

Розділ 21

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

ПОДЦЕРКОВНИЙ О. П.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
завідувач кафедри господарського права і процесу,
доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України

ПРО ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЙ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ У СФЕРІ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Питання стратегічного розвитку галузей економіки стоїть сьогодні надзвичайно гостро з урахуванням сумного досвіду безсистемного вдосконалення сучасного господарського законодавства.

Найважливішим параметром законодавчих удосконалень стає з'ясування обумовленості змін діючих правил ведення бізнесу зміною умов господарювання, прогновною економічною політикою держави, яка чітко визначає не стільки те, які закони треба прийняти (форма без змісту) — останнє спостерігається, у багатьох програмах — а передбачає конкретизацію того, які правила поведінки повинні бути змінені і в якому напрямі, щоб досягти певного економічного ефекту.

Найбільш болючий для Півдня України приклад у цьому контексті — Закон «Про морські порти України», який був внесений до парламенту Кабінетом Міністрів України не тільки без затвердження Стратегії реформування морегосподарського комплексу, але без скасування і в повному протиріччі з діючою тоді Стратегією розвитку морських портів України на період до 2015 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008 р. № 1051 -р.

Було ліквідовано самостійність морських портів, основні їх повноваження передано структурним підрозділам нової мегаструктури — комерційного держпідприємства «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ»), приклади утворення якої не відомі цивілізованому світу.

У результаті — портова галузь деградувала, функції дублювалися, у 2013 році отримано чистий збиток 12-ма портами з 18-ти, тоді коли у 2012 році збитковими було лише 3 порти. Дебіторська заборгованість перед підприємствами галузі збільшилась з 1 054 399 тис. грн. до 1 591 148 тис. грн., що складає 150,9 % від попереднього року. У свою чергу кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги виросла з 697 234 тис. грн. до 921 514 тис. грн., що складає 132,2 % від попереднього року. На 30 % роздутий неефективний управлінський штат галузі портового господарства. У 2014 очікується зменшення прибутку галузі на 1 млрд грн. (Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) // <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=294210>). У господарських судах України розглядаються сотні справ за позовами між ДП «АМПУ» до держпідприємств — морських портів щодо майнових прав на причали та інші об'єкти портової інфраструктури, що є нонсенсом для структур однієї державної галузі.

Сьогодні, не дивлячись на помилки, історія повторюється. Запропоновано новий законопроект про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» (Проект Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) № 4431 від 13.03.2014 // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=50217) поза будь-якого спростування та перегляду Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, ухваленій розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р.

Пропонується хоча й ліквідувати ДП «АМПУ» та повернути самостійність портів, але повністю знецінюється координаційна функція регулювання портової галузі, поза реального прогнозування такого реформування. Разом із тим, без виробничих об'єднань, без стимулювання до підвищення оперативності оброблення вантажів тут навряд чи можна обійтись. Достатньо згадати негативний досвід «розвитку» (читай — занепаду) Триміста в Польщі (агломерат Гданська, Сопота та Гдині), де порти Гданська та Гдині нищать один одного конкуруючи за одні й ті самі обсяги вантажоперевезень, замість проведення спільної політики щодо залучення нових транспортних потоків; коли такий стан дає переваги портам Німеччини та країн Прибалтики (Логінов Я. Поляки ліквідують морське господарство // <http://porteuropa.eu/ua/poland/ekonomika/1952-polszcza-likviduje-morske-hospodarstvo>).

У цьому контексті виглядають більш переконливим сприяння утворенню в Україні портових господарських об'єднань у межах певних регіональних економічних утворень, стимулювання до побудови західно-орієнтованих транспортних коридорів (на кшталт проекту сухопутного

мосту Гданськ — Одеса). Але про це у новому законопроекті нічого немає. Адже немає власно обговорення стратегії розвитку, без чого законодавчі новели — це лише нові нормативні обтяження, лише нормативне «ярмо» на шляху розвитку бізнесу.

Таким чином, не можна глухо слідувати пориву законодавчих реформ та ухвалювати нові закони, що не обговорені громадськістю, поглиблюють правову та економічну нестабільність та нічого не вирішують у перспективі.

Вироблення стратегії розвитку за окремими напрямками економічного розвитку має передувати ухваленню законів з економічних питань.

Без розробки та всебічного обговорення концепції закону, початок робіт з підготовки його тексту має визнаватися грубим нехтуванням державної регуляторної політики та посяганням на існуючий правопорядок.

Лише за такого, досить жорсткого підходу можна розраховувати на стабільність господарських відносин, а значить — на економічну приєднанивість економіки держави.

КІБІК О. М.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
завідувач кафедри національної економіки,
доктор економічних наук, професор

ЕЛЕМЕНТИ СИСТЕМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ В ПОРТОВІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ

За умови розробки та реалізації ефективних антикризових заходів є вірогідність, що криза не буде мати катастрофічних наслідків та навіть може виявитися поштовхом розвитку будь-якої економічної системи в напрямку прогресивних змін. Розвиток системи антикризового управління є особливо актуальним для стратегічних підприємств, які мають значний потенціал, але діяльність яких не відповідає сучасним економічним умовам. Відновлення їх життєздатності є необхідною умовою розвитку економіки України. Серед таких суб'єктів особлива роль належить підприємствам портової діяльності України.

Функціонування і розвиток портового комплексу в кризовий період істотно обумовлює результати розвитку національної економіки. Стабільність функціонування підприємств портової діяльності гарантує ефективність функціонування переважної більшості елементів національної економічної системи.