

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Значні обсяги інвестицій в Луганській області внесено в підприємства з такими видами економічної діяльності як виробництво коксу, продуктів нафтопереробки, хімічна та нафтохімічна промисловість – 140,9 млн.дол., будівництво – 70,9 млн.дол., найбільшою країною-інвестором був Кіпр (майже 60%).

Підсумовуючи, можна сказати, що інвестицій з країн-офшорів є вітчизняними інвестиціями, які нелегальним шляхом було вивезено, і тепер повертаються в економіку регіону, «захищеними» статусом іноземних. Також розподіл інвестицій всередині областей є неоднаковим, якщо в перших двох основних реципієнтах інвестицій були обласні центри, то для Луганської області це були міста Лисичанськ та Северодонецьк, що можна пояснити, по-перше спрямованістю інвестицій у нафтопереробку та хімію - Лисичанський НПЗ, Северодонецький хімічний завод тощо, а по-друге, ці підприємства є основними експортерами регіону.

Системі управління іноземним інвестуванням в Україні бракує комплексності. Регулювання залучення іноземних інвестицій в економіку України має здійснюватися на всіх етапах інвестиційного процесу: «вибір країни інвестування» – «вибір форми інвестування» – «вибір галузі/проєкту» – «внесення інвестиції» – «реєстрація/визнання права власності» – «управління інвестицією/ функціонування підприємства» – «розподіл прибутків» – «виведення інвестиції». Тільки комплексний підхід або постійне «супроводження» з боку державних органів іноземних інвестицій може забезпечити дійсно ефективне їх регулювання.

У нових умовах світової фінансово-економічної кризи основним завданням системи державного регулювання інвестиційної діяльності в Україні має стати найбільш ефективна трансформація наявних заощаджень у інвестиційні ресурси.

Для збільшення обсягів іноземного капіталу доцільно було б створити систему диференційованих податкових пільг, які б компенсували несприятливий інвестиційний клімат або можливі ризики. До такої системи пільг необхідно включати субсидії за рахунок державного і місцевих бюджетів на інвестування проєктів у пріоритетні галузі економіки, звільнення від оподаткування коштів підприємств, які направляються на розвиток власного виробництва.

Напрямами покращення інвестиційної привабливості регіонів країни доцільно було б доповнити такими діями:

- реалізація інвестиційних проєктів за рахунок коштів державного, місцевого бюджету, а також іноземних інвестицій та кредитів;
- виконання заходів державних та регіональних цільових програм;
- розгляд інвестиційних проєктів, в тому числі включення їх до бази даних;
- впровадження передового досвіду інших країн у сфері інвестиційної діяльності;
- реалізація заходів по залученню банків до фінансування проєктів;
- впровадження заходів з розвитку інвестиційної інфраструктури – методичних семінарів, виставок, форумів, «круглих столів», презентацій інвестиційних проєктів, зустрічей з інвесторами;
- створення центрів з проєктного управління та бізнес-планування.

Реалізація цих заходів в першу чергу залежить від державної політики, головним завданням якої на сучасному етапі розвитку є структурна перебудова економіки. Відповідно до цього, пріоритетними напрямами для залучення і використання іноземних інвестицій повинні стати:

- 1) завершення формування відповідної нормативно-правової бази;
- 2) подальше реформування податкової системи;
- 3) досягнення політичної стабільності;
- 4) зміцнення фінансово-кредитної системи, створення небанківських фінансових установ, особливо лізингових і страхових компаній, венчурних фондів;
- 5) сприяння розвитку інститутів фондового ринку;
- 6) стимулювання залучення інвестицій у науково-технічну та інноваційну діяльність.

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрена инвестиционная привлекательность областей Востока Украины в условиях кризиса.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, регионы Украины, экономический кризис

РЕЗЮМЕ

У статті розглянута інвестиційна привабливість областей Сходу України в умовах кризи.

Ключові слова: інвестиційна привабливість, регіони України, економічна криза

SUMMARY

In article investment appeal of areas of the East of Ukraine in the conditions of crisis is considered.

Keywords: investment attractiveness, regions of Ukraine, economic crisis

РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

Макогон Ю.В., заведующий кафедрой «Международная экономика» ДонНУ, директор Донецкого филиала Национального института стратегических исследований, заведующий сектором Института экономики промышленности НАН Украины, Заслуженный деятель науки и техники Украины, д.э.н., профессор

Тезис «Украина — морская держава» воспринимается как аксиома. Из причерноморских государств Украина имеет самую большую протяженность приморской полосы, развитый морехозяйственный комплекс.

Украина имеет самое большое число морских портов среди всех стран на Черном и Азовском морях. 19 морских торговых, 3 морских рыбных, работающих ныне с теми же грузами, что и торговые порты, и изрядное число терминалов различных форм собственности. Наши морские торговые порты вместе с рыбными и прочими терминалами переработали в 2005 году около 139 млн тонн грузов. Это второе место в регионе после российских черноморско-азовских портов и терминалов, которые переработали 148,7 млн тонн. На третьем месте порты румынские (Констанца с Мидией и Мангалией) — 60,6 млн тонн.

Вместе с тем тенденции развития морской отрасли свидетельствуют о другом — постепенном превращении Украины из морской державы в «страну у моря». От некогда самого большого в мире Черноморского пароходства остались одни воспоминания. Сложные времена переживают и другие национальные судоходные компании. Экономический кризис повлиял также на работу портов. За девять месяцев 2009 года грузооборот портов Украины сократился на 21% — до 80 млн. тонн. Конечно, проще всего было бы свалить все на кризис, если бы за это же время грузооборот российских портов не увеличился на 8% — до 368,6 млн. тонн, а грузооборот портов Южного бассейна, составляющих главную конкуренцию украинским портовикам, — вообще на 14%, до 134,8 млн. тонн(рис.2).

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

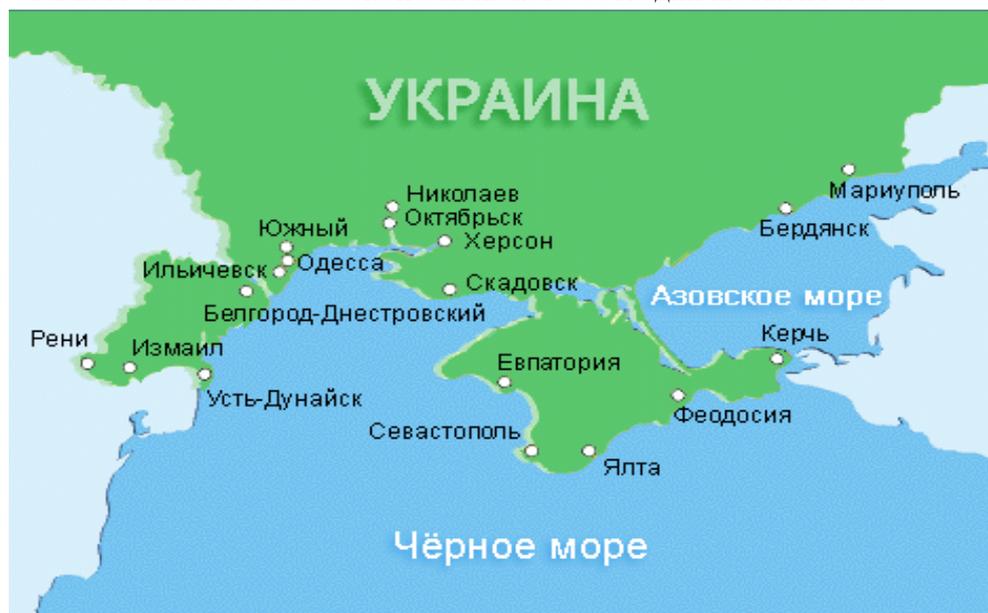


Рис.1. Порты Украины.

Причину стоит искать в очевидном невнимании украинской власти к морской отрасли страны. Вернее, даже не в невнимании, а в отношении к ней как к своего рода дойной корове. За последние пять лет во главе Минтрансвязи не было ни одного руководителя, которого можно было бы назвать профессионалом в транспортной сфере. Все они были политическими назначенцами, что во многом и определяло их поведение. Как результат на смену профессионалам приходят люди, которые запах моря знают только по отдыху в заморских странах. Министерская чехарда, управленческий хаос, когда одни структуры (наподобие того же «Укрморпорта») создаются, потом ликвидируются, затем вновь создаются, привели к процветанию рейдерства в государственных морских предприятиях, в частности в портах.

Таблица 1

ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В 1990-2008 годах. (млрд.ткм)

ГОД	ВСЕГО	Железно-дорожный	Автомобильный	Морской	Речной	Трубо-проводный	Авиа-ционный
1990	1039,3	474,0	79,7	265,6	11,9	208,0	0,1
1995	544,0	195,8	34,5	123,1	5,7	184,9	0,0
2000	394,1	172,8	19,3	8,6	5,9	187,5	0,0
2001	394,0	177,5	18,5	10,1	3,7	184,2	0,0
2002	411,3	193,1	20,6	8,8	4,2	184,2	0,4
2003	457,5	225,3	24,4	9,9	4,7	192,7	0,5
2004	480,1	234,0	28,8	9,3	5,6	202,1	0,3
2005	473,6	224,0	35,3	9,6	6,3	198,1	0,3
2006	494,6	240,8	40,6	12,1	6,3	194,5	0,3
2007	510,2	262,5	46,6	12,9	5,7	182,1	0,4
2008	507,7	257,0	54,9	11,3	4,5	179,6	0,4

До кризиса морехозяйственный комплекс развивался стихийно, осваивая новые грузопотоки, вводя в строй новые мощности. В принципе в этих условиях можно было бы и не принимать во внимание отсутствие слаженной системы управления отраслью. Однако кризис потребовал как раз активной роли государства. И оказалось, что оно к этой роли не совсем готово. Прежде всего стоит отметить, что правительство с очевидным опозданием отреагировало на снижение объемов грузопереработки в морских портах Украины. Лишь в октябре на заседании Кабинета министров были приняты ключевые для отрасли решения. В частности, утверждена Морская доктрина Украины. Эта доктрина стала логическим продолжением целой серии документов, принятых на высшем уровне, в частности указа президента Украины от 20 мая 2008 года о введении в действие решения СНБО от 16 мая 2008 года «О мероприятиях по обеспечению развития Украины как морского государства», Стратегии развития морских портов до 2015 года (одобрена Кабинетом министров Украины 4 июня 2008 года) и других.

Основной целью экономического развития любой страны является обеспечение внутренних потребностей и эффективность участия в мировых хозяйственных связях. Эти факторы и определяют задачи развития морского транспорта. Период 1991 – 2005 годов отличался относительной устойчивостью мирового экономического роста. При этом усилилось значение внешних факторов в глобальном экономическом росте, что привело к опережению темпов роста провозной способности флота. Формирование международной экономики в условиях глобализации и на основе принципов Всемирной торговой организации (ВТО) предопределяет задачи национальных экономических систем, нацеленных на устойчивость формирования активного платежного баланса или получения сравнительных преимуществ. Эта тенденция предопределяет параметры производства, инвестиционного процесса и, как следствие, развитие морского транспорта. При этом последний становится важнейшим условием защиты экономических интересов и оптимизации экспорта транспортных услуг.

В процессе развития национального морского транспорта в условиях жесткого внешнего влияния и ограниченности инвестиционных ресурсов высветился ряд проблем, которые ранее сдерживали развитие экономической самостоятельности предприятий, но не были решающими в процессе управления экономическим ростом. В настоящее время четко прослеживается ряд негативных явлений в механизме управления становлением новых стран как морских держав. Важнейшей закономерностью экономического развития является неравномерность роста выпуска по годам исследуемого периода и существенное различие темпов экономического роста по отдельным группам стран(рис.2,3).

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

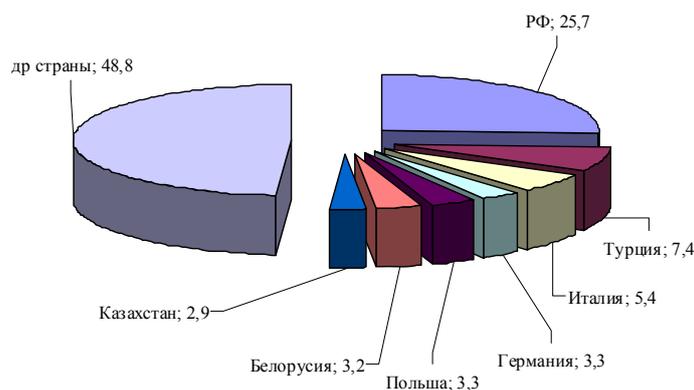


Рис.2. Географическая структура экспорта из Украины в 2008г.

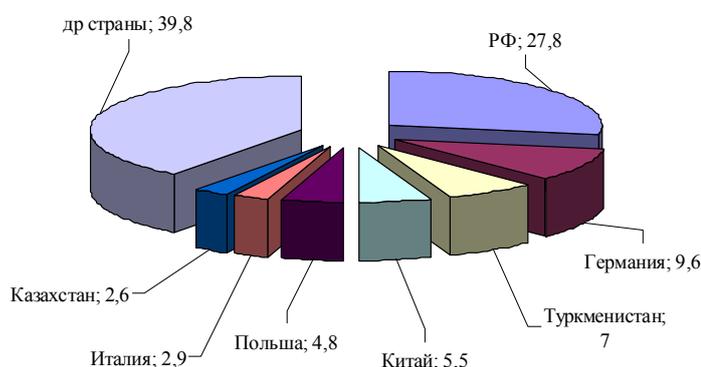


Рис.3. Географическая структура импорта в Украину в 2008г.

Эта особенность усложняет планирование развития судоходного комплекса, обслуживающего соответствующие транспортно-экономические связи. При этом следует иметь в виду, что темпы роста морской торговли превышают прирост промышленной продукции. В этих условиях принципиальной задачей судовладельцев становится использование интенсивных форм наращивания провозной способности с целью сохранения приемлемой эффективности функциональной деятельности флота. Существенной проблемой следует считать недостаточность темпов обновления объектов производственной инфраструктуры, что отрицательно отражается на обеспечении непрерывности производства и обращения товаров. Оптимизация темпов развития торговых портов влияет на ускорение прироста эффективности производственного сектора страны.

Таблица 2

Обработка грузов морскими и речными портами (тыс.т)										
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Морской транспорт										
Всего обработка грузов, тыс.т	53210	91943	98658	120601	126962	131761	138986	140610	157919	169595
экспорт	21916	42704	49310	62197	56171	65436	70698	68391	63860	76261
импорт	4270	6840	7404	7605	10955	11675	13331	15231	18784	21139
транзит	24461	37351	37120	45715	55147	50004	50556	53198	69167	66286
внутрен	2563	5048	4824	5084	4689	4646	4401	3790	6108	5909
Речной транспорт										
Всего обработка грузов, тыс.т	17338	7462	7257	8053	9828	12359	13157	16903	18553	14522
экспорт	1634	1870	2029	2810	1919	2576	2076	2370	2660	2072
импорт	340	848	852	764	817	656	708	879	946	991
транзит	67	68	163	90	77	90	57	89	179	191
внутрен	15297	4676	4213	4389	7015	9037	10316	13565	14768	11268

Важнейшими средствами повышения эффективности функциональной деятельности являются активное использование макроэкономических рычагов и создание региональных источников финансирования инвестиционных программ морских транспортных предприятий. О приоритетности оптимизации времени и сохранности доставки товаров морскими путями свидетельствует характер развития контейнерных перевозок. Контейнерные технологии доставки грузов, несмотря на их высокую капиталоемкость, интенсивно

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

развиваются. При формировании стратегии государственной поддержки предприятий национального морского транспорта следует учитывать, что результаты их деятельности зависят от максимума участия в обслуживании единых грузопотоков. При этом грузооборот флота и портов отражает лишь степень развития производственного потенциала и его конкурентоспособность. Транспортная составляющая в стоимости товара формируется всей совокупностью флота, портов и сервисных организаций. Этим обуславливается потенциальное различие эффективности разных подразделений морского транспорта в зависимости от уровня капиталоемкости работ. Следовательно, необходим механизм, обеспечивающий относительно равное использование производственного потенциала всех структурных подразделений морского транспорта страны. При его разработке важно иметь в виду важнейшую роль предприятий морского транспорта в формировании платежного баланса независимо от организационно-правовых форм собственности. Для достижения адекватности состояния транспортной системы и грузопотоков необходимо привлечение инвестиций грузовладельцев в развитие флота и портов, расширение их участия в формировании корпоративного капитала предприятий. При развитии национального морского транспорта необходимо учитывать не только макроэкономические задачи и потребности, но и условия, и параметры развития конкурирующих подразделений. В этом отношении существенное влияние на характер и область деятельности украинских портов оказывает порт Констанца. Его развитие поддерживается международными финансовыми группами, в том числе ЕБРР. Порт интенсивно развивался в то время, когда наши порты решали проблемы ограниченности наличности и инвестиционных ресурсов. Этим обусловлено различие грузооборота портов.

В условиях глобализации экономических отношений и усиления интеграционных процессов необходимо определить перспективные совокупные результаты изолированного и взаимоуязванного развития на основе мегапроектов. Они, в конечном счете, должны представлять целевые программы, которые включают локальные проекты достижения соответствия отдельных звеньев и всей логистической цепи главным требованиям. Высокая стоимость и капиталоемкость требует концентрации ресурсов и управления денежными потоками. Интеграционные процессы с позиции грузовладельцев должны обеспечивать четкость отношений с транспортными предприятиями через специализированные экспедиторские, брокерские и агентские организации. Для флота, торговых портов главным становится оптимизация обработки грузопотоков и рациональность использования потенциала.

Значение в системе приоритетов морского государства принадлежит возможности разрабатывать проекты торговых судов в соответствии со стандартами мирового судостроения. На Украине сохранился потенциал судостроительного комплекса, однако необходим механизм его использования для строительства флота отечественных судовладельцев. Главной задачей безопасного функционирования мирового торгового судостроения является не только техническое совершенство флота, но и обеспечение нормальных условий работы экипажей судов независимо от флага регистрации. В системе мероприятий по обеспечению эффективности и экономической устойчивости морских транспортных предприятий определенное значение приобретает организационно-правовая форма управления и собственности основного капитала.

Вопросы развития украинского судостроения волнуют не только большое количество людей, которые работают в этой сфере, но и широкий круг людей, небезразличных к судьбе одной из наиболее развитых отраслей народного хозяйства, что досталась Украине в наследство от СССР. Сегодня состояние этой отрасли в Украине очень тяжелое, и говорить о сильных конкурентных позициях Украины как морского государства в мире нецелесообразно. За последние десять лет позиции судостроительных компаний Украины были потеряны не только на международных, но и на внутренних линиях. Сам же морской флот значительно устарел — большинство судов уже не отвечают требованиям международных конвенций. Более 92% грузов, которые обрабатываются в украинских портах, транспортируются иностранными судами. Отечественные верфи в основном простаивают или работают на заграничного заказчика. Среди сравнительных преимуществ, имеющихся в Украине для активного развития судостроения и выхода на одни из первых позиций на мировом рынке, можно назвать высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров. Многопрофильность производства, ориентация на мировой рынок, возможность изготавливать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию говорят о том, что сегодня (при благоприятной конъюнктуре мирового судостроительного рынка) Украина должна не потерять шанс сохранить и развить накопленный судостроительный потенциал. Судостроительная промышленность Украины после образования независимого государства унаследовала мощный промышленный потенциал: восемь прекрасно оснащенных, высокоприбыльных судостроительных заводов, которые составляли около 30% судостроения бывшего СССР. На этих заводах в предыдущие годы за счет механизации технологических процессов повышалась производительность труда, снижалась себестоимость судов, росла чистая прибыль. Заводы имели оборотные средства выше норматива, что позволяло им обеспечивать уплату налогов и заработной платы, расширять и технически переснащать производство, развивать социальную сферу, строить жилье. Однако необходимо отметить, что 65% продукции судостроительных предприятий составляли военные корабли, которые строились по госзаказам. Потому вопросы финансирования строительства судов перед судостроительными заводами не стояли вообще. После 1992 года, когда строительство кораблей было практически остановлено, выяснилось, что большинство украинских судовладельцев не имеют средств для строительства необходимых им судов на отечественных судостроительных заводах, которые одновременно потеряли и военные, и гражданские заказы. Выход из такого положения виделся в строительстве судов на экспорт, тем более что украинские судостроительные предприятия строили экспортные суда на 10-12% дешевле, чем некоторые заграничные фирмы, и заказчиков было достаточно. Невзирая на то, что заграничные заказчики занижали контрактную цену судов на 15-20% от мировых цен, объясняя это риском вложения средств в промышленность Украины, строительство судов на экспорт все равно оставалось достаточно рентабельным. Риск инвестирования в украинскую экономику был результатом непоследовательной налоговой политики (ставки, которые часто изменяются, механизмы начисления и уплаты налогов, отсутствие стабильных налоговых льгот для иностранного инвестора); многочисленных бюрократических препятствий на пути реализации инвестиционных проектов; неподготовленности большинства предприятий к инвестированию, отсутствию грамотного инвестиционного планирования; хронической убыточности большинства отечественных судостроительных заводов.

Сегодняшнее состояние морского и речного украинского торгового флота характеризуется целым рядом негативных тенденций:

- сокращение количества торговых судов, в том числе под национальным флагом;
- уменьшение валютных поступлений, полученных от работы флота, и, соответственно, сокращения налоговых отчислений;
- активное старение флота, что, в свою очередь, приводит к ограничению количества мероприятий отечественных судов к иностранным портам.

Потенциальные возможности украинского судостроения позволяют ему занять по крайней мере седьмое место в рейтинге судостроительных держав мира. Следует отметить, что морской комплекс Украины не является безнадежно развалившимся — потенциал отрасли, который сохранен, вселяет надежду. Сейчас все зависит от руководства государства, которое должно провести реформирование и реструктуризацию судостроительных предприятий, а также принять законодательные акты, направленные в поддержку отечественного судостроения. Сегодня в Украине могут быть созданы благоприятные условия для привлечения инвестиций в судостроительную отрасль за счет списания с предприятий долгов, возвращения им возможностей создания оборотных средств, предоставления ряда налоговых и таможенных льгот (примером эффективности этих мероприятий является Blasco) путем внедрения специального экономического режима функционирования судостроительной промышленности. Потребности в увеличении объемов грузоперевозок в мире постоянно растут и создают реальные возможности последующего развития водного транспорта — на это все время обращают внимание в странах ЕС. Поэтому Украина может своевременно обратить внимание на эти тенденции и начать активную реструктуризацию в отрасли судостроения.

Если на 1 января 1991 года, по данным Укрморречфлота, в составе государственных судовых компаний Украины (а других тогда и не было) насчитывалось 375 только морских судов общей грузоподъемностью (дедвейтом) 5,3 млн. тонн, то к концу 2007-го суммарный дедвейт морских, речных судов и судов «река-море», зарегистрированных в Украине, насчитывал лишь 1,2 млн тонн. При этом средний возраст судов уже превысил предельный для грузового флота 25-летний порог. А крупнейшее из прежних морских пароходств — Черноморское, располагавшее 240 судами, к сегодняшнему дню растеряло свой флот и практически перестало существовать как судостроительная компания.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Перспективы же более чем неприятны. Через три года, по оценкам экспертов, дедевейт флота уменьшится еще на 0,7 млн. тонн. Например, если взять крупнейшую по морскому тоннажу судоходную компанию страны ООО «Торговый флот Донбасса», которая на декабрь 2004 года имела 33 морских судна, то в 2010-м там останется лишь два судна моложе 25 лет. То есть через пять-десять лет флота у компании фактически не останется.

Для того чтобы построить необходимый Украине флот дедевейтом, например, в 1 млн. тонн, необходимо изыскать 600—700 млн. долл. (сегодня в мире стоимость строительства 1 тыс. тонн дедевейта оценивается примерно в 0,6—0,7 млн. долл.). В то, что такие деньги могут быть выделены из бюджета, не поверит никто. В последние годы бюджет лишь «аварийно» выделял дотации ряду судостроительных заводов, попавших в особо трудное положение, да финансировал весьма скромную программу строительства на Килийском судостроительно-судоремонтном заводе несамоходных судов для Украинского Дунайского пароходства.

Самим судоходным компаниям таких денег также не сыскать. Правда, есть одно исключение. АСК «Укрречфлот» сумела за счет кредитов ЕБРР построить за последние пять лет семь морских судов дедевейтом по 4 тыс. тонн. Реально — это самое крупное пополнение флота Украины за всю ее историю. Компания разместила заказы в Николаеве еще на четыре судна дедевейтом по 6,3 тыс. тонн. Честь ей и хвала. Но в масштабах страны это крохи, которые не могут переломить тенденцию катастрофического сокращения флота. Теоретически надежды возлагаются, например, на украинские финансово-промышленные группы, контролирующие экспортные грузопотоки. Для них логично было бы «взять под себя» транспортировку своих грузов морем. Но дело в том, что даже если они решат прикупить или построить собственный флот, то ходить эти суда будут под каким-нибудь мальтийским или другим иностранным флагом.

Украинское судостроение нуждается в господдержке. Тенденции развития украинского судостроения показывают, что отечественные верфи медленно, но уверенно занимают свою нишу в мировом судостроении, которое они утратили при распаде СССР. Эксперты склонны к мысли, что разговоры вокруг этой отрасли похожи на размышления двух мудрецов: реалиста и квиетиста. С определением «реализм» более-менее всем понятно, а вот «квиетизм» — это пассивно-созерцательное отношение к добру и злу, как к проявлению воли Бога. В роли первых выступают сами корабельщики, а вторые — государственные мужи. Последние, заняли позицию пассивно-созерцательную по отношению к отечественному судостроению и вмешиваются лишь тогда, когда ситуация выходит из-под контроля. Пока государство борется с последствиями, но не с проблемой.

Хочется добавить, что спуск контейнеровоза 28 сентября — это уже второе судно из пяти данного класса, заказанных николаевскому предприятию испанской компанией. «Коммунарковцы» работают над остальным заказом, общая стоимость которого 12 млн евро. После таких фактов пессимистов поубавится, но самые дотошные напомнят, что одно предприятие еще не целая отрасль. И будут правы. Хотя, наверняка не владеют ситуацией в судостроении. Их незнание можно простить и предоставить еще несколько «убойных» фактов в защиту развивающейся отрасли.

Во-первых, в Украине находятся 11 предприятий, 25 конструкторско-технологических и научных организаций, где работает около 65 тыс. человек. Из них, хотелось бы выделить Черноморский и Херсонский судостроительные заводы. Их владелец, Владимир Новинский «вытянул» заводы из состояния экономического упадка, тем самым дал качественный толчок развитию не только своим заводам, но и целой судостроительной отрасли. Хочется напомнить, что именно Херсонский судостроительный завод дал кредит «коммунарковцам» в сумме около 8 млн грн, чтобы погасить задолженность по заработной плате.

Во-вторых, в СССР все заводы, которые находились на территории современной Украины, входили в целый комплекс. После приобретения Украиной независимости, судостроительная отрасль пошла на спад. Некоторые заводы были приватизированы и в некоторых случаях реприватизированы. Поскольку инвесторы, мягко говоря, не выполняли своих обязательств, а иногда открыто «загоняли» предприятия в убыточное состояние. Но к счастью, государство вовремя оставило свою квиетистскую философию и через законные процедуры забирало заводы и находило новых инвесторов.

Фактическое пренебрежение развитием морского транспорта в период 1991 — 2004 годов предопределило потерю Украиной статуса морской державы с последующим нарастанием проблем и экономических потерь. Процесс уменьшения состава флота продолжался вплоть до 2004 года. При этом темпы пополнения флота не отвечали не только потребностям расширения участия в морских перевозках, но и простой замене базисного тоннажа. Однако благодаря предпринимательской инициативе флот украинских судовладельцев за последний год увеличился на 500 тыс. т дедевейта. К сожалению, этот флот для повышения конкурентоспособности зарегистрирован под удобными флагами и фактически не обеспечивает фрахтовую безопасность внешней торговли Украины. Основная же часть флота оказалась неадекватной относительно требований конкуренции, не соответствует безопасности мореплавания, возникают недопустимые параметры экологической безопасности. Вообще характер развития мирового торгового флота и его распределение по флагам обуславливается динамикой внешнеторговых операций ведущих стран мира. Ежегодно на внешний рынок вывозится четверть промышленной продукции. Одновременно крупные промышленные концерны расширяют капитальные вложения на территории всех развитых и большинства развивающихся стран. Таким образом, формируется сложный фактор, корректирующий тенденцию роста провозной способности мирового торгового флота. В этом же аспекте морской флот Европейского Союза, после его расширения, превратился в лидера Международной морской организации как по тоннажу, так и по степени влияния на мировом фрахтовом рынке. Приведенные факты и условия отражают необходимость более строгого подхода к выбору альтернативных вариантов развития производственного потенциала морского транспорта Украины, необходимость перехода к активной морской политике, предусматривающей систему мер эффективного развития торгового флота.

Существующие министерства (ведомства) — осколки прошлого морского проекта были не в состоянии обеспечить разработку и реализацию нового Морского проекта на протяжении уже 14 лет. Для успешной реализации нового Морского проекта для Украины мне думается, что необходимо введение должности вице-премьера по морским вопросам, который бы координировал вопросы работы морехозяйственного комплекса страны, включая и судостроение, и морской транспорт, и рыбное хозяйство, и развитие морских побережий. Также необходимыми звеньями в структуре управления должны быть Комитет ВР по морским делам и Морская коллегия при Президенте Украины. Самые широкие полномочия при реализации Морского проекта следует предоставить самоуправляющимся объединениям субъектов национальной морской индустрии вплоть до организации процесса лицензирования отдельных видов морехозяйственной деятельности.

Сегодняшнее состояние морского и речного украинского торгового флота характеризуется целым рядом негативных тенденций:

- сокращение количества торговых судов, в том числе под национальным флагом;
- уменьшение валютных поступлений, полученных от работы флота, и, соответственно, сокращения налоговых отчислений;
- активное старение флота, что, в свою очередь, приводит к ограничению количества мероприятий отечественных судов к иностранным портам.

Снижение объемов участия украинского флота в перевозках внешнеторговых грузов, что приводит, кроме потери прибылей, к усилению зависимости Украины от мирового фрахтового рынка и увеличения импорта транспортных услуг.

Если на 1 января 1991 года, по данным Укрморречфлота, в составе государственных судоходных компаний Украины (а других тогда и не было) насчитывалось 375 только морских судов общей грузоподъемностью (дедевейтом) 5,3 млн. тонн, то к концу 2007-го суммарный дедевейт морских, речных судов и судов «река-море», зарегистрированных в Украине, насчитывал лишь 1,2 млн тонн. При этом средний возраст судов уже превысил предельный для грузового флота 25-летний порог. А крупнейшее из прежних морских пароходств — Черноморское, располагавшее 240 судами, к сегодняшнему дню растеряло свой флот и практически перестало существовать как судоходная компания.

Перспективы же более чем неприятны. Через три года, по оценкам экспертов, дедевейт флота уменьшится еще на 0,7 млн. тонн. Например, если взять крупнейшую по морскому тоннажу судоходную компанию страны ООО «Торговый флот Донбасса», которая на декабрь 2004 года имела 33 морских судна, то в 2010-м там останется лишь два судна моложе 25 лет. То есть через пять-десять лет флота у компании фактически не останется.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Ситуация настолько драматичная, что привычная формула о возрождении стала вовсе исчезать из лексикона высокого начальства. Так что вопрос возрождения флота сегодня не относится к вопросам текущей политики правительства, вопросам, которыми оно поглощено повседневно. Это — из разряда, в худшем случае, предвыборной риторики, в лучшем — туманных перспектив. Реально мы наблюдаем сегодня прощание уже не только с остатками прежнего флота, являвшегося наследием бывшей «империи», но и с самой великодержавной мечтой о нем. Память о былом морском величии еще щемит, и, вероятно, долго будет щемить сердца моряков.

Инфраструктура морехозяйственного комплекса страны пока в большей мере находится в государственной собственности. Это — реальность и очень значимый фактор, который следует учитывать при разработке и реализации нового Морского проекта. С точки зрения национальной безопасности, наверное, логично было бы говорить не только о государственной собственности, но и о государственном контроле за инфраструктурой. А госсобственность и госконтроль — это разные вещи, которые предполагают разный набор правовых инструментов для государственного управления. Сейчас, когда на повестку дня выходит вопрос модернизации инфраструктуры, то, естественно, возникает вопрос о возможном участии частного капитала в такой модернизации. Поэтому сразу же после вопроса об имеющихся в распоряжении государственных средствах встает вопрос о возможности привлечения внешнего финансирования, привлечении частного капитала для модернизации инфраструктуры. Однако инвесторы (национальные или иностранные) ещё десять раз подумают, прежде чем вкладывать средства в активы, которые находятся вне сферы их контроля. Вопрос привлечения частного капитала к управлению государственными активами находится в компетенции высшего руководства страны. И здесь нужна чётко обозначенная государственная позиция. Пока же разговоры сводятся к возможности приватизации портов.

В то время как в Европе успешно развивается внутренний водный транспорт, Украина до сих пор не присоединилась к важнейшему для речного транспорта Европейскому соглашению (1996 г.). По судоходным каналам Рейн — Майн — Дунай и разветвленной системе внутренних водных путей и устьевых портов Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца груз может быть доставлен внутренним водным транспортом практически по всей Европе. Для Украины перспективны внутренние водные маршруты Одер — Висла — Припять — Днепр и Западная Двина — Припять — Днепр с устьевыми портами Рига — Херсон.

Сегодня на европейских маршрутах «short sea» судоходства работает более 10 тыс. судов грузоподъемностью от 500 до 10 тыс. тонн под флагами разных стран. Ежегодно они совершают почти 456 тысяч заходов в порты. Самое большое число судов, занятых в «short sea» судоходстве, ходит под флагом Германии — 1302, на втором месте суда Норвегии — 1090, третье место занимает Турция — 993 судна. Самый большой сегмент в структуре этого флота занимают универсальные суда, обеспечивающие перевозку генеральных грузов. В 2009 году их доля составляет 46,1 %. Следом с большим отрывом (5,3 %) идут комбинированные танкеры для перевозки химических и нефтяных грузов. Остальные типы судов занимают более низкие позиции. Самые крупные суда, которые сегодня используются в европейских морях на коротких маршрутах, — это танкеры и газовозы, чья грузоподъемность в среднем колеблется от 6 до 10 тыс. тонн, и контейнеровозы — более 8 тыс. тонн. За последние пять лет флот «short sea» судоходства увеличился более чем на 400 судов, при этом вырос общий тоннаж на 4 млн тонн и составил в 2009 году в целом 37,6 млн тонн. Грузоподъемность усредненного «short sea» судна сегодня составляет 3,6 тыс. тонн. Таким образом, по оценкам специалистов, эффективность флота выросла за пятилетний период на 10 %.



Карта портов Южной Европы

Карта портов Северной Европы

Несмотря на положительные изменения, старение флота остается острой проблемой «short sea» судоходства в Европе. Более того, несмотря на значительное обновление флота, общая ситуация стала хуже. Исследования показали, что пять лет назад этот сектор судоходства обслуживал флот, в котором суда старше 20 лет составляли 52 %, старше 25 лет — 37 %, старше 30 лет — 20 % и, наконец, старше 35 лет — 9 %. В 2009 году эти показатели выглядят соответственно: 50 %, 38 %, 24 %, 12 %. Если рассматривать структуру судов, то самая неблагоприятная ситуация складывается для балкерного флота. Например, 69 % балкеров старше 25 лет. Среди ролкеров 56 % судов отработали четверть века. На третьем месте по этому показателю универсальные суда — 43 %. Но универсальные суда составляют почти половину в структуре «short sea» флота, поэтому по числу старых судов именно этот сектор выходит в лидеры. Если в целом европейское «short sea» судоходство обслуживает 3932 судна старше 25 лет, то 2070 из них являются универсальными и перевозят генеральные грузы. Как видно самый молодой флот имеют Германия и Нидерланды. Самый старый флот ходит под флагом Сирии, у которой почти все суда старше 25 лет. Свыше половины судов, отработавших четверть века, принадлежат Латвии, Греции и Украине. Картина далеко не радужная, особенно на фоне мирового кризиса. Однако я берусь утверждать, что именно кризис дает карт-бланш «short sea» судоходству. Это отличная возможность основательно укрепить этот сектор судоходства в Европе. Часть флота за период кризиса уйдет на металлолом, а новые суда могут быть построены по приемлемым «кризисным» ценам, и таким образом будет поддержано судостроение, которое также находится в упадке. Европейское объединение морских кластеров как орган, вовлеченный в развитие «short sea» судоходства и объединяющий компании, занятые судоходством, судостроением, портовой деятельностью, поставкой морского оборудования, готово выйти с такой важной инициативой на соответствующее европейское руководство. Существующие министерства (ведомства) — осколки прошлого морского проекта были не в состоянии обеспечить разработку и реализацию нового Морского проекта на протяжении уже 14 лет. Для успешной реализации нового Морского проекта для Украины мне думается, что необходимо введение должности вице-преьера по морским вопросам, который бы координировал вопросы работы морехозяйственного комплекса страны, включая и судостроение, и морской транспорт, и рыбное хозяйство, и развитие морских побережий. Также необходимыми звеньями в структуре управления должны быть Комитет ВР по морским делам и Морская коллегия при Президенте Украины. Самые широкие полномочия при реализации Морского проекта следует предоставить самоуправляющимся объединениям субъектов национальной морской индустрии вплоть до организации процесса лицензирования отдельных видов морехозяйственной деятельности.

Рассмотрим на примере четырех регионов — Днепро-Бугского, Черноморского, Дунайского и Азовского — перспективы роста грузооборота и задачи, возникающие в этой связи перед транспортниками в части повышения пропускной способности инфраструктуры морских портов.

Так, прогнозируемый грузооборот портов Днепро-Бугского региона на 2015 г. по «умеренно-оптимистическому» сценарию развития может составить 60 млн т, что в 3,1 раза выше существующих показателей. Основной прирост предусматривается осуществить за счет переработки навалочных и контейнерных грузов, а также грузов «брейк-балк».

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

В Черноморском регионе намечены следующие шаги. В Ильичевском порту реализация запланированных программой развития порта мероприятий по реконструкции и развитию контейнерных терминалов, перегрузочных комплексов навалочных грузов позволит увеличить к 2015 г. грузоперерабатывающую способность порта с 32 до 40 млн т в год. Прогноз пропускной способности Одесского порта с учетом постепенного ввода новых мощностей по обработке контейнеров (за период 2008—2012 гг. планируется ввести 1750 тыс. TEU) и полной остановки перевалки навалочных составит в 2015 г. 58,1 млн т. Генеральная схема развития МТП «Южный» в настоящее время согласовывается министерством.

Портам Дунайского региона выйти на новый уровень грузопереработки позволит завершение строительства и обеспечение эксплуатации судоходного канала Дунай — Черное море. Для освоения возрастающих грузопотоков к существующим портам Измаил и Рени в перспективе планируется построить новый глубоководный порт в устье Дуная, который позволит обеспечить переработку около 50 млн т грузов.

Перспективами развития морских портов Азовского региона предусматривается строительство в Бердянском МТП до 2020 г. 8 специализированных комплексов. Развитие Мариупольского порта до 2012 г. даст возможность дополнительно перерабатывать 3 млн т грузов в год.

Для освоения растущих грузопотоков необходимо увеличение мощности железных дорог в направлении Одесского и Днепро-Бугского региона в 2 раза, Крымского — на 75 %.

По предварительным оценкам, необходимый объем инвестиций на 2008—2015 гг. в развитие морских портов составляет около 10 млрд USD, в развитие железнодорожной инфраструктуры — около 12 млрд USD. Возврат инвестиций по этим проектам возможен в течение 3—5 лет.

Основные задания, которые, по моему мнению, стоят сегодня перед транспортной отраслью и требуют безотлагательного решения следующие:

- обоснованный прогноз увеличения объемов транспортной работы, который будет соответствовать росту ВВП Украины и ее внешнеторговому обороту, а также прогнозируемым транзитным потокам;
- сформированная на основе этого прогноза Программа комплексного развития железнодорожной инфраструктуры, портовых перерабатывающих комплексов, припортовых железнодорожных станций и подходов к ним, а также автомобильных дорог;
- реализация концепции и стратегических программ реформирования и развития всех видов транспорта;
- разработка и реализация инвестиционных проектов развития инфраструктуры;
- усовершенствование системы регулирования транспортных тарифов;
- создание общего информационного поля для всех участников транспортного процесса;
- формирование оптимальной сети логистических центров в Украине.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Амоша О.И., Макогон Ю.В. и др. Авторское свидетельство №8290 Народнохозяйственные последствия присоединения Украины ко Всемирной торговой организации.
2. Лук'яненко Д.Г., Поручник А.М. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку. - монографія.-2006.
3. Макогон Ю.В., Майорова И., Медведкін Т.С. ГМК Украины на внешних рынках: состояние и перспективы.- Экономика Украины №4 (513).-2005.- Киев.-С.72-81.
4. Макогон Ю.В. Поддержка украинских производителей на внешних рынках в условиях развития интеграции с ЕС/ Макогон Ю.В., Яценко А.Б.// Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект.- Сборник научных трудов. Донецк: ДонНУ, – 2010.- С. 4-7
5. Макогон Ю.В. Стратегії експортоорієнтованих підприємств України в умовах кризи / Макогон Ю.В. // Проблеми підвищення ефективності функціонування підприємств різних форм власності: сб. науч. Тр. – Вып. 2, т. 1 / НАН Украины. Ин-т економіки пром-сти; редкол.: И.П. Булеев (отв. Ред.) и др. – Донецк, 2009. – С. 170- 177.
6. Макогон Ю.В. Глобальна економічна криза 2008-2010 років: світовий досвід та шляхи подолання в Україні / Монографія / [В.П. Антонюк, С.С. Аптекарь, Н.А. Балтачєва та ін.]; під заг. ред.. В.І. Ляшенка. – Донецьк : Юго-Восток, 2010. – 414 с.
7. www.ukrstat.com.ua.
8. www.ukrstat.gov.ua
9. www.zn.ua

РЕЗЮМЕ

Целями воссоздания национального морского флота обычно являются, во-первых, коммерческое использование флота на рыночных международных грузоперевозках. Яркий пример такого подхода — греческий морской транспортный флот. Во-вторых, обеспечение перевозок внешнеторговых грузов. Названные задачи не имеют четких границ, и флот обычно используется как на перевозках грузов иностранных фрахтователей, так и на перевозках грузов внешней торговли.

РЕЗЮМЕ

Цілями відтворення національного морського флоту звичайно є, по-перше, комерційне використання флоту на ринкових міжнародних вантажоперевезеннях. Яскравий приклад такого підходу - грецький морський транспортний флот. По-друге, забезпечення перевезень зовнішньоторговельних вантажів. Названі завдання не мають чітких границь, і флот звичайно використовується як на перевезеннях вантажів іноземних фрахтувальників, так і на перевезеннях вантажів зовнішньої торгівлі.

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДСТАВИ СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ТУРЕЦЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ

Мокій А.І. д.е.н., проф., проректор з науково-педагогічної роботи, проф. кафедри міжнародних економічних відносин (ЛКА)
Науменко Н.С., к.е.н., доцент кафедри світового господарства і міжнародної економічної інтеграції (УДЕУМФТ, м. Київ),
Енверов Р.Р., магістр з міжнародних економічних відносин (ЛКА)

Невпинне зростання взаємозалежності і взаємопов'язаності національних економік у ході глобалізації та мегарегіоналізації актуалізує питання багаторівневої інтеграції країн, базованої на стратегічному партнерстві. Підвищення ступеня інтегрованості країн з різними рівнями соціально-економічного розвитку та конкурентними можливостями свідчить про поліструктурність сукупності чинників, які формують світову соціально-економічну та геополітичну парадигму.

За таких умов цілком зрозумілим та об'єктивно обумовленим прагненням країн обрати оптимальну стратегію і тактику економічної політики, спрямовану на запобігання негативного впливу глобалізації на рівень економічної безпеки та стимулювання позитивних структурних зрушень у геополітичному просторі.