

ШТУЦА В. Н.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
доцент кафедры национальной экономики,
кандидат экономических наук, доцент

ПРОБЛЕМЫ ВЛИЯНИЯ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА НА ЭКОЛОГИЮ

Морехозяйственный комплекс определяющим образом влияет на состояние и перспективы развития национальной экономики Украины.

Наличие развитой транспортной системы выступает одним из важнейших условий функционирования любого государства. В условиях глобализации мировой экономики, которая обуславливает активизацию межгосударственных хозяйственных связей, роль морского транспорта стабильно и стремительно растет. Все это позволяет рассматривать транспортную систему в качестве важного фактора экономического роста, создания конкурентных преимуществ для национальных экономик в пределах мирового хозяйства. Следовательно, состояние и уровень развития транспортной системы Украины является определяющим фактором социально-экономического развития.

Функционирование отраслей морского хозяйства (морской транспорт, рыбное хозяйство, судостроение, добыча полезных ископаемых на дне моря, морская рекреация и др.) в составе единого морехозяйственного комплекса является основным фактором использования геостратегического потенциала страны, определения и проведения эффективной транспортной политики. На современном этапе формирования морехозяйственного комплекса Украины, в первую очередь, необходима оценка состояния и направлений развития нормативно-правового обеспечения устойчивого и безопасного развития отраслей морского хозяйства, обобщение нормативно-правовой системы управления морехозяйственной деятельностью.

При разработке вопросов обеспечения экологической безопасности развития морехозяйственной деятельности необходимо учитывать следующее: мировой опыт показывает, что в системе функционирования морских портов наибольшее воздействие на окружающую природную среду оказывают береговые объекты—77 %.

Очевидно, что эта зона интенсивного взаимодействия человека и природной среды — плацдарм для развития и размещения производительных сил морского хозяйства. Опыт прибрежных государств свидетельствует о важной роли прибрежных зон, которую они играют в общем процессе социально-экономического развития. При этом прибрежные территории, как правило, развиваются более быстрыми, по сравнению с остальной территорией, темпами за счет активизации и

быстрого развития инвестиционно привлекательных отраслей экономики, связанных с использованием морских и прибрежных ресурсов.

Согласно разработкам ученых, Украина стоит перед вызовами необходимости предотвращения социально-экономического и политического кризисов и неизбежных процессов радикальной экологизации всех сфер экономического и общественного развития, прежде всего, промышленности, транспорта, энергетики. Эти вызовы требуют активизации развития национальной системы экологического управления социально-экономическим и экономико-экологическим развитием; формирования соответствующей законодательной и регламентирующей базы; антикризисных действий по совершенствованию финансово-экономических механизмов, развитию международного сотрудничества; научного обеспечения организации и реализации системы экологического управления. Однако, отдельные аспекты управления негативными экономико-экологическими факторами в морском секторе остаются до сих пор не решенными.

Анализ состояния нормативной базы отраслевых береговых предприятий морского транспорта показал, что в портах разработаны и согласованы все документы, позволяющие осуществлять хозяйственную деятельность с допустимым уровнем антропогенной нагрузки на окружающую природную среду. Несмотря на это, предприятия морехозяйственного комплекса испытывают трудности в организации перегрузочных процессов с соблюдением всех требований национального экологического, санитарного законодательства по следующим причинам:

- несовершенство отечественного законодательства (противоречия в законах и подзаконных актах; отсутствие норм в законодательных документах, учитывающих специфику работы предприятий морской отрасли) приводит к непониманию между контролирующими органами и портами;

- постоянно меняющаяся номенклатура грузов и соответствующие ей схемы технологических процессов требуют внесения изменения в разработанные документы, внедрения дополнительных мероприятий по соблюдению норм природоохранного законодательства.

Важным принципом системы управления экологической безопасностью в портовом хозяйстве является проведение мониторинга. Предупреждающий мониторинг включает в себя: проверку соответствия законодательным и нормативным актам; проверку состояния окружающей среды в подразделениях порта; экологический мониторинг (лабораторные исследования атмосферы, грунтов в зоне производственной деятельности порта и на границе санитарно-защитной зон, донных отложений, акватории портов, воды и стоков, радиационный контроль и т.д.); мониторинг производственной среды.

С учетом вышеизложенного очевидна необходимость дальнейшей реализации реформы морских портов, разработка и ввод в действие

принципов рационального природопользования, что в свою очередь будет способствовать укреплению экологической безопасности региона. Для этого необходимо привлечение экспертов, специалистов, инвесторов, разработка новых инвестиционных проектов и их внедрение. Кроме того, для увеличения инвестиционной привлекательности объектов морехозяйственного комплекса необходимо принятие ряда законодательных актов, которые предусматривали бы преференции для инвесторов, урегулирование вопросов отвода земель водного фонда, возможность других форм государственно-частного партнерства кроме концессии, а также упрощение ведения бизнеса в этой отрасли.

REDINA I. V.

National University «Odessa Academy of Law»,
Ph.D., teaching assistant at the department of national economy

WAYS OF SHIPPING COSTS' REDUCTION

Transportation costs still remain an essential component of the price paid by the final consumer purchasing the goods. The high cost of sea shipping of import goods affects the level of prices in the basket of consumer goods. In turn, the excessively high freight rates for shipments of export goods affect on trade competitiveness of the country in the world market. Taking this into account in countries under trade partners may need to identify approaches to the reduction of costs for shipping services both import and export cargo, as discussed below. The range of options that can be used by any single country to a significant reduction in freight rates is limited. Vessel operators, searching for goods and services necessary for the operation of their vessels, are able to choose from a large number of alternative suppliers worldwide, aligning in this way the comparative cost advantages of certain areas.

For example, many major ports offer cheap services of refueling and even in their absence bunkering vessel can carry on an alternative route. In that case, if only any one country was able to offer goods and services at prices that would have been much lower than in other countries, these competitive advantages will not probably find a reflection in freight rates on routes to the country and from it (Ashar. A., *Strategic Pricing in Newly Privatized Ports*. International Journal of Maritime Economics, 3(1) /A. Ashar. — 2001. — P. 52–78). The presence, for example, of the competitive companies that offer insurance services will help the country to reduce its costs on shipping. These cost advantages, in all probability, will be transferred equally to freight rates for all routes served by a particular operator of vessels within its network of shipping.