

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Ансофф И. Стратегическое управление: пер. с англ. / И. Ансофф. пер. с англ. – М.: Экономика, 1989. – 520 с.
2. Макаренко М. В. Сутність транспортної інфраструктури та її місце у ринкових відносинах / М. В. Макаренко, О. А. Слободян // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Ч. 1, вип. 21–22. – С. 6–12.
3. Бондар В.В. Державно-приватне партнерство як базовий елемент інноваційного оновлення транспортної інфраструктури України / В.В. Бондар // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. – Випуск 13. – Частина 4. – 2015. – С. 105–108.
4. Садловська І. Формування інвестиційно-інноваційної концепції вдосконалення прогнозування й планування транспортної інфраструктури України / І. Садловська // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління» – 2012. – Вип. 20. – С. 34–46
5. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
6. Розпорядження КМУ від 3.09.2012 р. № 719-р «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр.» <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80>
7. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>
8. Біла Книга Європейської Комісії – План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи – Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі. – 2011. – 28 с.

УДК 334.722

Боняр С.М.

*доктор економічних наук, професор,
декан факультета управління і технологій
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного
Міністерства освіти і науки України*

ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ АГЕНТСЬКОЇ ОТРАСЛІ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКЕ ЕКОНОМІЧНЕ ПРОСТРАНСТВО

Данная статья посвящена анализу современного состояния агентской отрасли в Украине, а так же возможным перспективам ее развития. Рассмотрен рынок услуг на современном этапе развития морехозяйственного комплекса, проанализированы перспективные направления развития компаний. Освещены основные требования европейского сообщества к национальным агентствам, вероятность добиться соответствия требованиям в ближайшее время.

Ключевые слова: агентирование судов, рыночные взаимоотношения, институт морского права, ФОНАСБА, транспортная логистика, судозаход, торговый флот, международные перевозки.

Боняр С.М. ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ АГЕНТСЬКИХ ГАЛУЗЕЙ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР

Стаття присвячена аналізу сучасного стану агентської галузі в Україні, можливим шляхам та напрямкам її розвитку. Розглянуто ринок агентських послуг на сучасному етапі розвитку морегосподарського комплексу, проаналізовано перспективні напрямки розвитку компаній. Висвітлені основні вимоги європейського суспільства до національних агентств, ймовірність задовольнити їх найближчим часом.

Ключові слова: агентування суден, ринкові взаємини, інститут морського права, FONASBA, транспортна логістика, суднозахід, торгівельний флот, міжнародні перевезення

Bonyar S.M. INTEGRATION PROSPECTS OF AGENCY INDUSTRY IN UKRAINE IN THE EUROPEAN ECONOMIC AREA

This article analyzes current situation of the maritime agent industry in Ukraine, as well as the possible prospects of its development. Consider the market of marine business services during the latest decades and was analyzed the dynamics of development of companies Also were eliminated the main EU requirements to national agencies and possibility to satisfy them.

Keywords: ship's agency service, market relations, maritime law institute, FONASBA, transportation logistics, port call, international transportation.

Постановка проблеми. Для України, имеющей выход к побережью Черного моря, морские перевозки являются одной из значимых статей получения валюты. В статье описано современное состояние рынка предоставления услуг морского агентирования, который в настоящее время претерпевает серьезные проблемы. Активность работы сервисных компаний, к которым относятся и агентские, определяет уровень работы всей цепи транспортных перевозок, особенно морских.

Анализ последних исследований и публикаций. Известно значительное количество публикаций, направленных на изучение состояния морского агентирования. Наиболее современные работы таких исследователей, как Б. Буркинский, А. Демьянченко, А. Кибик, А. Целовальникова, А. Филипенко и дру-

гих, рассматривавших рыночные, экономические, правовые и хозяйственные аспекты деятельности сервисных компаний, оценивавших уровень услуг и быстродействие всей морской инфраструктуры. Среди исследователей проблем деятельности морских агентств следует отметить научные труды В. Виговского, И. Петрова, Н. Сергеевой, О. Полтавского, Д. Попова, а также публицистические (в специализированных изданиях) А. Бронцкого, И. Ландера, Н. Мирошниченко В. Селиванова, О. Чеботаренко. Обзор предшествующих публикаций показал высокий уровень изученности вопроса, тщательный и полный анализ состояния Украинского рынка.

Целью данной статьи является изучение состояния рынка морского агентирования на Украине в

изменившихся условиях, после изменения тарифной политики государства, а также, с учетом рекомендаций международных морских организаций FONASBA и ECASBA. Также предложены рекомендации по расширению рынка в современных условиях.

Изложение основного материала исследования.

С момента распада СССР и до настоящего времени агентские компании ориентируются на работу с нерезидентами. Резкое сокращение дефвейта украинского флота, начавшееся в 90-е годы, сопряжено с общемировыми проблемами, несовершенством законодательства Украины и соответственно желанием судовладельцев избежать налогов. По информации UNCTAD, в 1993 году совокупный тоннаж украинского торгового флота, т.е. судов вместимостью от ста регистровых тонн, составлял 6177000 тонн, что составляло 0,9% мирового торгового флота. Это было, в основном, наследство Советского Союза. В рейтинге крупнейших мировых морских государств Украина занимала 25 место. Однако уже к 2010 году дефвейт флота сократился практически в 6 раз по причине вывода устаревших судов из эксплуатации, и нараставшей перерегистрации под «удобные» флаги. Это привело к тому, что Украина оказалась на 72 месте мирового рейтинга [1]. Страна не смогла удержать контроль над собственными грузопотоками, обслужить их собственным флотом, брокерской сетью. Отсутствие экономической и законодательной поддержки национальных судовладельцев, отсутствие государственного протекционизма привело к исчезновению государственных судоходных компаний и оттоку флота под иностранный менеджмент, под юрисдикцию иностранных операторов. Агентский бизнес, работавший в государственном секторе, был винтиком планового механизма, работал на плановой основе и в результате смены подходов претерпел серьезные изменения. Установление рыночных взаимоотношений и разрушение традиционных хозяйственных связей сформировали новый рынок агентских компаний. Агентства монополисты ИНФЛОТ и ТРАНСФЛОТ потеряли монопольный статус, часть их подразделений трансформировалась в самостоятельные фирмы, часть сотрудников создали собственные мелкие агентства. Из-за экономического состояния страны и курсовой разницы даже один судозаход в месяц позволял существовать компании из 3-4 сотрудников. Такое положение вещей привело к тому, что к началу девяностых в украинских портах было зарегистрировано до 500 агентских компаний. Со временем конкурентная борьба вытеснила слабые компании с рынка, оставив на арене только сильнейшие морские агентства, обеспечивающие спектр услуг высокого уровня либо лоббируемые хозяевами терминалов и крупных экспедиторских фирм. Серьезным изменениям также подверглась структура национального морского судоходства Украины [2].

В настоящее время украинские судовладельцы практически не представлены на украинских рынках морских услуг. Причины, по которым сложилась эта ситуация, следующие:

- отсутствие спроса на услуги морской перевозки грузов со стороны представителей национальной внешней торговли,
- отсутствие национальных развитых институтов морского права,
- отсутствие собственного легального фрахтового рынка,
- отсутствие центральной системы транспортной логистики,

- отсутствие доступной и выгодной финансово-кредитной системы, обслуживающей морскую отрасль.
- отсутствие государственного участия и протекционизма по поддержке национальных компаний.
- высокий уровень налогообложения морского судоходства [3].

Вышеизложенное привело к тому, что к настоящему времени под удобные флаги ушло более 200 судов, принадлежащих украинским судовладельцам, вместимостью более тысячи регистровых тонн.

Известно, что международные перевозки, которые осуществляются морским транспортом, связаны с необходимостью регулирования различного рода формальностей при заходе в порт. Некоторые мероприятия нужно реализовывать еще до того, как судно прибывает в порт, другие после того, как судно уже будет находиться в порту, третьи – в период отправления судна из порта, определенную часть – после выхода судна в рейс. Как правило, судовладельцы не могут выполнять данные операции во всех портах, в которые заходит их суда, да и к тому же очень часто просто не обладают нужной квалификацией, поэтому в таких случаях целесообразен наем морского агента [4]. Агент распоряжается значительными денежными средствами судовладельца, дает рекомендации, оформляет разрешения. От компетентности сотрудников агентства, верности принятых ими решений, законности их действий во многом зависит коммерческий результат рейса. Намеренно либо случайно предпринятые действия приводят к серьезным финансовым потерям. В силу специфики отрасли рассматриваемого нами морского агентирования, производственная деятельность каждого судового агента является внешнеэкономической и должна базироваться на нормах как национального, так и международного права. В прошлом осталась государственная монополия – в 1992 году был опубликован указ президента о разрешении предпринимателям осуществлять все виды внешнеэкономической деятельности [5]. В том же году вышло дополнение к Закону Украины «О предпринимательстве», вменившее обязательное лицензирование агентской деятельности и делегировавшее право на выдачу лицензий на данный вид предпринимательства министерству транспорта Украины [6]. Это дополнение было направлено повышение профессионального уровня персонала агентских компаний, на соответствие менеджмента компаний международным нормам и стандартам. С другой стороны, лицензирование могло быть использовано как способ давления на предпринимателей, ограничение их прав и свобод. Под давлением бизнес общественности правительство поэтапно совершенствовало правовую базу агентской деятельности. Позднейшие постановления кабинета министров Украины 1993, 1994, 1995 годов изменяли сроки действия лицензий от 1 до 3 лет, варьировали стоимость от символической до 800 тыс. долларов. Суть дела от этого не менялась – лицензирование являлось инструментом воздействия на рынок морского агентирования в Украине. Часть разрешений оформляли на местах, непосредственно в портах, что способствовало протекционизму и попыткам монополизировать рынок. С целью противодействия неправомерным действиям отдельных компаний, направленным на захват рынка, в 1993 году агентские компании объединились в Ассоциацию морских агентов Украины (АМАУ) [7]. Вместе с антимонопольным комитетом АМАУ играла важную роль в разгосударствлении и демополизации рынка услуг морского агентирования. В результате

совместных усилий в законе «О лицензировании», опубликованном в 2000 г., лицензирование агентской деятельности в Украине было упразднено [8]. За эти годы рынок морского агентирования наполнился значительным количеством морских агентских компаний различных форм собственности, с различным уровнем сервиса, крупных и мелких. Создалась здоровая конкурентная среда. Кардинальные изменения в экономической сфере морского агентирования произошли в 2015 году, с отменой государственного тарифного регулирования стоимости услуг. Указом Министерства транспорта Украины был снят один из самых значимых барьеров на пути к свободному конкурентному рынку [9]. Казалось бы, долгий путь к рыночным отношениям пройден, остается только привлекать клиентов справедливыми ставками и высоким уровнем услуг.

На деле серьезными препятствиями на пути к европейскому уровню свободного рынка морского агентирования для Украины остались протекционизм и отсутствие контроля добросовестности действий морского агента. Частный капитал, допущенный к приватизации портовых структур, предпочитает создавать локальную монополию на все услуги, предоставляемые на терминале: «карманные» – морской агент, портовый экспедитор, таможенный брокер, шипчандлер скорее норма, чем исключение. Трансинвестсервис, Ильичевский рыбный порт, терминал НИБУЛОН, Ильичевский зерновой терминал – далеко не полный список портов обслуживаемых единственным агентством. Попытки составить честную конкуренцию встречают противодействие руководства терминала и обречены на неудачу. В таких портах наблюдается полное отсутствие контроля за действиями сотрудников компании, у терминальных морских агентов есть все возможности для завышения стоимости своих услуг, при одновременном снижении их качества. Случаи недобросовестности со стороны отдельных морских агентств, низкий уровень профессионализма, слабые коммуникативные навыки, а порой и случаи прямого мошенничества не остаются незамеченными и находят свое отражение в недоверии к отечественным компаниям со стороны судовладельцев [10]. Повысить степень доверительности к морским агентствам, гарантировать защиту интересов судовладельцев призвана международная морская организация FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents). Это добровольное объединение национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов призвано разрешить две основные задачи – защитить интересы морского агента и подтвердить гарантию качества и надежности его услуг [11]. Независимо от страны регистрации, чтобы стать членом FONASBA, агентской компании необходимо соответствовать ряду требований, в частности:

1. Быть действительным членом национальной ассоциации, уже входящей в FONASBA или являющейся кандидатом в члены.
2. Руководствоваться и постоянно соответствовать нормам и правилам ведения профессиональной деятельности FONASBA
3. Соответствовать критериям качества FONASBA на момент вступления в членство
4. Иметь минимально необходимое страховое покрытие для возмещения рисков профессиональной деятельности и/или ошибок и упущений сотрудников компании в первоклассном международном страховом обществе

5. Показывать высокий уровень профессиональной деятельности, соответствие действующим национальным законам и правилам, а именно:

5.1.1. Проводить финансовую политику, обеспечивающую раздельное движение средств компании и каждого принципала.

5.1.2. Обеспечивать должный образовательный уровень сотрудников, поощрять обучение и сертификацию сотрудников в соответствующих международных и национальных профессиональных организациях.

5.1.3. Контролировать соответствие профессиональной деятельности компании принятым стандартам. При выявлении случаев несоответствия таковые должны быть устранены в течение месяца. При несоблюдении сроков национальная ассоциация направляет рапорт в исполнительный комитет FONASBA для принятия решения по отзыву членства.

Для информирования потенциальных заказчиков ежегодно публикуются списки национальных ассоциаций, названия агентств а также перечень национальных, правительственных и международных стандартов, которые отвечают требованиям FONASBA. Таким образом, судовладельцы имеют возможность не только выбирать качественное обслуживание, но и получают гарантии благонадежности контрагента. Следует признать, что вышеприведенные требования направлены, в основном, на защиту прав и интересов потребителей услуг, а именно судовладельцев. В настоящее время на рынке агентирования Украины нет ни одной компании, полностью соответствующей требованиям FONASBA. Для полноценного соответствия всем требованиям требуется привлечение значительных материальных ресурсов, дополнительное обучение персонала, пересмотр взаимоотношений с АМАУ, заключение дополнительных договоров, сертификация сотрудников и самой компании. Взамен агент получает подтверждение европейского уровня своих услуг и возможную корпоративную поддержку при решении спорных вопросов. На фоне ужесточения конкурентной борьбы членство в FONASBA становится дополнительным преимуществом, показателем уровня высокого профессионализма компании, свидетельствует о ее признании соответствия европейским стандартам.

Выводы:

1. Локальные монополии на частных терминалах и в портах препятствуют созданию европейской конкурентной среды в сфере агентирования.
2. Необходимым и важным шагом для интеграции страны в европейское логистическое пространство является вхождение морского агентского сообщества Украины в FONASBA.
3. Сложившаяся в Украине экономическая ситуация, спад деловой активности, общее состояние сферы морского бизнеса затрудняет решение вопроса о полноценном соответствии уровню европейских рынков.
4. Вхождение морского агентского сообщества Украины в FONASBA отвечает в первую очередь интересам судовладельцев и налагает дополнительные обязательства на агентов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н. Морские перевозки: учебник. Одесса. Изд-во «Феникс», 2013 – 421 с.
2. Гагарский Э.А., Кириченко С. А. Об операторе смешанных перевозок // Логистика. 2011. – № 1. – С. 8-9.

3. Гаспарян В.Р., Пятаков Е.А. Информационное обеспечение перевозок экспортно-импортных грузов как элемент логистического управления // «Инфраструктурное обеспечение коммерческой деятельности предприятий». – Ростов-на-Дону : РГЭУ «РИНХ», 2013. – С. 126-131.
4. Кудюкин А.А. Правовые аспекты морского агентирования. Учебно-методическое пособие. – Одесса : Феникс, 2013. – 262 с.
5. Указ Президента Украины № 44 от 19 марта 1992 года [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://jurconsult.net.ua/zakony/zakon_show.php?zakon_id=2057&dbname=laws_rus_1992
6. Закон «О внесении изменений и дополнений в Закон Украинской ССР «О предпринимательстве» от 15 октября 1992 года № 2697-XII [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://consultant.parus.ua/?doc=003PNF280F&abz=02777>
7. Цели и задачи деятельности Ассоциации морских агентств Украины АМАУ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://vseprost.com/tseli-zadachi-amau/>
8. Закон Украины о лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности от 1 июня 2000 года № 1775-III [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.profiwins.com.ua/legislation/laws/86.html>
9. Приказ Мининфраструктуры № 239 от 10 июня 2015 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://v-b.com.ua/news/view/1559/2014/08/20/>
10. Ярмолович Ю.Р. Оценка уровня принципала при заключении фрахтовых сделок. Судовождение, Сборник научных трудов. Одесса, 2012, – вып. 21. – С. 248-251.
11. Quality Standard [Electronic resource] – Mode of access : <https://www.fonasba.com/>

УДК 3321:(631.14:633.1)

Гашевса А.О.

*здобувач кафедри обліку, аудиту і управління фінансово-економічною безпекою
Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету*

СТАН ВІТЧИЗНЯНОГО ЗЕРНОВИРОБНИЦТВА ТА НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ

У статті обґрунтовано значення сучасного зерновиробництва, здійснено порівняння тенденцій виробництва зерна у сільськогосподарських підприємствах Дніпропетровської області і України в цілому. Проаналізовано динаміку врожайності зернових і зернобобових культур і виробництва зерна сільськогосподарськими підприємствами Дніпропетровщини і України. На основі аналізу виявлено основні напрями підвищення конкурентоспроможності сільськогосподарських підприємств зернового підкомплексу.

Ключові слова: зерновиробництво, зерно, урожайність, валовий збір, конкурентоспроможність.

Гашеева А.А. СОСТОЯНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЗЕРНОПРОИЗВОДСТВА И НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

В статье обосновано значение современного зернопроизводства, проведено сравнение тенденций производства зерна в сельскохозяйственных предприятиях Днепропетровской области и Украины в целом. Проанализирована современная динамика урожайности зерновых и зернобобовых культур и производства зерна сельскохозяйственными предприятиями Днепропетровской области и Украины. Выявлены основные направления повышения конкурентоспособности сельскохозяйственных предприятий зернового подкомплекса.

Ключевые слова: зернопроизводство, зерно, урожайность, валовой сбор, конкурентоспособность.

Gasheeva A.A THE STATE OF THE DOMESTIC GRAIN PRODUCTION AND IMPROVING ITS COMPETITIVENESS

The article substantiates the importance of modern grain production, a comparison of the trends of grain production in agricultural enterprises of Dnipropetrovsk region and Ukrain. Analyzes the current dynamics of productivity of grain and leguminous crops, and grain production by agricultural enterprises of Dnipropetrovsk region and Ukraine. The basic directions of increase of competitiveness of agricultural enterprises in grain subcomplex.

Keywords: grain production, grain yield, total yield and competitive ability.

Постановка проблеми. Питання підвищення конкурентоздатності та економічної ефективності зернового підкомплексу як основи для продовольчої безпеки країни стають нині все актуальнішими. Це зумовлено низкою причин. До основних із них можна віднести комплекс причин, що заважають повноцінному розвитку зернового підкомплексу: нестача насінневого матеріалу, низька врожайність (в порівнянні із західними аналогами), неплатежі за поставлену продукцію, брак якісної вітчизняної сировини для переробки, високий моральний і фізичний знос основних фондів, низький відсоток (порівняно із західними технологіями) виходу цільового продукту, неефективні і недостатні механізми державної підтримки та регулювання й інші проблеми.

Таким чином, актуальним є аналіз та оцінка перспектив комплексного розвитку виробництва зерна з урахуванням необхідності забезпечення продовольчої безпеки регіону та країни загалом і підвищення

їх конкурентоздатності на внутрішньому і зовнішньому ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми підвищення конкурентоздатності виробників зерна в Україні завжди привертала увагу багатьох вчених-аграрників. Значний внесок у вирішення зазначених проблем зробили М.Д. Безуглий [1; 4], М.В. Присяжнюк [1; 8], М.В. Зубець [1; 3], В.Я. Месель-Веселяк [1; 4; 8], П.Т. Саблук, М.М. Федоров [1]. Основний напрямок роботи з виробництва зерна у кожному регіоні, районі й господарстві, на думку цих дослідників, полягає в поглибленні спеціалізації і концентрації виробництва на всіх рівнях його організації; оптимізація структури посівів, освоєння науково обґрунтованих сівозміш; удосконалення розміщення зернових культур у напрями поглиблення спеціалізації базових районів кожної області з виробництва зерна; оптимізація міжрегіональних потоків зерна і продуктів