

**BASICS OF DEVELOPMENT CONCEPTS OF MERCHANT SHIPPING  
ON BLACK SEA**

**СОВРЕМЕННЫЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ТОРГОВОГО  
СУДОХОДСТВА НА ЧЕРНОМ МОРЕ**

*Sergey Debel*  
*Дебель С.И.*

---

*У статті представлені сучасні трансформації відбуваються у світовій політиці, а саме ринок торгівлі послугами, який регулюється в тій чи іншій мірі з боку більш 40 міжнародних організацій, при цьому домінуюча роль у цій роботі Конференції ООН з торгівлі та розвитку та Всесвітньої торгової організації з тарифів і послугам. Однак лібералізація ринку послуг є односторонньо спрямованою і забезпечує економічні вигоди, в першу чергу тим країнам, які здійснюють великомасштабну політику фінансово-економічної підтримки власних суб'єктів господарської діяльності у відповідній сфері. Таким чином, по всій видимості перший, початковий етап розвитку морської індустрії слід пов'язувати зі створенням механізму забезпечує можливість ефективного здійснення господарської діяльності всіма суб'єктами морської галузі регіону.*

Currently the market of trade in services is regulated greater or lesser extent by more than 40 international organizations. In many of them is going started in early 80's active development of basic principles and rules of international trading of services. The dominant role in this paper regarding the scope of maritime trade belongs to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

This international organization is dealing primarily with the economic aspects of international shipping. In its sphere of activities are involved issues related to the operation of liner conferences, development of multimodal transport, increasing of efficiency of operation of ports, protection of interests of shippers, development of the merchant fleet, cooperation of relevant States in the field of merchant shipping, functioning of the market mechanism of supply and demand for tonnage, shipping, terms of registration of vessels, etc. These questions are constantly on the agenda of Committee of development of sectors of services related to maritime transport services.

Another international organization which has significant influence on the regulation of international services trade is the World Trade Organization on Tariffs and Services (GATS), created in 1994. The intensive development of services trade objectively contributed to the creation of such a global organization, that like GATT organizations, focused on the regulation of international trade of goods, could regulate international relations on transactions in the services sector.

Services trade is determined by GATS as offer of services through the following four ways.

From the territory of one side to the territory of the other side (eg, communication services, transport services). This so – called cross-border provision of services. Only the service itself (for example, the information transmitted by fax, transportation of goods and passengers) is moved across the border: there is no commercial presence or movement of an individual – the service provider to the territory of the country, where the consumption of services.

In the territory of one side user services on of other side (eg tourism – services come to the country to foreign tourists). This consumption of services by citizens of the country – recipient of the service in the country – the service provider;

Through commercial presence units providing services one side on the territory of the other party (eg, activity of institutions in the country of banks with foreign capital). This is supply of services through commercial presence of a legal entity. Representative office or subsidiary companies on the territory of the country supplying the consuming country.

Physical persons one side on the territory of the other side, such as realization of building catalogues, including supervision, consulting activity, all sorts of professional services – medical, legal, etc.

Such approach to the definition of what is considered foreign trade of services is currently being used not only in the GATS, but also in other international agreements (North American Agreement on free trade zone. Agreement between the EU and the countries of Eastern and Central Europe, an Association Agreement on Partnership and Cooperation between Russia and the EU). Currently, the international practice, in the negotiations on external trade in services, mode of access to the market of services of service providers of the countries involved in such negotiations is fixed as on the above scheme.

The role of international organizations in the regulation of the GATS services trade is extremely high. Activity of this organization is focused on deepening and broadening the liberalization of international services market. However, the liberalization of services is a unilateral and provides economic benefits, especially for those countries, that carry out a large-scale economic and financial policies to support their own subjects of economic activities in the relevant field. Inclusion of international transport services in the sphere of control of the organization creates for Ukraine new economic and political conditions that need to be considered in the development of its national maritime policy. Non-alignment of Ukraine to this organization does not protect her maritime transport and the internal market of maritime transport of services from the effects of these conditions. This is explained by the fact that national regulation of navigation in countries that joined GATS, should be brought into accordance with the requirements of this world organization. Therefore, Ukraine providing preferential treatment to foreign companies should keep in mind that she is not entitled to rely on such a reactive mode by the contracting party if that party has not acceded to GATS. At the same time accession to GATS implies free access of foreign shipping companies on the Ukrainian freight market, which in return, under prevailing in the country's financial and economic situation can be described as the economic collapse of the national merchant shipping.

Ukraine's accession to the organization, activity of which focuses on the development of competition rules on the world market of services of economically

highly developed countries, could serve as an additional stimulus to accelerate economic reforms in the country if there were necessary economic preconditions. Joining the GATS with effective economic levers of government regulation and economic and financial support to enterprises of the maritime industry could contribute to higher “openness” of Ukrainian economy not only in the international market of goods, but also of services.

The most acceptable way to resolve this situation is development of certain actions within the framework of the BSEC (Black Sea Economic Cooperation) aimed at counteracting some GATS provisions, which do not allow developing of properly national merchant shipping. The matter is that all countries BSEC have similar problems in terms of access to the internal market for services of competitors from highly economically developed countries, especially the countries of the EEU. As part of the implementation of the state support for the development of transport markets BSEC countries could be developed certain Concept of development of the maritime industry of the region, directed on limiting for a certain time period of free access for ship-owners of economically developed countries in the Black Sea freight market.

Most likely the main purpose of the Concept of development of the maritime industry should be providing of the efficient functioning of all elements of the maritime industry of BSEC Member States. In this context, developing concept should be directed on the one hand on the development of collaboration, cooperation and coordination of the elements of the marine industry of BSEC Member States, on the other – at limiting of competition from the respective companies of third countries in relation to the countries of BSEC.

In the beginning of the development of the processes of collaboration and cooperation should be provided for the establishment of each country's most favored nation treatment with respect to the fleets of other countries of the region, elaborated the principles of collaboration and cooperation on the basis of features, geopolitical interests, the state of the economy in general and the maritime industry particularly of each country – member of the BSEC. At the same time, common to all countries – participants of the BSEC seems to be a need for the implementation of state support and protection of the national shipping. Direction of such support, meaning software and information, financial, economic and administrative – legal forms of must be coordinated and linked taking into account specific developing situation and stages of development of cooperation between countries.

Coordination of forms of administrative-legal support of national ship-owners of the region should, apparently, be directed at limiting of the access of third countries ship-owners to transport operations performed to / from the Black Sea region. This should be linked, firstly, to define and establish the special status of the Black Sea straits, differentiation of fees collected from different flags, the introduction of significant limitations in terms of tonnage of ships through the Straits of third countries in relation to the BSEC countries, etc.. Secondly, to restrict access to the domestic freight market BSEC of third countries is necessary to introduce restrictions on the opening of the territories of the BSEC countries branches, representative offices of shipping companies of third countries, with the simultaneous development of cooperation between BSEC members. Thirdly, needed coordinated

development of national systems for redundancy traffic that would can be arranged, both by national and international, meaning of the BSEC Member States, basis. In the first case, the BSEC member countries take etc.. In the first case, the BSEC participants countries accept the rules and proportions in which, for example, the first priority is given to the transportation of the national carrier, the second priority - the carrier BSEC countries, and then all the other carriers on the same basis. In the second - cargo base of all member countries of the BSEC to be unity and mastered by carriers of these countries on the principles of, for example, cargo or freight pool. Also are possible various combinations of these approaches, depending on the direction of transportation, shipping forms of organization, and other factors. At the same time with measures to restrict access to the ship-owners of third countries in the Black Sea market it is necessary to provide openness and attractiveness of the region for transit traffic and transportation corridors. For this purpose, it is necessary to adopt policies to attract for cooperation within the BSEC countries of the Caspian basin, the Danube River Basin, as well as countries with no outlet to the sea, but are potential consumers of services maritime industry BSEC.

Financial and economic support should developed taking into account introduction of certain administrative – legal forms, so that the most of the their action. Thus, for example, should reserve not all cargo flows and transport but only those that are considering the use of tonnage in the other direction, ensure the maximization of the financial results of ship-owners BSEC. Economic instruments that allows you to solve such problems is being designed and can be applied in practice. Besides financial and economic support should include the complete elimination of double taxation, any financial pledges and other sanctions reduce activity in commerce and navigation of the BSEC Member States. In all cases, the financial and economic support should provide the economic interest of entities of the maritime industry of the region in the implementation of cooperation and collaboration and the attractiveness of the region from the standpoint of transit traffic flows and organization of transport corridors. This circumstance is related to the choice of certain procedures to distribution of the results of cooperation and collaboration, as well as to minimize transport costs while improving transport services. This can be achieved not by the competition, but on the basis creation of the association entities of the maritime industry with the delegation to this association some of its authority to implement relevant activities.

Software and information support should be based on conduct at the national and international level research, analytical reviews and forecasts of shipping, shipbuilding, trade, both as regionally as on a global scale to ensure that the subjects of the maritime industry economic information needed for strategic decision-making and to carry out daily activities. Software and information support should include the establishment of joint banks, databases and research, organization of direct access to the necessary information, primarily for the freight operations, the navigation safety, the environmental protection. In the implementation of software and information support, there is the problem of its financial support. And individual business entities and society in general need to carry out the development of science with the achievement of a certain level of economic development therefore now expect a substantial funding of this sphere is hardly advisable. In this regard, it is necessary to

work more closely with the centers of marine science and education, which historically formed objectively. The largest of these centers is in Odessa. As forms of cooperation on the very beginning the scientific units can be offered on the competitive basis or subsequent participation in the distribution of results, or straight equity when it comes to ensuring economic entities necessary economic information.

Thus, apparently the first, the initial stage of development of the maritime industry should be associated with the creation of a mechanism to permit effective implementation of economic activities by all entities of the maritime industry in the region. At this stage are unlikely to be feasible, or any major financial patronage (such as loans or guarantee substantial tax breaks, subsidies, grants, etc.) on the part of the state as such, but the measures to ensure the maximization of profit in the first ship-owners will create the prerequisites revitalization and other areas of the marine industry.

Initiated at the present time in the first place by the ship-owners measures to release shipping companies from taxation, or provide significant tax benefits allocated to them loans and grants, in principle, are relevant, but their implementation, in view of the difficult economic conditions and financial constraints of most states region in the near future is likely to be difficult. In addition, without the development of specific economic and financial issues, that is, determining the values of the reduction in the budgets of the countries concerned, immediately after the introduction of benefits and the expected increase in revenue in the long term, no one would introduce incentives such benefits. On this basis, the focus should be given to the introduction of the concept of administrative and legal nature, related to redundancy for ship-owners BSEC such shipments that will create conditions for improving their final financial and economic results, which in turn will provide an opportunity to accumulate funds for the modernization and fleet replenishment.

At the same time the reservation is an element of traffic restrictions of free competition and are not supported by the EU, to integrate into all nations seek region. Therefore, the solutions of this kind, it is very difficult to accept as part of a single country, while the action as a whole BSEC, especially in the case of joint cargo base all BSEC countries, will not have a pronounced discriminatory and should be evaluated by all as a forced and necessary measure for the development of activity of the subjects of the maritime industry in the region.

The initial step in terms of ensuring the development of coordination and cooperation among the BSEC Member States in the field of maritime industry could be the opening of the Black Sea cargo-passenger line. Her organization seems appropriate along the coast in a closed circuit in two opposite directions (Istanbul, Burgas, Constanta, Odessa, Yalta, Novorossiysk, Sochi, Sukhumi, Batumi, Trabzon, Istanbul), but the question requires a more detailed study to determine all the operating and economic parameters of such a line.

The reform of the external economic mechanism in conjunction with the participation of Ukraine in the first place within the BSEC and the World Trade Organization will facilitate the transition to the real market relations, based on the actual financial and economic situation of the countries, which employ the same criteria for evaluating farm and foreign trade operations. The degree or level of

participation of each business entity state in the international trade in services will depend on the conditions of the world market, compliance with laws that require the involvement of the GATS with the actual current economic situation within each individual region or country that provide truly equitable economic relations and rules for the implementation of this type of business.

### *References*

1. Lipinskaya A.A. Problems preferences national ship-owners // Transport complex of Ukraine: the economy, the organization and development. Collection of scientific papers. – Issue 9-10. – Kiev : IKTPPTS, 2001. – P. 65-74.
2. Mogilevkin I.M. Maritime traffic in the world economy and international relations: Modern functional and spatial problems. – M. : Nauka, 1992. – 152 p.
3. Tarasenko N.M. The protektsionizm in the international trade (for the example of the European Union). – Odessa : Astroprint, 1999. – 80 p.

### *Аннотация*

В настоящее время рынок торговли услугами регулируется в той или иной степени со стороны более 40 международных организаций. Во многих из них идет начавшаяся еще в 80-е годы активная разработка основополагающих принципов и правил международной торговли услугами. Доминирующая роль в этой работе относительно сферы морской торговли принадлежит Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

Торговля услугами определяется о ГАТС как предложение услуги посредством следующих четырех способов.

С территории одной стороны на территорию другой стороны (например, услуги связи, транспортные услуги). Это так называемое транс граничное оказание услуг. Только сама услуга (например, информация, переданная по факсу, транспортировка грузов и пассажиров) перемещается через границу: здесь нет ни коммерческого присутствия, ни перемещения физического лица – поставщика услуг на территорию страны, где происходит потребление услуги;

На территории одной стороны потребителю услуги другой стороны (например, туризм – услуги приезжающим в страну иностранным туристам). Это потребление услуг гражданами страны – получателя услуги на территории страны – поставщика услуги;

Посредством коммерческого присутствия единиц, оказывающих услуги одной стороны на территории другой стороны (например, деятельность учрежденных в стране банков с участием иностранного капитала). Это поставка услуг через коммерческое присутствие юридического лица. Представительство или дочернюю компанию поставляющей страны на территории потребляющей страны.

Такой подход к определению того, что считать внешней торговлей услугами в настоящее время используется не только в ГАТС, но и в других международных соглашениях (Североамериканское соглашение о зоне свободной торговли. Соглашение между ЕС и странами Восточной и Центральной Европы об ассоциированном членстве, Соглашение о партнерстве

и сотрудничестве между Россией и ЕС). В настоящее время в международной практике, в переговорах о внешней торговле услугами, режим доступа на рынок услуг поставщиков услуг из стран, участвующих в таких переговорах фиксируется также по вышеприведенной схеме.

Роль международной организации ГАТС в регулировании торговли услугами чрезвычайно велика. Деятельность этой организации ориентирована на углубление и расширение либерализации международного рынка услуг. Однако либерализация рынка услуг является односторонне направленной и обеспечивает экономические выгоды, в первую очередь тем странам, которые осуществляют крупномасштабную политику финансово-экономической поддержки собственных субъектов хозяйственной деятельности в соответствующей сфере. Включение международных транспортных услуг в сферу контроля этой организации создает для Украины новые экономико-политические условия, которые необходимо учитывать при разработке ее национальной морской политики. Неприсоединение Украины к этой организации не оградит ее морской транспорт и внутренний рынок морских транспортных услуг от влияния этих условий. Это объясняется тем, что национальное регулирование судоходства в странах, присоединившихся к ГАТС, должно быть приведено в соответствие с требованиями этой всемирной организации. Поэтому Украина, предоставляя льготный режим для иностранной компании, должна иметь в виду, что она не вправе рассчитывать на подобный ответный режим со стороны договаривающейся стороны, если эта сторона не присоединилась к ГАТС. Вместе с тем, присоединение к ГАТС предполагает свободный доступ иностранных судоходных компаний на Украинский фрахтовый рынок, что в свою очередь, при сложившейся в стране финансово-экономической ситуации, можно охарактеризовать как экономический крах национального торгового мореплавания.

По всей видимости основной целью Концепции развития морской индустрии должно быть обеспечение эффективного функционирования всех элементов морских отраслей участников ЧЭС. В этой связи, разрабатываемая концепция должна быть направлена с одной стороны на развитие сотрудничества, кооперации и координации элементов морской индустрии членов ЧЭС, а с другой – на ограничение конкуренции со стороны соответствующих компаний третьих стран по отношению к странам членам ЧЭС.

Программно-информационная поддержка должна основываться на проведении на государственном и межгосударственном уровне исследований, аналитических обзоров и прогнозов развития судоходства, судостроения, торговли как в региональном так и в мировом масштабах для обеспечения субъектов морской индустрии экономической информацией, необходимой как для принятия стратегических решений, так и для осуществления повседневной деятельности. Программно-информационная поддержка должна предусматривать создание совместных банков, баз данных и результатов исследований, организацию прямого доступа к необходимой информации, в первую очередь для осуществления фрахтовых операций, обеспечения безопасности мореплавания, охраны окружающей среды. При осуществлении программно-информационной поддержки существует проблема ее финансового обеспечения. И отдельные

субъекты хозяйствования и общество в целом осуществляют потребность в развитии науки с достижением определенного уровня своего экономического развития поэтому в настоящее время ожидать существенного финансирования этой сферы вряд ли целесообразно. В этой связи необходимо осуществлять более тесное сотрудничество с теми центрами морской науки и образования, которые исторически объективно сложились. Наиболее крупным из таких центров является Одесса. В качестве форм сотрудничества на начальном этапе можно предложить привлечение научных подразделений, или на конкурсной основе, или с последующим участием в распределении результатов, или на непосредственном долевым финансировании, когда речь идет об обеспечении субъектов хозяйствования необходимой экономической информацией.

Таким образом, по всей видимости первый, начальный этап развития морской индустрии следует связывать с созданием механизма обеспечивающего возможность эффективного осуществления хозяйственной деятельности всеми субъектами морской отрасли региона. На этом этапе вряд ли будут осуществимы какие либо крупные финансовые протекции (как то кредиты или их гарантия, существенные налоговые льготы, субсидии, дотации и т.п.) со стороны государств как таковых, однако меры по обеспечению максимизации финансового результата в первую очередь судовладельцев позволят создать предпосылки активизации деятельности и других сфер морской индустрии.

Начальным этапом в части обеспечения развития координации и сотрудничества стран членов ЧЭС в области морской индустрии могло бы стать открытие черноморской грузопассажирской линии. Ее организация представляется целесообразной вдоль всего побережья по замкнутому контуру в двух взаимно противоположных направлениях (Стамбул, Бургас, Констанца, Одесса, Ялта, Новороссийск, Сочи, Сухуми, Батуми, Трабзон, Стамбул), однако вопрос требует более детальной проработки для определения всех эксплуатационно-экономических параметров такой линии.

Реформа внешнеэкономического механизма в сочетании с участием Украины в первую очередь в рамках ЧЭС и во Всемирной торговой организации будет способствовать переходу на реальные рыночные отношения, с учетом фактического финансово-экономического положения стран, при которых применяются одинаковые критерии оценки внутривнутрихозяйственных и внешнеторговых операций. Причем степень или уровень участия каждого субъекта хозяйственной деятельности государства в международной торговле услугами будет зависеть от условий мирового рынка, соблюдение законов которого требует участия в ГАТС с учетом реально складывающейся экономической ситуации в пределах каждого отдельно взятого региона или страны, что обеспечит действительно справедливые экономические отношения и правила осуществления данного вида коммерческой деятельности.