лише «країни біля моря».

Таким чином, першочерговим завданням розвитку вітчизняних судноплавних компаній має бути оновлення і збільшення кількості суден, що працюють під Державним прапором України. Це, в свою чергу, в перспективі дозволить наростити вантажну базу і, відповідно, зміцнити фінансовий стан компаній, що є передумовою для подальшого розвитку.

До адміністративно-правових методів державної підтримки торговельного судноплавства можна віднести митну та амортизаційну політику. Також до цих методів можна віднести створення Міжнародного реєстру суден України. Розробка законопроектів зі створення цього реєстру здійснюється в Україні з 1999 р. Проте, реальних результатів все ще не отримано. Слід зазначити, що створення такого реєстру є ефективним варіантом збільшення кількості суден, що будуть працювати під українським прапором. Для існуючих вітчизняних судноплавних компаній реєстр може надати можливість перевести частину свого флоту, якій зареєстрованій під прапорами інших держав, під український прапор. Це буде сприяти підвищенню рейтингів України як морської держави та забезпечить додаткові надходження до Державного бюджету. В цьому напрямку доцільно використовувати досвід інших країн. Наприклад, Грузія і Туреччина за період 1993 - 2010 рр. збільшили дедвейт власного флоту відповідно на 47 % і 13 % за рахунок створення міжнародних реєстрів суден з наданням судовласникам, які реєструють судна в країні, пільг [9].

Слід зазначити, що проблема застарілого віку та втрати суден стоїть не тільки перед торговельним флотом, а і перед технічним флотом України. Підприємства технічного флоту надають різноманітні послуги судовласникам, вантажовласникам та іншим зацікавленим клієнтам. Вони приймають участь у будівництві нових причалів, створенні водних шляхів і безпечних стоянок для суден, підтриманні необхідних навігаційних глибин та габаритів в діючих портах. Сучасний стан технічного флоту, що є у розпорядженні відповідних підприємств, вкрай незадовільний. Відсутність бюджетних коштів на підтримку дієздатності технічного флоту державних компаній призвела до банкрутства частини підприємств і практично до повного зносу суден, що залишилися. Суттєвий вік та відповідно низький технічний рівень незначної кількості суден технічного флоту не дозволяють їм брати участь в масштабних проектах всередині держави та закордоном. Так, наприклад в даний час технічний флот ВАТ «Чорномортехфлот» складається з 45 одиниць, зношеність яких становить близько 70 %. Більшість суден має вік 20-25 років, а деякі – 30. Вони практично виробили свій ресурс, запасні частини доводиться купувати у країн-виробників за валюту. Відповідно різко зросли витрати на судноремонт, питома вага якого складає понад 30 % собівартості днопоглиблювальних робіт [10]. Якщо не будуть прийняті заходи на державному рівні, через 5-7 років технічний флот України перестане існувати. У таких умовах посилюється значення процесу формування стратегії розвитку. Планування, економічне стимулювання, організаційні структури управління, соціальна і технічна підсистеми, що є різними за своїм змістом, разом утворюють механізм стимулювання розвитку потенціалу підприємства технічного флоту. Для запобігання остаточній втраті технічного флоту доцільним є створення Програми реструктуризації підприємств технічного флоту та здійснення поступового оновлення його складу.

Підводячи підсумок, вважаємо, що для стимулювання розвитку українського торговельного та технічного флоту необхідно передбачити використання таких інструментів: надання вітчизняним судовласникам пільг, пов'язаних з побудовою суден; розробка ефективної системи довгострокового кредитування побудови суден для українських судовласників, що буде привабливою для міжнародних фінансових інститутів; створення системи лізингових фондів, у тому числі за участю державних коштів; впровадження пільгового оподаткування вітчизняних суднобудівельних заводів при виконанні ними замовлень українських судовласників; надання гарантованих дотацій з місцевих бюджетів на забезпечення морських і річкових пасажирських перевезень; створення єдиного підприємства технічного флоту (на базі усіх існуючих) з подальшою передачею його на баланс Адміністрації морських торговельних портів; створення єдиних нормативних умов (з відповідними реальними механізмами їх реалізації) ефективної передачі суден державних судноплавних компаній у чартер; створення Міжнарод-

ного реєстру суден України; створення стимулюючих економічних умов для організації перевезень українських і транзитних вантажів внутрішніми водними шляхами тощо.

Ефективне використання названих інструментів розвитку вітчизняних судноплавних компаній та підприємств технічного флоту буде сприяти зростанню обсягів перевезень вантажів (пасажирів) та їх перевалки у портах; реструктуризації підприємств з обслуговування та ремонту флоту; підвищенню рівня безпеки судноплавства внаслідок впровадження світових і європейських стандартів судноплавства; оптимізації рівня підготовки кваліфікованого персоналу.

Стан портової системи України є більш позитивним. Однак сьогодні портові підприємства знаходяться на етапі докорінного реформування. Для забезпечення ефективного функціонування сучасних підприємств портової діяльності України пильну увагу необхідно приділяти функції розвитку. У зовнішньому і внутрішньому середовищах підприємств портової діяльності змінюються методи торгівлі, умови і засоби транспортування, обробки і збереження вантажів, а також пов'язані з ними адміністративні та фінансові механізми, методи конкурентної боротьби. Виходячи з цього, варто бути пильним у питаннях фізичного, техніко-технологічного, економічного розвитку підприємств портової діяльності. Зазначене передбачає використання ефективних інструментів виробничо-технологічної, інноваційної, маркетингової, фінансової, інвестиційної, кадрової політик, приймаючи до уваги формування нових структур управління портовою діяльністю на мікро-, мезо- та макrorівнях.

Висновки. Інструменти стимулювання розвитку підприємств морегосподарського комплексу, зокрема в сфері державного регулювання, слід використовувати регулярно, комплексно, цілеспрямовано з врахуванням діючого законодавства та реального економіко-політичного стану в державі. Це прискорить інтеграцію транспортної системи України до європейської та світової транспортних систем. Для держави позитивними наслідками розвитку морегосподарського комплексу будуть збереження та розвиток інтелектуального, наукового потенціалу внаслідок дієвого соціального захисту працівників та створення умов, які стимулюватимуть їх розвиток; формування передумов для залучення національних та іноземних інвестицій для підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств морської галузі та національної економіки в цілому; збільшення надходжень до Державного бюджету України тощо.

Перелік посилань:

1. *Украина потеряла десятки миллиардов долларов на судоходстве. Как спасти торговое судоходство страны [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://inshe.tv/economics/2015-04-05/24690/>.*
2. *Раевнева О.В. Управление развитием предприятия: методология, механизмы, модели: монография / О.В. Раевнева. – Харьков: Инжек, 2006. – 496 с.*
3. *Формирование конкурентной позиции предприятия в условиях кризиса: монография. – Харьков: Инжек, 2007. – 376 с.*
4. *Кибик О.Н. Предпосылки инновационного развития портовой системы как структурообразующего производства Украины / О.Н. Кибик // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. (фах.) – Одеса: ОНМУ. – 2010. – № 31. – С. 23- 34.*
5. *Примачев Н.Т. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта: монография / Н.Т. Примачев, О.Ю. Вовк. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2001. – 134 с.*
6. *Costas Th. Grammenos. Handbook of Marine Economics and Business / Costas Th. Grammenos. - London, Hong Kong: LLP, 2002. – 920 p.*
7. *Haralambidis H. World wide experiences of Port Reform / H. Haralambidis,, A. Veenstra . - Oxford: University Press, 1997. – 125 p.*
8. *Флот, обеспечивающий морские перевозки Украины, почти на 100% иностранный [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cfts.org.ua/news>.*
9. *«Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства». Аналитическая записка НИСИ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avlita.com/?q=press/portnews>.*
10. *Дноуглубительный флот Украины нуждается в государственной поддержке [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.liga.net/news/economics/264447-dnougлубitelnyy-flot-ukrainy-nuzhdaetsya>.*

Стаття надійшла: 10.10.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.