

УДК 338

Корнієнко К.М.

студентка

Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
ЗА УМОВ АНЕКСІЇ КРИМУ****PROSPECTS PORT SECTOR OF UKRAINE UNDER CONDITIONS
OF THE ANNEXATION OF THE CRIMEA****АНОТАЦІЯ**

У статті розглянуто стан портової галузі після анексії Криму та шляхи подолання кризи в морегосподарському комплексі України.

Ключові слова: портова галузь, морегосподарський комплекс, анексія Криму.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрено состояние портовой отрасли после аннексии Крыма и пути преодоления кризиса в морехозяйственном комплексе Украины.

Ключевые слова: портовая отрасль, морехозяйственный комплекс, аннексия Крыма.

ANNOTATION

In the article the state of the port sector after the annexation of the Crimea and the ways to overcome the crisis in the maritime economy of Ukraine.

Keywords: port industry, marine economy, annexation of Crimea.

Постановка проблеми у загальному вигляді.

У світлі сучасних інформаційних процесів становлення України як суверенної європейської країни особливого значення набуває фактор утвердження її як дієздатної морської держави.

Морська галузь в цілому, і морегосподарський комплекс, зокрема, відіграють вагомий роль у соціально-економічному розвитку приморських регіонів. Існує безпосередня залежність деяких міст-портів та навіть регіонів від сталої роботи морегосподарського комплексу [4].

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Дослідженням сучасного розвитку портового господарства України та аналізу системи оподаткування підприємств морегосподарського комплексу присвячено значну кількість наукових розробок вітчизняних науковців та експертів. Серед них слід відзначити, зокрема, Б.В. Буркінського [6], О.М. Котлубая [7; 8], М.І. Котлубая [9], М.Т. Примачова [10], С.М. Боняр [11], М.М. Віннікова [12].

Метою статті є обґрунтування необхідності реформування сучасного стану морегосподарського комплексу та заходів щодо створення сприятливих умов розвитку морегосподарського комплексу України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

На сьогодні серед основних загроз, що перекоджають ефективному функціонуванню морської галузі нашої держави, є перехід під юрисдикцію Російської Федерації п'яти морських торговельних портів, розташованих на тимча-

сово окупованій території. Анексія Російською Федерацією території України – Автономної Республіки Крим та м. Севастополя – створило якісно нову ситуацію щодо розвитку морегосподарського комплексу та роботи морських портів України [5].

Водночас вагомою загрозою несе в собі можливість блокування Російською Федерацією роботи українських портів Азовського моря (Маріуполь та Бердянськ).

Втрата портів Кримського півострову внаслідок анексії АР Крим та м. Севастополя, без сумніву, зменшує потенціал морегосподарського комплексу нашої держави, зокрема у сфері прибережного мореплавства. Водночас, ця втрата не має вирішального руйнівного впливу на подальший розвиток морського судноплавства, не впливатиме на зменшення вантажообороту інших портів України за умови впровадження негайних заходів щодо недопущення зменшення вантажопотоків та їх переорієнтації на інші порти Чорноморського узбережжя. Наявні потужності морських торговельних портів приморських регіонів України створюють таку можливість. У деяких випадках переорієнтація вантажів з одного порту на інший є не лише доцільною, але й економічно вигідною.

Економічні втрати України внаслідок втрати портів АР Крим частково може мінімізувати розвиток приватних терміналів та приватних портових комплексів, які за останній період стають альтернативою для державних портів.

У сучасних умовах реформування портової діяльності в Україні внаслідок протиріччя інтересів сил, які зацікавлені у функціонуванні окремих портових комплексів або їх складових, не завжди приймаються ефективні законодавчі та виконавчі рішення влади. За різних причин мають місце некомпетентні, невчасні, неадаптовані, некомплексні рішення влади, що не дозволяють забезпечувати необхідний рівень конкурентоспроможності окремих портових підприємств та портового комплексу в цілому. Спостерігається свідоме маніпулювання можливостями органів законодавчої та виконавчої влади в сфері регулювання портової діяльності окремими її представниками з метою реалізації економічних інтересів окремих гравців портового ринку [1].

Стратегічними пріоритетами реалізації потенціалу України як морської держави доцільно визнати наступні:

1. Удосконалення нормативно-правового забезпечення для відродження вітчизняного судноплавства, а саме, передбачення пільгового режиму оподаткування для судновласників, які здійснюватимуть перевезення під Державним Прапором України.

2. Впровадження механізму надання державних гарантій під кредити комерційних банків, котрі надаються вітчизняним судновласникам для будівництва (ремонт) суден на вітчизняних заводах. Однією з проблем суднобудівної галузі є недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг в країні. Українським суднобудівним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них орієнтується на використання власних коштів і всіляко уникають зовнішнього (комерційного) кредитування інноваційних проектів. Проте власних фінансових ресурсів не вистачає на організацію НДДКР та впровадження інноваційних технологій [4].

3. Застосування податкових пільг для установ та підприємств, які здійснюють розробку інноваційних технологій у суднобудівній галузі.

4. Залучення іноземних інвестицій, як однієї з найважливіших умов успішного розвитку морського господарського комплексу України. Тільки завдяки інтенсивним інвестиційним потокам можна підвищити ефективність функціонування української економіки [3].

5. Розробка інноваційних програм та проектів в розвитку морського господарського комплексу України, як єдиного можливого шляху виведення національної економіки з кризи [2].

6. Створення постійно діючого координаційного органу, що має забезпечувати узгоджені дії центральних органів виконавчої влади, місцевих органів виконавчої влади у галузі морської діяльності України. Місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування не мають достатніх повноважень щодо управління розвитком морського господарського комплексу. Координація та співробітництво між центральними органами виконавчої влади, що здійснюють морську діяльність, та між органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування приморських регіонів відсутні, так само, як і співпраця органів влади та місцевого самоврядування приморських регіонів між собою. Комплексна стратегія розвитку приморських регіонів, у яких би передбачалися альтернативні варіанти розвитку соціально-економічної ситуації в означених регіонах відсутня.

7. Забезпечення розвитку змішаних (комбінованих) перевезень, у т.ч. суднами іноземних компаній, а також розвитку міжнародного співробітництва, зокрема, з міжнародними фінансовими установами з питань спільної реалізації інвестиційних проектів щодо розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів.

8. Стимулювання розвитку регіональних портових кластерів. Досвід провідних морських держав світу свідчить про перспективність кластерного підходу до відродження та розвитку морської галузі. Європейський Союз, Норвегія, США, Японія, Південна Корея, Китай створили спеціальні регуляторні умови для розвитку морської індустрії як єдиного комплексу (кластера) взаємообумовлених видів економічної діяльності.

9. Підвищення конкурентоспроможності українських портів через створення регіональних логістичних центрів у основних морських транспортних вузлах «Велика Одеса», Українське Придунав'я тощо) для оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, що об'єднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а також із різноманітними сервісними послугами щодо вантажів, суден та портів.

10. Створення фінансових умов для імплементації документів Міжнародної морської організації (ІМО) щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища.

11. Створення умов для розвитку в Україні системи морської освіти та її подальшої інтеграції у світову систему підготовки фахівців морської галузі.

Висновок: Ефективна робота підприємств морського транспорту є підґрунтям для забезпечення соціально-економічного розвитку не лише приморських регіонів, але і економіки всієї країни. Для нейтралізації негативних наслідків втрати Україною морських торговельних портів, розташованих на Кримському півострові, та можливих загроз щодо перешкод у роботі портів Маріуполь та Бердянськ пропонується вжити наступних заходів:

- вдосконалити тарифну політику, зокрема, забезпечити впровадження наскрізного залізничного тарифу для транзитних вантажів та вантажів вітчизняних експортерів з метою переорієнтації вантажопотоків з кримських портів та портів Азовського басейну на Чорноморські порти;

- сприяти підвищенню конкурентоспроможності українських портів через створення регіональних логістичних центрів у основних морських транспортних вузлах «Велика Одеса», Українське Придунав'я тощо) для оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, що об'єднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а також із різноманітними сервісними послугами щодо вантажів, суден та портів;

- вжити заходів щодо відродження вітчизняного судноплавства через створення міжнародного (другого) реєстру (реєстру) суден з метою залучення під Державний Прапор України суден (у т.ч. іноземних суден), внесення від-

повідних змін до Кодексу торговельного мореплавства, Податкового Кодексу та інших законодавчих актів;

- здійснити аналіз європейського досвіду щодо розвитку прибережного судноплавства у приморських регіонах, створити умови для розвитку прибережного судноплавства (вантажного та пасажирського) в Україні шляхом вдосконалення митно-тарифної політики;

- забезпечити планомірний розвиток інфраструктури внутрішніх водних шляхів з метою переорієнтації комбінованих транзитних перевезень за напрямком «ріка – море»;

- забезпечувати рекламування туристичних можливостей України, сприяти розробці нових круїзів із використанням можливостей внутрішніх (річки Дніпро та Південний Буг) та транскордонних (річка Дунай) водних шляхів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. – 442 с.
2. Іртицева І.О. Залучення іноземних інвестицій: національний та галузевий аспект / І.О. Іртицева, Д.С. Алейнік // АгроСвіт. – 2012. – № 8. – С. 28-32.
3. Іртицева І.О. Інституційне забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку / І.О. Іртицева, О.М. Потапенко // Бізнес-навігатор. – 2011. – № 3(24). – С. 102-106.
4. Щодо стратегічних пріоритетів потенціалу України як морської держави [Електроний ресурс]/Режим доступу: www.niss.gov.ua/articles/832/
5. Щодо стабілізації роботи морських портів України в умовах анексії Криму[Електроний ресурс] / Ресурс доступу : www.niss.gov.ua/articles/1555/