

МОРСЬКА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА

УДК 656.61

УКРАЇНА В СВІТОВІЙ МОРСЬКІЙ ТОРГІВЛІ

Котлубай О.М.

Рассматриваются современные трансформации мировой морской торговли и ее сегменты, приемлемые для Украины исходя из исторических и экономических особенностей развития. Рассмотрены основные направления развития морского транспорта Украины

З кожним роком все більше зростає значущість транспортних комунікаційних систем для світової економіки та життєдіяльності людства. Це пов'язане як з посиленням процесу міжнародного розподілу праці, так і з глобалізацією світової економіки. При цьому переважна більшість світових торговельних зв'язків (97%) здійснюється морем. Якщо у середині 50 років минулого століття на кожного жителя планети перевозилося за рік 250кг всіх видів вантажів, а загальна вартість фрахтових платежів складала близько 15 млрд. доларів США, то у 2008 році на одного жителя вже було перевезено 1250 кг. вантажів, загальна ж сума фрахтових платежів тільки вантажовласників з неморських країн перевищувала 100 млрд. доларів США (більше четвертої частини загальних світових фрахтових платежів у 2007р.), а частка судноплавства у загальному індустріальному продукті всіх країн світу у 2007-першій половині 2008 рр. вже перевищувала 10 відсотків [1]. Якщо на середину минулого століття нафта та нафтопродукти складали переважну більшість всіх морських перевезень (понад 65%) то сьогодні їхня частка складає менше 35%, а перевезення готової продукції, суховантажної сировини та виробів подальшого переділу значно збільшилося. Останнє – результат поглиблення світового розподілу праці, коли вартість однієї людино-години у «Старому світі» значно перевищує аналогічний показник у країнах ПСА навіть з урахуванням вартості транспортування комплектуючих туди та готової продукції назад. Найкращим образом це можна показати на прикладі суднобудівної промисловості та виробництва товарів народного споживання у Китаю. Вартість однієї тони дедвейту будівництва суден у Китаю була майже у 2 рази нижча за європейську, навіть за умови закупівлі на зовнішньому ринку практично всього високо технологічного комплектуючого обладнання завдяки низькій частці заробітної платні яка складала 4-6% загальної вартості, що майже у 10 разів менше за європейську та капіталомісткості виробництва, яка за деякими оцінками на так званих «greenfield yards» не перевищувала 3% [2]. До цього слід додати практично повну відсутність витрат на охорону праці, докільця, тощо. Теж саме відноситься і до виробництва автомобілів, побутової техніки та інших товарів народного споживання. Значна кількість так званого «ширвжитку»

виробляється взагалі «надомно» і за безцінь збирається кооперацією для відправлення закордон, наприклад, для звичайних майок це складає не більше 10 доларів за 100 штук [2]. Вартість фрахтових платежів доставки «ширвжитку» з Китаю у Старий світ не перевищує 15 ам. центів на одному кілограмі (1800 доларів США за 20' контейнер у 2007 - 1-й половині 2008р.) [3], що для однієї одиниці товару (тапочки, майки, дитячі іграшки, тощо) складає навіть менше одного центу. Ціна ж реалізації цього товару у країнах Старого світу не менше 1,5-2 євро за одиницю. Тобто кінцева рентабельність становить у середньому 1166%. Ця цифра якнайкраще свідчить о безглуздість будь-яких спроб організувати імпортозаміщення цих товарів у країнах споживання, навіть за умови економічної кризи. Таким чином, з часом потоки цих товарів будуть тільки збільшуватись, що відкриває для України відповідно як погрози скорочення внутрішнього виробництва відповідного асортименту (яких неможливо усунути), так і можливості, завдяки вигідному географічному розташуванню, входження у світові транспортно-технологічні системи їх доставки.

Історична інтернаціоналізація судноплавства та сучасні прагнення економічно розвинених країн забезпечити ефективне, екологічно безпечне пересування вантажів призвели до організації на базі існуючих транспортних галузей окремих транспортно-технологічних систем (ТТС) доставки, які формуються вже не за галузевими (окремі види транспорту) а за товарними та територіальними ознаками [4]. Так можна виділити нафтоналивну, газову, контейнерну, хлібно-зернову, вугільну, рудну, металовиробну, деревинну, добриво-хімічну, паромно-ролкерну ТТС, які мають ярко виражену територіальну організацію. Основою кожної ТТС є спеціалізований транспорт з наземними терміналами, визначені комерційно-правові умови та схеми (маршрути) доставки, які становлять найменші перешкоди на шляху вільного просування товарів.

Відповідно до цього стратегічними цілями входження України до світових ТТС буде забезпечення ефективного використання національного транспортно-транзитного потенціалу який історично та економічно притаманній Україні сфері міжнародного розподілу праці, в якій власні ресурси використовуватимуться найбільш ефективним чином і сприятимуть розвитку інших сфер національної економіки та підвищенню добробуту людей. За умови існуючої структури транспортного комплексу, Україна може розраховувати на скільки-небудь суттєву і ефективну участь тільки у ТТС які принципово можуть проходити її територією. Це гілки контейнерної, нафтоналивної, хлібно-зернової, вугільної та добриво-хімічної ТТС, які спираючись на існуючі в Україні портові потужності, а частково й на експортний або імпорتنний потенціал можуть створити настільки економічно привабливі умови перевезення, що це стане вирішальним фактором переорієнтації існуючих схем транспортування вантажопотоків. Особливе місце займатиме газопровідна ТТС як основна на сьогодні система забезпечення країн Європейського континенту найважливішим з існуючих паливно-енергетичних ресурсів.

У свою чергу, маючи величезний транспортно-транзитний потенціал, Україна станом на сьогоднішній день створила для себе негативний імідж майже за всіма ТТС, які могли б проходити її територією [5]. Може єдиним

винятком ще залишаються залізничні ТТС у напрямку схід-захід, оскільки українські митники до сьогодні ще не винайшли способу повного вивантаження залізничного составу на прикордонній станції. Відсутність економічно прийнятних правових умов пересування транзитних вантажів територією України. Наслідком цього є те, що серед усіх чорноморських портів тільки українські мають резерви перевантажувальної спроможності, оскільки завантажуються транзитом за залишковим принципом. Навіть переробивши більше мільйону одиниць двадцяти футового еквіваленту (ОДЕ) контейнерів, відповідно у 2007 і 2008 роках з фінансового обігу України щорічно виключалося близько 1 млрд. доларів США платежів за їх транспортування, а це приблизно 125 млн. доларів недоотриманих надходжень до Державного бюджету. До цього можна додати втрати від реверсного використання нафтопроводу Одеса-Броди, переорієнтації більшості високо тарифних вантажів на порти Балтії, Туреччини, Румунії, навіть Молдови.

Основним стримуючим фактором входження України у сучасні світові ТТС є відсутність розуміння принципово нових економічних основ їх формування, функціонування та розвитку. Ми привикли жити й живемо за старими економічними принципами, коли транспортні комунікації розвиваються відповідно до потреб: оцінка попиту, обґрунтування обсягів перспективного вантажопотоку на напрямку під який розраховується потреба у транспортних засобах, терміналах, тощо. Це навіть позавчорашній день, бо ще вчора Європа пішла шляхом ініціювання перевезень за визначеними схемами та засобами. Це і транспортні осі і автомагістралі моря і судноплавство малого тоннажу, виключення однокорпусних суден у наливних та балкерних перевезеннях. Всі вони ініціювались та розвивались за допомогою окремих програм, які створювали економічні умови, формували відповідне мислення та надавали фінансову підтримку. Особливістю України і ще одним негативним фактором є відсутність власних фінансових ресурсів як джерела інвестицій. Тому в якості пріоритетних ТТС перш за все повинні розглядатися ті, які не потребують значних капітальних вкладень. За таким підходом в Україні необхідно визначити критерії значущості кожної ТТС для економічної безпеки країни. Визначити економічно і політично доцільні ступені, форми та засоби національної участі країни у її функціонуванні, виходячи з надзвичайної обмеженості власних ресурсів, після чого розробити відповідні шляхи їх реалізації за часом вирішення пріоритетних завдань.

Однак у всіх випадках негайного вирішення потребують проблеми першочергового розвитку морського транспорту, оскільки всі основні транспортні зв'язки здійснюватимуться морем. З цього приводу в інституті сформована система цільових установок, принципів та пріоритетів розвитку торговельного мореплавання за рівнями досягнення та часовими етапами, в основі якої лежить забезпечення стійкого попиту з боку національних експортерів та імпортерів на послуги з перевезення вантажів морем, яке досягатиметься подвійним віднесенням фрахтових платежів на собівартість виробництва для цілей оподаткування.

Аналіз застосування принципів ГАТС до української практики показує, що для їхньої реалізації, з урахуванням відкриття вільного доступу на внутрішні водні шляхи, потрібні значні зміни в організації судноплавства, які повинні

мати місце одночасно зі змінами всієї правової і господарської систем країни. В результаті, авторами створено принципово нову модель, за якою національне суднопластво, з часом, органічно увіллється, перш за все у європейську систему, яка відрізняється навіть від світової більш суворим застосуванням високих стандартів, перш за все, безпеки та якості судноплавних послуг.

Це принципове положення зумовлює необхідність радикальної перебудови наявного зовнішньополітичного, адміністративно-управлінського, економічного, та техніко-технологічного базису розвитку та функціонування національного суднопластва не просто на засадах ринкової економіки, без будь-якого безпосереднього втручання держави. Створена модель функціонування, ґрунтується на організаційно-економічному механізмі, прийнятному світовій спільноті, який одночасно, найкращим чином, сприятиме розвитку національного судноплавного бізнесу. Звісно, це, перш за все, податкове і митне поле які мусять бути адекватними тим, в яких функціонують судноплавні компанії наших основних конкурентів. Це й організаційно-правове підґрунтя яке повністю захистить потенційних інвесторів і кредиторів українського торговельного суднопластва, щоб інвестори не вимагали реєстрацію суден у офшорній зоні, не виводили українські судна під іноземні прапори. Крім того, розроблена модель, не є просто якоюсь копією того, що має місце у країнах відкритої реєстрації, проти чого виступає ІМО, МОП та ЄС такий сценарій зараз мав місце у Монголії, Грузії, Франції (реєстр острову Кергелен) та інших країн. Це модель розвитку торговельно-промислового суднопластва за власним національним сценарієм, в якій ефективно функціонування національного суднопластва ґрунтується, принаймні на початковому етапі, на використанні власної вантажної бази, але на умовах суто конкурентного доступу до неї всіх без винятку судовласників зі всіх країн світу, при цьому модель використовує існуючі природні переваги національних судовласників і не чіпляє конкурентних засад міжнародного суднопластва.

Поєднання національних особливостей, світових тенденцій і Європейського досвіду, перед усе, зумовило застосування принципу системності щодо розвитку суднопластва, який є провідним при формуванні національної політики у цій сфері і передбачує не тільки урахування всіх складових, що формують таку політику, а й їх певних напрямків розвитку які будуть передбачать економічно вигідний для України сценарій, як це робиться Євросоюзом та іншими морськими державами.

Сучасному морському суднопластву властивий комплекс проблем пов'язаних з прагненням судовласників максимально скоротити витрати судноплавного бізнесу. Особливу актуальність це прагнення набуло на початку 80-х років минулого сторіччя, у зв'язку з настанням періоду застою в світових морських перевезеннях при одночасному піку об'ємів флоту, що будується, закладка якого відбулася ще в середині 70 років. Високі витрати на оплату праці і соціальне забезпечення плавласду, що досягали 40% і більш в структурі собівартості утримання флотів ТМД, високі вимоги по забезпеченню безпеки суднопластва, а значить і відповідні їм витрати, високі податки зробили неконкурентоспроможними більшість флотів ТМД, у порівнянні з флотами нових морських держав (НМГ). Виходом для судовласників ТМД стала існуюча ще з 30-х років практика торгівлі прапорами, так званий «boutique

register». Цілий ряд держав, названих державами «зручного» або «дешевого» прапора, з нерозвиненою економікою виявили для себе можливість заробляти на наданні свого прапора для реєстрації іноземних суден на умовах, в економічних відносинах набагато більш вигідних, ніж в ТМД. Це привело до того, що за 10 подальших років флот ТМД значно скоротився і склався в 1990 році майже половину від величини 1980 року. Одночасно з цим погіршився стан світового флоту, підвищився його вік, зросла аварійність, значно погіршилися екологічна обстановка, умови праці і соціального забезпечення плавскладу. Понесла збиток і економіка ТМД: скоротилися об'єми суднобудування в Європі, знизилися темпи розвитку супутніх галузей, скоротилася притока надходжень до бюджетів європейських країн і, що саме головне, над зовнішньою торгівлі цих держав нависнула загроза фрахтової залежності. Тобто, виникла ситуація, яка сьогодні властива економіці України.

Тепер, вже уряди ТМД почали шукати способи запобігання подальшого відтоку тоннажу і повернення суден під прапори своїх держав. Оскільки в основі процесу відтоку суден, що з часом поширювався, лежали економічні причини, то і протидіяти цьому відтоку було слід теж суто економічними методами. Накопичений в ТМД до кінця 80 років досвід державного субсидування національного судноплавства свідчив про його низьку ефективність, та і лібералізація економіки, що постійно прискорювалася обмежувала можливості вживання методів відкритого протекціонізму. Альтернативою стала необхідність змінити умови реєстрації суден під національним прапором. Проте, обґрунтувати співгромадянам необхідність встановлення для судноплавного бізнесу податкових пільг і, що саме головне, більш низьких, ніж в середньому по країні, стандартів оплати праці і соціальної захищеності плавскладу виявилось так само неможливим.

Щоб уникнути цього, ТМД пішли шляхом відкриття других реєстрів: залежних (офшорних), або міжнародних (альтернативних) у яких умови оподаткування, складу екіпажу та працевлаштування стали значно ліберальніші ніж у основних реєстрах. Так, виник перший в світі другий (залежний) реєстр суден, який було засновано в порту Берген (Норвегія) у 1987 році. Норвегія пішла за принципом розумної достатності, встановивши жорсткий контроль за дотриманням правил безпеки мореплавання і охорони навколишнього середовища і, одночасно, лібералізувавши оподаткування результатів діяльності і умови найму моряків (тільки капітан судна повинен бути громадянином Норвегії). І, на сьогодні, Норвезький міжнародний реєстр судів (НМРС) – найбільш успішно функціонуюча подібна організація в якій зареєстровано більше 90% тоннажу, плаваючого під норвезьким прапором. І, хоча, частка флоту під національним прапором в загальному тоннажі цієї країни складає близько 43%, це якнайкращий показник для першої п'ятірки найбільших морських держав (вище тільки біля Китаю – 51%). Успіх НМРС фахівці пояснюють наявністю в цій країні сильних морських традицій, які об'єднують не тільки судовласників, а і профспілкових менеджерів, власників банків, вантажовідправників і, що, напевно, найголовніше – керівників уряду і урядових посадовців.

Застосування других міжнародних реєстрів дозволило ТМД повернути під свої прапори значну кількість суден і на кінець 2002 року, наприклад,

близько 60% флоту під італійським прапором було зареєстровано у міжнародному реєстрі, а всього під іноземними прапорами залишилося лише 29,5% італійського тоннажу [6], при тому, що загальне податкове навантаження (усі податки та обов'язкові платежі) у італійському міжнародному реєстрі суден складало близько 10% з прибутку.

Таким чином, якщо першопричиною встановлення національної приналежності суден була можливість здійснення ефективних протекціоністських заходів підтримки і надання переваг національному судноплавству для забезпечення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі, то причина виникнення в ТМД других альтернативних реєстрів судноплавства – превентивний захід по захисту власної зовнішньої торгівлі від можливої загрози виникнення фрахтової залежності. Інакше кажучи, відбувся поворот морської політики від державного протекціонізму до загальної лібералізації.

Сказане свідчить, що жорсткі умови забезпечення національної приналежності суден і компенсуючий їх високий рівень державних субсидій і дотацій судноплавного бізнесу – пережиток політики протекціонізму. Інтернаціоналізація морського судноплавства не може спиратися на національні обмеження, які негативно впливають на розвиток як торгового мореплавання так і всієї міжнародної торгівлі.

Зрозуміло, що ніякої економічної мотивації для реєстрації і будівництва флоту в Україні не існуватиме доки не буде вирішене питання пільгового оподаткування судноплавного бізнесу на рівні, який забезпечить його конкурентоспроможність на регіональному фрахтовому ринку. Росія вже вирішила цю проблему шляхом створення Міжнародного реєстру суден, при реєстрації в якому судно дефвейтом, наприклад, 10 тис. т. сплачуватиме за рік усього 2,5 тис. доларів США, заробляючи при цьому більше мільйона доларів прибутку [7]. А судовласники з таких країн як Росія, Греція та Туреччина – наші перші конкуренти на Чорноморському фрахтовому ринку балкерних перевезень. Хіба зможуть українські судовласники витримати таку конкуренцію. Звісно, що ні. Тому, якщо Урядом України сьогодні не буде прийнято кардинальних рішень, перш за все, про лібералізацію системи оподаткування судноплавного бізнесу, то завтра зовсім не залишиться флоту, що плаватиме під українським прапором, а зовнішня торгівля України підпаде під повну фрахтову залежність, українські товари втрачатимуть конкурентоспроможність на світовому ринку з усіма наслідками, що з цього витікають.

В інституті обґрунтовано також й альтернативні варіанти та підходи щодо вирішення актуальних проблем становлення морського транспорту як зрілої ринкової структури, яка здатна до виживання, функціонування та розвитку у конкурентно-ринковому середовищі. Перш за все це необхідність створювати власну систему торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де усі ланки (виробництво, споживання, торгівля і транспортування) знаходяться в тісному взаємозв'язку з торгівельно-промисловим судноплавством. Це особливо важливо в умовах сьогоденної гострої конкуренції, коли кожному учаснику ринку потрібно вишукати ресурси доданої вартості.

Пріоритетними для української держави слід вважати, перш за все фрахтові ринки металу, насипних та навальних вантажопотоків, що зароджуються в Україні. Уже в даний час відзначається стійка тенденція обмеження доступу і витиснення з цих ринків українських виробників і перевізників. При цьому, за всіма прогнозами, тверда цінова конкуренція буде зростати.

Становлення України як морської держави перед усе потребує розвитку судноплавства, портової діяльності та інфраструктури приморських регіонів, що являє собою необхідну умову ефективного входження України практично у всі світові ТТС.

Торговельне судноплавство. Розвиток морського транспорту, як найважливішого фактора прискореного розвитку економіки й інтеграції України у світову економічну систему, передбачає наявність сучасного морського торговельного українського флоту, конкурентоспроможного на світовому фрахтовому ринку, здатного забезпечити потреби, народу України, фрахтову незалежність національної зовнішньої торгівлі, ефективне використання транзитного потенціалу України та експорт транспортних послуг шляхом:

- створення конкурентоздатного по відношенню до провідних морських держав рівня та механізму оподаткування судноплавної діяльності, залучення додаткового морського та річкового тоннажу під Державний прапор України в результаті організації українського міжнародного реєстру суден;

- розробки та впровадження, поряд з традиційним способом державного регулювання, комплексу інших заходів сприяння національному судноплавству, які не суперечитимуть загально визнаним міжнародним нормам;

- введення митних преференцій для судноплавних компаній, суднобудівних і судноремонтних підприємств, українських моряків;

- підвищення захищеності майнових інтересів судновласників;

- створення стимулюючих законодавчих умов для відновлення та розвитку:

- інфраструктури управління судноплавством (інституцій з морського права, транспортної логістики, фрахтування суден, інформаційних систем управління, інтегрованого інтермодального обслуговування тощо);

- сучасного службово-допоміжного, технічного, рятувального, місцевого флоту;

- забезпечення конкурентного доступу до національної вантажної бази за критеріями економічної доцільності;

- забезпечення підвищення рівня безпеки судноплавства, державної підтримки розробки безпечних та екологічно чистих технологій перевезення, використання нових, екологічних видів судового палива, перспективних транспортних засобів та схем транспортування;

- докорінного покращення соціального забезпечення та захисту моряків.

Головним чинником прискороного розвитку морського транспорту України є цілеспрямовані заходи держави зі створення належних законодавчих і економічних умов, зокрема із зростання інвестиційної привабливості усіх гілок інфраструктури судноплавства.

Свобода та безпека судноплавства забезпечується шляхом:

- забезпечення у внутрішніх водах та територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародному морському праву та міжнародним стандартам безпеки судноплавства;

- забезпечення дотримання на судах, що плавають під прапором України, міжнародних стандартів;

- захисту інтересів України, вітчизняного судноплавства в міжнародних організаціях, використання інструментів регіонального, європейського та міжнародного співробітництва задля відстоювання цих інтересів під час розробки, прийняття та впровадження міжнародних стандартів в галузі судноплавства з урахуванням пріоритету безпеки судноплавства;

- постійного розвитку усіх гілок національного законодавства з урахуванням міжнародного морського права та на підставі міжнародних стандартів в галузі судноплавства;

- забезпечення функціонування та розвитку державної системи забезпечення безпеки судноплавства;

- зміцнення системи державного управління у сфері безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапору, держави порту й прибережної держави;

- забезпечення належного рівня державного нагляду за судноплавством, технічного нагляду за морськими суднами та береговою інфраструктурою судноплавства, здійснення аналізу безпеки функціонування об'єктів і суб'єктів судноплавства, зокрема на підставі розслідування аварійних морських подій, вжиття ефективних заходів з їх попередження та підвищення рівня безпеки судноплавства;

- розвитку та забезпечення ефективного функціонування національної системи пошуку та рятування на морі;

- забезпечення функціонування державного органу виконавчої влади, відповідального за виконання обов'язків морської адміністрації відповідно до міжнародних стандартів;

- здійснення моніторингу морської діяльності іноземних країн, зокрема із захисту та збереженню морського середовища, у Чорноморсько-Азовському басейні та інших районах світового океану.

Державна система забезпечення безпеки судноплавства повинна стати ефективним інструментом вирішення завдань державної морської політики. Мають функціонувати на рівні вищих світових стандартів такі основні складові цієї системи, як:

- навігаційно-гідрографічне, гідрометеорологічне, картографічне забезпечення судноплавства;

- морській зв'язок, глобальна система зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства лоцманське, буксирне та льодове

проведення та регулювання руху суден;

- система експлуатації українських судноплавних шляхів і суден;
- система реагування та ліквідації аварійних забруднень морського середовища.

Ефективна портова діяльність є необхідною умовою забезпечення розвитку власної зовнішньої торгівлі та ствердження України як транзитної держави.

Створення необхідних умов для розвитку морських портів та портової діяльності забезпечується шляхом впровадження комплексних заходів сприяння (державної підтримки):

підвищенню рівня конкурентоспроможності українських портів і портових операторів;

оновленню, розвитку та будівництву інфраструктури портів, що є у державній власності, включаючи підхідні канали, акваторії, гідротехнічні споруди, шляхи наземного сполучення, засоби навігаційного забезпечення судноплавства та інші;

резервування земель транспорту, відведення їх у користування морським портам з метою випереджаючого розвитку транспортного комплексу України;

розвитку морських та внутрішніх судноплавних шляхів відповідно до європейських і світових стандартів;

розвитку економічної конкуренції на ринку портових послуг, впровадженню сучасних логістичних принципів організації транспортної роботи, підвищенню ефективності використання міжнародних транспортних коридорів;

впровадженню безпечних та екологічно чистих технологій портових робіт, випереджаючому розвитку контейнерних перевезень.

Розвиток приморських регіонів. Одною з основних складових забезпечення ефективної участі України у міжнародних ТТС є регіональний аспект, тобто створення умов для динамічного збалансованого соціально-економічного розвитку приморських регіонів, повне використання переваги їх розташування. Це досягається шляхом:

випереджаючого розвитку морегосподарської складової в економіці приморських регіонів, зокрема транспортних і комунікаційних систем, інформаційних технологій, банківської і ділової сфери, житлового і рекреаційного будівництва, соціальної інфраструктури;

сприяння міжрегіональному та міжнародному співробітництву у сфері морегосподарської діяльності, розвиток прибережної торгівлі;

виявлення резервів існуючого морегосподарського потенціалу приморських регіонів та їх повне і ефективно використання;

підтримки та розвитку соціальних напрямків морегосподарчої діяльності, задоволення потреб людини, її здоров'я та соціальної захищеності;

розвитку нових напрямків здійснення морегосподарської діяльності;

формування системи соціально-економічної безпеки приморських регіонів на основі об'єднання зусиль державних і недержавних інституцій, суспільства в цілому щодо дотримання безумовних пріоритетів у застосування

екологічно чистих технологій здійснення морегосподарської діяльності, запобігання заповіданню шкоди та недбалому ставленню до навколишнього морського та прибережного середовища;

активної транскордонної співпраці у сфері морегосподарчої діяльності, перш за все за рекреаційними, екологічними, транспортними, соціальними напрямками;

розвитку морської освіти і науки, пріоритетне залучення населення приморських регіонів до сфери морегосподарської діяльності.

Враховуючи важливість судноплавства для розвитку світової економіки, ЄС, ОЕСР, СОТ спрямовують зусилля на якнайбільшу лібералізацію діяльності в цій сфері, забезпечення суто конкурентного доступу до вантажної бази. Особливо це стосується таких секторів світового фрахтового ринку як перевезення нафтоналивних та насипних вантажів. Саме останні забезпечують практично весь стратегічний експорт України і тому принципи розвитку судноплавства України повинні бути такими, які підтримуватимуться європейською та світовою спільнотою.

Саме визнання та реалізація зазначеного, на основі поєднання за звичаєм суперечних критеріїв розвитку які властиві зовнішньому та внутрішньому економічним механізмам, становить сутність змін які необхідно провести в національній економіці для формування сучасної морської транспортної політики України, над їх змістом інститут працює вже досить тривалий період.

Багатогранність наукових підходів до вирішення однієї з найскладніших проблем суспільства полягає у визначенні методологічних засад сталого розвитку міжнародного морського судноплавства за умови застосування принципово нових конкурентних підходів, які на сьогодні, навіть у Євросоюзі, не використовуються всіма його країнами у повній мірі. При цьому, важливою умовою розвитку судноплавства є відтворення в українському суспільстві морських традицій, які майже втрачені за період незалежності країни. Це твердження підкріплюється світовим досвідом, який підтверджує, що тільки ті країни в яких морські традиції поширені на все суспільство досягають значного успіху у цій сфері. Прикладами є Норвегія, Греція, Великобританія, в яких значна частка державного бюджету формується за рахунок торговельного судноплавства та суміжних з ним сфер діяльності.

Теоретико-методологічні основи формування національної морської політики які розроблені в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень містять концептуальні основи морської політики України та економіко-правовий механізм який включає проекти нормативних актів для створення необхідного правового поля. В контексті функції узагальнення та інтеграції сучасних поглядів та підходів до функціонування та розвитку торговельного судноплавства, формування національної морської політики подано у розрізі проблеми оптимізації розвитку національного морського транспортного комплексу за критеріями, що забезпечують ефективність позиціонування ресурсного потенціалу у системі глобалізації та інтеграції. Нормалізований розвиток і функціонування судноплавних компаній та торговельних портів націлюються на досягнення загальної економічної безпеки країни та поширення експорту транспортних послуг. При цьому враховуються важливі задачі управління раціональністю використання капітальних та

трудоу ресурсів морського транспортного потенціалу України в умовах глобалізації ринку морських транспортних перевезень, обґрунтовується науково-методичне забезпечення концептуальних засад, достатнього і ефективного розвитку національного торговельного флоту в умовах, що склалися в Україні після отримання нею незалежності.

Пропонуємо зміни до існуючого законодавства враховують особливості механізму формування економічних результатів морських транспортних підприємств в умовах циклічності функціонування фрахтового ринку і недосконалого характеру конкуренції між провідними судноплавними компаніями. Враховуються також економічні взаємовідносини, які склалися між суміжними видами транспорту і вантажовласниками, на основі чого обґрунтовуються науково-практичні рекомендації щодо збалансованості економічних інтересів морського транспорту і споживачів його продукції та роль державних інституцій у забезпеченні цього процесу. Останнє знайшло відображення в розробленій інститутом концепції Національних правил з ціноутворення та перевезення вантажів у змішаному наземно-водному сполученні. На цій підставі підсилюється економічне стимулювання оптимальних економічних результатів як на транспорті так і в економіці в цілому.

При обґрунтуванні змін до існуючого законодавства сформульовано принципи, сутність та систему внутрішніх та зовнішніх відносин щодо функціонування та розвитку в країні торговельного судноплавства, розкрито його місію в економічній системі країни і сформовано економіко-організаційний механізм розвитку, заснований на створенні системи принципово нових економіко-правових відносин та захисту майнових прав судновласників, фінансових інтересів інвесторів і кредиторів та економічних відносин між державою, судновласниками й операторами флоту, що знайшло своє відображення у проекті Закону Про міжнародний реєстр суден України. Його прийняття забезпечить економічну привабливість будівництва флоту в Україні та утримання його під українським прапором, тобто надійні основи фрахтової незалежності України, та прискорення темпів розвитку її економіки.

У ситуації, що склалася, доцільний рівень розвитку національного морського транспорту з урахуванням особливостей прояву зовнішньополітичних факторів повинний встановлюватися не просто за критеріями забезпечення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі й ефективної участі в перевезеннях вантажів світового фрахтового ринку, а враховувати необхідність забезпечення конкурентоспроможності на світових товарних ринках товарів стратегічного експорту країни та групи транзитних вантажів, перевезення яких забезпечує ефективне використання транзитного потенціалу країни та найбільші надходження до Державного бюджету.

Створюючи умови для забезпечення розвитку України, як морської держави необхідно спиратися на досвід великих морських країн, в основі успіхів яких, перед усім, є наявність у суспільстві розвинених морських традицій, завдяки яким кожен урядовець, кожен банківський службовець, кожен профспілковий функціонер та й взагалі кожен член суспільства розуміє, що вкладання у цю сферу людської діяльності дає більш ніж трикратну віддачу в цілому по всіх галузях національної економіки, і розглядає, перед усім,

розвиток, морської діяльності як пріоритетний напрямок розвитку національної економіки. Саме цього нам необхідно домогтися і в Україні.

Список використаних джерел

1. UNCTAD/ Trade and Development Report, 2009 (/TDR/2009) – UN, Geneva, 2009, 218 p.
2. China Loses its Competitive Edge in Clothing, *juste-style.com*, 22 July 2008. www.wto.org/english/info_e/unreg_e.htm/
3. UNCTAD/ Review of Maritime Transport, 2008 (/RMT/2008) – UN, Geneva, 2008, 213 p.
4. Dynamar, Dynaliners Trades Review 2009, 120 p.
5. WCO Trends and Patterns Report – *A Capacity-Building Estimate; From Words to Action to Implementation*, June 2008. www.wcoomd.org.
6. UNCTAD/ Review of Maritime Transport, 2004 / Report by the UNCTAD secretariat -UNITED NATIONS New York and Geneva, 2004. – 153 p.
7. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся создания Российского международного реестра судов./май 2005 г. / <http://www.seanews.ru>

Abstracts

A. Kotlubay

Ukraine is in world sea-born trade

Article present transformations of world sea-born trade and its segments, acceptable to Ukraine coming from the historical and economic features of development are examined. Basic directions of development of marine transport of Ukraine are considered.