

УДК 627.21:311

Коваль В.В.*доктор економічних наук, професор
Одеського інституту фінансів***Котлубай В.О.***кандидат економічних наук, доцент
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ЗАСАДИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

АНОТАЦІЯ

Проведено аналіз і досліджено сучасний стан конкурентоспроможності морегосподарського комплексу, а також обґрунтовано напрями створення інституційного забезпечення стратегічного управління розвитком інфраструктури ринку транспортних послуг. Обґрунтовано інвестиційні проекти та рекомендації зі створення інститутів стратегічного управління соціально-економічним розвитком на основі державно-приватного партнерства з метою зростання конкурентоспроможності транспортних послуг.

Ключові слова: інституціональне забезпечення, інфраструктура, конкурентоспроможність стратегічне управління, ринок транспортних послуг.

АННОТАЦИЯ

Проведен анализ и исследовано современное состояние конкурентоспособности морехозяйственного комплекса, а также обоснованы направления создания институционального обеспечения стратегического управления развитием инфраструктуры рынка транспортных услуг. Обосновано инвестиционные проекты и рекомендации по созданию институтов стратегического управления социально-экономическим развитием на основе государственно-частного партнерства с целью роста конкурентоспособности транспортных услуг.

Ключевые слова: институциональное обеспечение, инфраструктура, конкурентоспособность стратегическое управление, рынок транспортных услуг.

ANNOTATION

The analysis and examined the current state of competitiveness of the maritime complex, as well as the directions of institutional development to ensure the strategic management of the infrastructure of the transport services. Sound investment projects and recommendations for the establishment of institutes of strategic management of socio-economic development through public-private partnerships in order to increase the competitiveness of transport services.

Keywords: institutional support, infrastructure, competitiveness of strategic management, transport services market.

Постановка проблеми. Темп економічного зростання держави нерозривно пов'язаний з функціонуванням і розвитком ринкових відносин на різних ринках товарів і послуг, в том числі і на ринку транспортних послуг, а також його інфраструктури. За останні роки темпи економічного зростання в Україні були дуже низькими із зростанням у період 2003-2013 років зовнішнього боргу, що характеризується зменшенням ВВП на душу населення, який у 2013 році становив 3,9 тис. дол. в поточних цінах за номіналом і після девальвації на початку 2014 р. скоротився майже в 1,5 рази.

Тому у країнах з розвиненою економікою особлива увага приділяється створенню інфраструктури ринкових структур та викорис-

тання ринкових механізмів й інструментів, що сприяє формуванню оптимальної структури економіки, виробленні та реалізації гнучкої стратегії управління розвитком інфраструктури ринку транспортних послуг. Оскільки від рівня розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг, як одного з найважливіших ознак технологічного прогресу народного господарства, залежить якість його інтеграції в європейську і світову економіку, що виступає необхідною умовою формування економічного середовища, яка сприяла створенню умов конкуренції для товаровиробників. З іншого боку, це потребує інституційного забезпечення розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг, що вимагає збалансованості та координаності дій різних суб'єктів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічні засади дослідження функціонування і розвитку ринку транспортних послуг в сучасній економіці знайшли відображення в зарубіжній і вітчизняній літературі. Аналіз організаційно-економічних форм ринку транспортних послуг та інституційних умов його розвитку є предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних учених, що розкриваються в працях С. Д. Бушуєва, В.О. Дергачова, О.М. Котлубай, В.Н. Лівшиця, К.Назаренко, М.Я. Постан, Т.А. Пугеля, В.А. Разикова, С. Співаковського, М. А. Широков та ін. Разом з тим, на сьогодні не проведено системного дослідження інституційного забезпечення розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг та його впливу на стан конкурентоспроможності морегосподарського комплексу.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз стану конкурентоспроможності морегосподарського комплексу, а також обґрунтування напрямів створення інституціонального забезпечення стратегічного управління розвитком інфраструктури ринку транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу. Однією з основних умов для подальшої макроекономічної стабілізації виступають подальші напрями формування науково-методологічної бази удосконалення ринку транспортних послуг, що можуть бути пов'язані з дослідженнями багатьох проблем, які притаманні на сьогоднішній день сучасному економічному становищу України: заборгованість держави, окремих галузей і під-

приємств країнам близького і далекого зарубіжжя; відставання сектора економіки, який виробляє товари, від сектора економіки, який їх використовує; паливно-енергетична залежність від інших країн тощо.

На сучасному етапі економічного розвитку забезпечення конкурентоспроможності країни є найважливішою проблемою, що характеризує не тільки положення країни на світовому ринку, але і визначає значною мірою її національну безпеку.

Конкурентоспроможність національної економіки можливо досягти у випадку гармонізації її структурних параметрів у розвитку галузевих структур і європейського співтовариства, де пріоритетними галузями економіки, а також напрямків діяльності в рамках цих галузей виступає і транспортна інфраструктура (будівництво, реконструкція і технічне переоснащення у сфері транспортної інфраструктури).

Стабільність національної економіки України залежить від експортного потенціалу країни, тому питання його онтогенезу повинно стати ключовим аспектом у подальшому розвитку країни, а особливо як дієздатної морської держави, але і транспортної та виробничої інфраструктури в цілому. Особлива роль портів в економіці країни визначається ще й тим, що вони входять у мережу міжнародних транспортних коридорів, як великі транспортні вузли, що забезпечують міжнародні транзитні перевезення [3]. Саме тому в даний час портова індустрія України зберігає свої позиції, як один з секторів економіки, що найбільш активно розвивається, але з низькою динаміку обсягів вантажних перевезень (рис. 1).

Організаційно-технічні зусилля морських портів повинні бути спрямовані на задоволення потреб економіки України для утримання позицій

на світовому ринку транспортних послуг і забезпечення економічних інтересів держави. В даний час економіку України і сусідніх східноєвропейських і придунайських країн визначають пріоритети в транспортно-економічних зв'язках, напрямках, обсягах і структурі зовнішньоторговельного обміну, у якому морський транспорт відіграє провідну роль. У цих умовах транспортна галузь і морські порти України можуть втратити завантаження транзитними вантажопотоками, якщо випереджальними діями щодо цілеспрямованого розвитку, координації роботи видів транспорту та удосконалення законодавства не буде своєчасно забезпечено конкурентоспроможність всієї транспортної галузі України [4].

У цих умовах стає неминучою необхідність відповідних змін, у числі яких – проблеми форм власності, організації і управління портовими комплексами, прав і обов'язків портової влади, взаємовідносин з державним і приватним секторами, іншими видами транспорту, господарськими організаціями і клієнтурою, які все ще не вирішені Законом України «Про морські порти України» [2, 3].

Сучасні тенденції світової і національної економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації [6] та пов'язаними із цим проблемами функціонування і розвитку морських торговельних портів України: низька транспарентність регуляторної діяльності у митному законодавстві, низький рівень оновлення основних фондів портів, низькі темпи зміни та удосконалення тарифної політики на транспортні та перевантажувальні операції в портах, втрати вантажопотоків та інші [1].

Тому постає потреба в постійному підтриманні основного капіталу морських торговельних портів із розвитком міжнародних транспортних коридорів за умови формування воднотранспортної системи із включення в них річкової складової.

Вищенаведені пропозиції щодо розвитку магістральних напрямків перевезень дозволять збільшити транзитні вантажопотоки, які проходять через територію України і відповідно збільшать додаткові надходження до її бюджету.

Зростання світової торгівлі товарів дозволяє експертам робити прогнози щодо зростання загального вантажопотоку через порти України в розмірі до 200 млн. тонн до 2025-2027 років. Імовірно це той вантажопотік, який

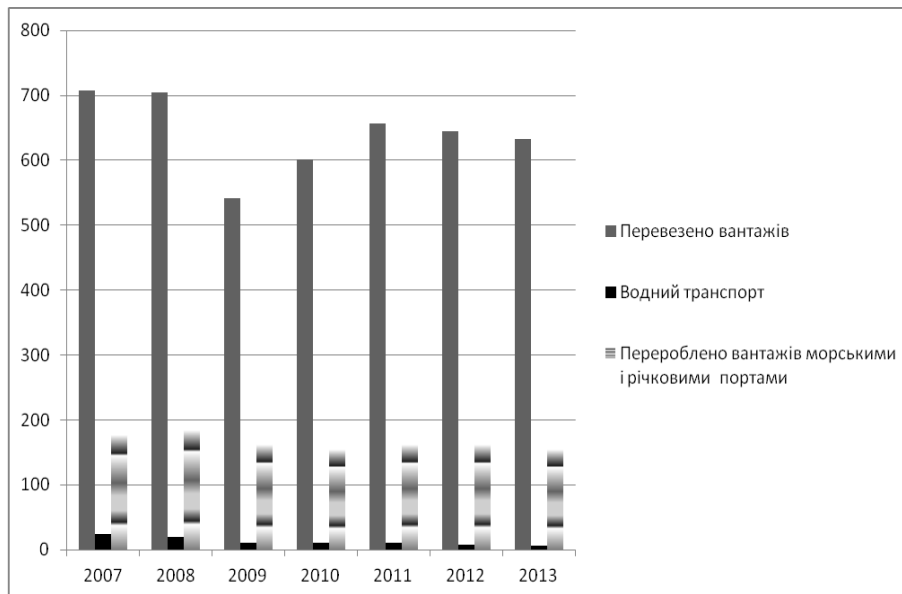


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень та переробки вантажів морськими і річковими портами в Україні, млн. т.

Побудовано авторами на основі [8]

може з'явитися за рахунок, в основному, зерна і ЗРС. Портові потужності або будуть готові технологічно і з точки зору інфраструктури до прийому цих вантажів, або вантажопотоки перерозподіляться на інші порти країн конкурентів, в наслідок чого Україна втратить частину потенційного доходу.

Протягом тривалого часу перед різними галузями в тому числі і перед морською галуззю стояла проблема відсутності законодавчої бази щодо реалізації інвестиційних проєктів, які передбачають приватне інвестування в розвиток державного сектора економіки. У 2010 р. в Україні був прийнятий Закон про державно-приватне партнерство, покликаний врегулювати відносини в рамках співпраці між приватними суб'єктами та державою. Оскільки через складну процедуру укладення договору та необхідності перебування виключно в державній власності об'єкти, побудованих за рахунок приватних інвесторів продукує зменшення стимулів з боку потенційних інвесторів у реалізації інвестиційних проєктів в портовому секторі.

З юридичної точки зору факт укладення договору з Міністерством інфраструктури України створює можливість прямої відповідальності органу управління (а відповідно, держави) за порушення зобов'язань, передбачених таким договором. З економічної точки зору для цього немає підстав так як відносини фактично виникають між інвесторами та державними підприємствами-портами.

Тому необхідно передбачити спрощення процедури укладення договору в рамках державно-приватного партнерства, а також зміни форми власності на об'єкти, побудовані в рамках державно-приватного партнерства за рахунок інвесторів. Процес розвитку інфраструктури морегосподарського комплексу актуалізує питання залучення приватного національного та іноземного капіталу через низьку спроможність держава у ефективному її вирішенні [2].

Для вирішення зазначеного завдання в напрямку розвитку інвестиційного клімату для транспортних підприємств потрібно адаптивна зміна нормативно-правової бази через незначні обсяги іноземного інвестування в сферу національно морського бізнесу [3, 7]. Планомірний та ефективний розвиток морегосподарського комплексу неможливий без створення чіткого, послідовного плану дій з боку держави, відповідних міністерств, галузевих інститутів, підприємств. Для цього необхідна розробка відповідної комплексної Програми розвитку морегосподарського комплексу України [5].

Програма розвитку морегосподарського комплексу – це довгостроковий план конкретних дій та заходів з метою поліпшення його конкурентних позицій шляхом збільшення потенціалу за рахунок оновлення інфраструктури, поліпшений адаптації до мінливою середовищі і внутрішній структурі тощо. Для того щоб програма розвитку морегосподарського комплексу

стала дієздатним складовим елементом конкурентної політики, необхідно охоплення одночасно економічної і соціальної сфери із відповідністю умовам ринкової ситуації програмний дій з реальними потенційними можливостями морегосподарського комплексу [2].

В рамках розробки програми розвитку морегосподарського комплексу в цілому особливу увагу слід приділити портовій складовій. На сьогоднішній день в Україні не існує єдиної Програми комплексного розвитку морських торговельних портів України, яка б враховувала світові тенденції розвитку морських перевезень. Першими кроками по створенню такої Програми можна вважати «Програму стабілізації розвитку морського і річкового транспорту України до 2005 року» і «Програму удосконалення управління та розвитку морського портового господарства України». Істотним кроком стало розробка і схвалення Кабінетом Міністрів України «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» [5].

Стратегія розроблена відповідно до Закону "Про морські порти України" на підставі та з урахуванням аналітичних та експертних рекомендацій про сучасний стан і перспективи розвитку морських портів України, які були напрацьовані органами державної влади за участю провідних світових експертів, зокрема, міжнародної компанії Roland Berger Strategy Consultants, галузевих асоціацій та ін.

Основними цілями і напрямками розвитку морських портів, відповідно до стратегії є [5]: забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі; забезпечення належного утримання, ефективного управління та використання стратегічних об'єктів портової інфраструктури; залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури; створення умов для здійснення господарської діяльності в морському порту, рівного доступу до послуг, які надаються в морському порту; забезпечення безпеки мореплавання, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що здійснюється в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури; забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів.

Запропонований проєктний підхід передбачає визначення спеціалізації порту при формуванні стратегії розвитку морегосподарського комплексу для підвищення якості обґрунтування інвестиційних проєктів в межах державно-приватного партнерства дозволить забезпечити зростання конкурентоспроможності ринку транспортних послуг [3].

Таким чином для забезпечення зростання конкурентоспроможності ринку транспортних послуг необхідно привести у відповідність інституціональне забезпечення національного морегосподарського комплексу до вимог Міжнародної морської організації, в т.ч. і норма-

тивно-правову базу торговельного мореплавства України. Крім того потребує завершення роботи з реорганізації структури управління галузі з урахуванням необхідності забезпечення функціонального принципу розподілу повноважень, компетенції та відповідальності. Проведений аналіз існуючої матеріально-технічної бази морегосподарського комплексу засвідчив необхідність розвитку в напрямку створення високотехнологічних, екологічно безпечних, економічно ефективним і конкурентоспроможних транспортних послуг з точки зору відповідності міжнародних вимог з обслуговування існуючих вантажопотоків і можливості залучення нових стійких вантажопотоків.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бушуєв С. Д. Інноваційні механізми управління програмами розвитку морських торговельних кластерів / С. Д. Бушуєв, Б. Ю. Козирь // Управління розвитком складних систем. – 2011. – № 7 – С. 5-8.
2. Кібік О. М. Стратегія розвитку соціально-економічних систем підприємств транспортного комплексу України / О. М. Кібік, М. А. Широков // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 68. – С. 211-216.
3. Котлубай О.М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу: монографія / Котлубай Олександр Михайлович ; Нац. акад. наук України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 205 с.
4. Портер М.Э. Конкуренция : пер. с англ. / М.Э. Портер. – М. : Вільямс, 2001. – 495 с.
5. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження КМУ від 11.07.2013 року № 548-р // Урядовий кур'єр – 2013 – № 151.
6. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках: Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, N 24, ст.166
7. Широков М.А. Формування інформаційної бази управління витратами портових підприємств України / М.А. Широков // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми управління та обліку на водному транспорті в умовах транзитивної економіки». – К. : КДАВТ, 2012. – С. 58-63.
8. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України у 2012 році. Статистичний бюлетень., К., 2013. – 87 с.