

МОРСЬКА ЕКОНОМІКА ЯК ЧИННИК ПІДНЕСЕННЯ КРАЇНИ MARITIME ECONOMY AS THE FACTOR OF PROSPERITY OF THE COUNTRY

Володимир ПАРСЯК,
доктор економічних наук,
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, Миколаїв



Volodymyr PARSYAK,
Doctor of Economics,
Admiral Makarov National University
of Shipbuilding, Mykolaiv

Серед чисельних визначень економіки, що мають відношення до тієї чи іншої наукової галузі, зосередимось лише на одному: діяльність, пов'язана з утворенням матеріальних умов життя людей. З огляду на її масштаби вирізняють економіку світову або окремих держав, регіонів, міст, сфер господарювання (наприклад, морського транспортного комплексу, сільського господарства, суднобудування тощо)¹. Упродовж дискусій, які відбуваються у професійних співтовариствах (наукових та підприємницьких), усе частіше згадують про «економіку моря» або «морську економіку».

Свого апогею вони сягнули напередодні та відразу після ухвалення у 2009 році Кабінетом Міністрів «Морської доктрини України на період до 2035 р.», але (хіба що з меншою інтенсивністю) продовжуються дотепер. Автори згаданого документу, до речі, не застосовуючи безпосередньо терміну, про який ідеться, тим не менш фактично визначили його зміст: процес отримання вигоди від використання та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Азовського та Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства.

Таким чином, незвичне для широкого загалу словосполучення при уважному до нього ставленні наповнюється конструктивним змістом. Тим більше в контекстах регіонального розвитку прибережних територій, населених пунктів, що географічно, а тому й історично пов'язують своє минуле, сьогодення та майбутнє з морем. Переконливі приклади – не так вже й далеко. Розташоване на півночі Німеччини місто Гамбург ретельно зберігає та сумлінно збільшує вікові морські традиції, які визначають його своєрідний характер, утворюють міцне підґрунтя піднесення, попри будь-які фінансово-економічні кризи. Природною рушійною силою, центром тяжіння чималих доходів є порт². Воно й не дивно: через ці та інші «морські ворота» проходить майже половина експорту та імпорту країни. Але цим бізнес-активність не вичерпується. Достатньо згадати мореплавців, рибалок, світового рівня розробників океанічної та офшорної техніки, суднобудівників.

Вони, до речі, теж відчули на собі наслідки загострення конкурентної боротьби на світових ринках. Японія, Південна Корея, Китай добряче спустошили їхні портфелі замовлень, у тому числі й спеціальних суден. А ще недавно здавалося, що в сегменті круїзних лайнерів, яхт класу «люкс» особливо великих розмірів, поромів типу «Ро-Ро»³, контейнеро-, продукто-, газо- та хімовозів, патрульних, пошукових, науково-дослідницьких суден, буксирів) німецьким фахівцям ніколи не буде рівних. Однак вони не виявляють жодних ознак паніки. Продовжуючи відстоювати опановані позиції у традиційних

сферах, шукають себе у виробництві офшорних вітрових електростанцій, екологічних суден та платформ, пропонують послуги з ремонту та модернізації тощо.

Щільно пов'язана з морем економіка і благополучної Норвегії. Тож не дивно, що головний різновид вантажного транспорту, який використовують у цій скандинавській країні, – морський. Понад 90% тоннажу торговельного флоту зайнято міжнародними перевезеннями. Серед джерел видобутку електроенергії часта гідроелектростанцій перевищує 99% (і жодної атомної). Великі поклади газу розвідано та розробляються в Північному, Норвезькому й Баренцовому морях. У структурі експорту важливе місце займають судна, нафта, видобута на континентальному шельфі, нафтопродукти, риба та продукти з неї.

На потужний локомотив розвитку Піднебесної перетворилася китайська економіка моря [1]. Її валова продукція у 2011 році сягнула 720 млрд. доларів США⁴ (9,7% від ВВП країни). На її підприємствах зайнято 34,2 млн. громадян. КНР має в розпорядженні величезний потенціал морських перевезень (щороку 20 портів здатні обробити 100 млн. тонн різноманітних вантажів, 90% зовнішньої торгівлі опосередковано морським транспортом. Побудовані тут судна експортуються у 169 країн).

Але спочивати «на лаврах» ні в кого й гадки немає. Навпаки, Державний комітет у справах розвитку і реформ у вересні минулого року затвердив пілотний проект з розвитку морської економіки у портовому місті Тяньцзінь. Передбачається формування механізмів, які сприяли б стабільному її піднесенню. З 2010 року аналогічні проекти втілюються у житті у провінціях Шаньдун, Чжецзян, Гуандун, Фуцзянь [2].

Згадаємо також Японію, Сполучені Штати Америки, Південну Корею, Голландію або В'єтнам, який спромігся зайняти п'яте місце у світі за тоннажем побудованих суден, залишивши позаду навіть Росію⁵. Тож маємо достатньо підстав для висновку: якщо поруч «співають» свою споконвічну пісню хвилі, тільки затятий ледацюга здатен бідкатися про відсутність засобів для пристойного існування.

Серед чинників, які створюють природний фундамент економіки моря в Україні, – її надзвичайно вигідне географічне розташування, довжина морських кордонів та площа водного простору. Довжина берегової лінії Чорного та Азовського морів досягає разом 2782 км. За цим показником

(табл. 1) ми поступаємося США, Китаю, трохи Франції, але випереджаємо Німеччину, Польщу, а тим більше Голландію.

Незважаючи на таку перевагу, ще зовсім недавно голландська Damen Shipyards Group володіла **98,7% пакетом акцій ПАТ «Океан»**. Виходить, що праві ті, хто

Визначено сутність поняття та структуру «економіки моря», дано оцінку її теперішнього стану в Україні у порівнянні з провідними країнами світу.

The author defines the essence of the concept and structure of the term «maritime economy» and the current situation in Ukraine in comparison with global leading countries.

Таблиця 1. Довжина берегової лінії (ДБЛ) деяких держав, км [3]

Країни	США	Китай	Франція	ФРН	Польща	Голландія
ДБЛ	19924	14500	4,668	2,389	491	451

Таблиця 2. Зони морської акваторії

Найменування (довжина від берега)	Характеристика
Територіальні води (12 миль)	Беззаперечне, в межах міжнародних угод і національного законодавства, право власності на всі ресурси (живі й неживі)
Прилегли води (24 милі)	Держави здійснюють самостійну санітарну, імміграційну, екологічну та митну політику
Виключна економічна зона ⁶ (до 200 миль)	У держав є права регулювати в її кордонах будівельні роботи (прокладання трубопроводів, кабельних трас); використовувати морську інфраструктуру (штучні острови, установки, споруди) для економічних, науково-дослідницьких та екологічних цілей.
Континентальний шельф (не більше 350 миль або не більше 100 миль до позначки глибин у 2500 м)	Йдеться про морське дно (разом із його надрами), на якому прибережні країни здійснюють своє суверенне право розвідувати й видобувати природні багатства.
Відкрите море ⁷	Використовують для судноплавства, рибальства, руху літаків, здійснення дослідницьких проектів.

твердить: «розмір не має значення». Була б голова на плечах та бажання робити добрі справи, а не лише невпинно волати про «катастрофи» й негаразди.

Під юрисдикцією України в Азово-Чорноморському басейні перебуває майже 100 тис. км². Нагадаємо у зв'язку з цим, що Конвенцією ООН з морського права [4] передбачені зони морської акваторії, перелік яких наведений у **табл. 2**. З викладеного вище випливає:

а) Україна де-факто морська держава. Інша річ, що її можновладці, бізнесмени не завжди демонструють здатність раціонально впоратися з тим, що дісталось їм від Бога та попередніх поколінь. Потрібні приклади? Будь ласка: Чорноморське морське пароплавство (цього року йому ви-

повнилося б 180 років. Вічна пам'ять!), Очаківський мідієво-устричний комбінат, перехід під юрисдикцію Румунії майже 80% нафтогазоносного континентального шельфу в околицях острова Зміїний тощо;

б) перспективи, тим не менш, небезнадійні. Особливо з огляду на сумлінність мешканців великих та й «дрібних» країн, з якою вони опікуються збереженням своєї морської самобутності та, як мінімум, наслідувати їхній приклад.

Якщо узагальнити власні спостереження та проаналізувати доступну інформацію щодо господарської практики, то отримаємо наступний огляд видів діяльності, які у своїй сукупності та взаємозв'язку формують економіку моря (див. **рис.**). Абсолютно очевидно, що воно – нескінченне джерело різноманітних ресурсів. Маємо тут і залізомарганцеві поля, й будівельні матеріали (пісок, вапно, гравій), сіль, кам'яне вугілля (видобувають на шельфі Австралія, Велика Британія, Канада, Нова Зеландія, Японія). Морська вода – розчин чи не всіх елементів періодичної таблиці. Вона є джерелом магнію (майже 50% світового видобутку).

Експерти вважають недалекими часи промислового видобутку кобальту, бром, хрому, молібдену, літій, ванадій, міді, срібла і, хоч це й виглядає неймовірним, – золота. Інтенсивно з підводних надр витягують нафту (25% від загального видобутку), газу (10% частина). Для цього застосовують бурові платформи, спеціальні судна. Усе більшої уваги привертають до себе увагу поклади гідратного газу (за попередніми оцінками, близько 10 трлн.м³).

Біологічні ресурси моря – це природні запаси, а також штучно культивовані промислові організми (тріска, лосось, тигрові креветки, гребінці) та підводна флора. У багатьох країнах (Норвегія, Чилі, Японія, США, Канада) марікультура стала важливою частиною харчової індустрії. Факти свідчать: у наш час на підводних «фермах» вирощують понад 99% усіх атлантичних лососів і більш ніж 60% цього виду взагалі [5].

У супермаркетах Штутгарта (ФРН) на власні очі бачив німців, які залюбки купували... лисички – гриби, завезені

Рис. Панорама економіки моря



Таблиця 3. Світові морські перевезення [7]

Рік	Кількість суден, одиниць	Дефвейт, млн. тонн	Обсяг світових морських перевезень, млн. тонн
1995	33039	677,5	4712
2000	38917	761,9	5595
2005	39932	888	6846
2008	44553	1079,5	7755
2010	46650	1193,7	8400

з Білорусії. Переконали, що за умов застосування сучасних технологій та дотримання відповідних стандартів ніхто не відмовився б від мідій із Чорного чи Азовського морів. От вам і ще одна «візитівка» для побачення із закордонним споживачем. Якщо «сябри» спромоглися збільшувати експорт за рахунок дарів лісу, то чого ж ми моря цураємось? Воно ж поруч – лише руку простягни!

Може комусь здається, що несолідно перейматися такими «дрібницями»? Певен, що соромно купувати зі складу в Києві свіжоморожений делікатес, завезений у країну двох морів з Китаю, Чилі, Нової Зеландії!

На користь моря як глобальної логістичної сфери свідчать відомості Комісії ООН з питань розвитку й торгівлі (UNCTAD): більше 80% товарів, які залучені до міжнародного маркетингу, транспортуються морськими суднами. За останні 20 років обсяги морської торгівлі зросли майже удвічі (табл. 3). До того ж Україна має у своєму розпорядженні розгалужене портове господарство. Хоча маємо визнати, що лівова частка обороту вантажів (майже 60%) припадає на Одесу та Іллічівськ. Решта – «прихований резерв». Про те, що він є суттєвим, свідчить досвід роботи миколаївських докерів, які у 2012 році обробили 10 млн. 800 тис. тонн вантажів (це на 25% перевищує аналогічний показник за попередні 12 місяців).

А спростувати роль моря у відновленні здоров'я та розвитку духовних сил людини візьме на себе сміливість хіба що той, хто жодного разу не відчув на собі його цілющого бальнеологічного впливу. Разом з тим рекреаційна діяльність виконує не тільки медико-біологічні та соціокультурні функції. Її значення як локомотива економічного піднесення продемонстроване численними прикладами: Туреччина, Єгипет, Таїланд, Болгарія. Але поки вони нарощують обсяги туристичних потоків, вдосконалюють матеріально-технічну базу організованого відпочинку, чорноморське узбережжя України спотворюють пихаті котедрі нововиявлених нуворішів⁸.

Червоною стрічкою проходить кризь проблему економіки моря тема суднобудівна. Це цілком природно. Вона виростає на суднах, морській, океанічній техніці. Про яку б сферу економіки моря не йшлося, маємо «море» прикладів. Навіть розважаючись на воді чи під водою, без них не обійтися. А коли будемо, як залишити поза справою маркетингові дослідження, інжиніринг, технічну підготовку виробництва, інноваційний та інвестиційний менеджмент, морегосподарську транспортну логістику. А як потребує сучасне суднобудування схем фінансування, що відповідають вимогам сьогодення!

У таких інтелектуальних, наукоємних галузях здатен і повинен реалізуватися креативний потенціал нової генерації українців. І ця аксіома завершує логічний ланцюг: економіка моря позбавлена майбутнього без вищої школи з її науковими дослідженнями та освітніми послугами. Відповідаючи на запити господарської практики, вищі навчальні заклади мають також змінюватися: не вульгарно прилаштовуватися до зовнішнього середовища, а рухатись в авангарді загального прогресу.

У контексті викладених міркувань визначено перспективи єдиної у країні економічної школи, яка без малого 50 років

нерозривно пов'язана із суднобудуванням – Інженерно-економічного факультету Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова. Віднедавна цей структурний підрозділ отримав нову назву – факультет економіки моря. Аби бути їй гідними, вже тепер наповнюються новим змістом навчальні плани та робочі програми випусканих кафедр. Конструктивні ідеї підказує саме життя, а також запити підприємств та організацій, які мають відношення до предметної сфери.

Маємо з приємністю повідомити, що минулого року колектив факультету завершив роботу над проектом створення системи управління якістю своїх освітніх послуг. Отриманий від Державного підприємства «Миколаївстандартметрологія» сертифікат підтверджує, що вона відповідає вимогам ДСТУ ISO 9001-2009 «Системи управління якістю. Вимоги (ISO 9001:2008 Quality management system – Requirements, IDT).

ПОСИЛАННЯ

¹ З деякими з них добре обізнані лише фахівці, інші опиняються в центрі запеклих дискусій із залученням представників громадськості, засобів масової інформації. Так сталося, наприклад, з економікою вітчизняного суднобудування. Причина, на жаль, не з приємних – затяжна криза галузі з багатьма негативними наслідками (втратою ринків збуту, трудовою міграцією інженерно-технічних кадрів та висококваліфікованих робітників, фізичним і моральним старінням технологічного обладнання, припиненням інвестиційного процесу тощо).

² А він, звернімо увагу, розкинувся берегами Ельби, якій звідти до впадіння у Балтійське море – більше 100 км. Ну чим не Миколаїв або Херсон! За географічною ознакою та з заплоченими очима – жодної різниці. Ще й фору німцям дамо: шлях від міста над Бугом до Дніпровського лиману втричі коротший – 35 км.

³ Назва походить від англійського: roll on – roll off. Призначені, крім іншого, для перевезення колісної техніки (зокрема, легкових та вантажних автомобілів, вагонів, причепів, напівпричепів, спеціальної техніки), яка здатна заковуватися та скочуватися з вбудованих усередині судна рамп. Пороми беруть на борт і пасажирів. Це особливо зручно мешканцям островів, які зв'язані чи не щоденними маршрутами з континентом або сусідніми островами. Автор не один раз перебував у переважах цього транспортного засобу, перебуваючи на науковому стажуванні в Норвегії.

⁴ Рівень 2006 року перевищено більш ніж удвічі. Вражаючі темпи!

⁵ Добре пам'ятаю часи, коли сотні робітників із цієї країни допомагали виконувати замовлення підприємствам морського машинобудування (так вони називають галузь будівництва суден), зокрема на колишньому Херсонському суднобудівному виробничому об'єднанні. Допомогали та вчилися. І наставники були досконалі, і, як виявилось, учні талановиті.

⁶ Звертає на себе увагу, що у США, Японії, Великій Британії, Франції (усі – члени великої сімки) площа суші менша за виключно економічну зону, яка їм належить. Схоже, що ми відкрили нову закономірність: глибина «занурення» в економіку моря безпосередньо впливає на рівень піднесення країни.

⁷ Частина видів господарської діяльності в цьому просторі підпорядковується міжнародним конвенціям. Наприклад: «Про рибацтво та охорону живих ресурсів відкритого моря», «Про регулювання китобійного промислу», «Про збереження живих морських ресурсів Антарктики» і, звичайно, «Про запобігання забрудненню моря викидами відходів та інших матеріалів».

⁸ Будете, шановний читачу, в Коблево, не полінуйтеся, зробіть прогулянку пляжем у напрямку Очакова. Попід горою, біля студентського містечка відпочинку «Корабел» Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, якраз побачите таку прикрасу: із порушенням усіх існуючих норм, із каналізацією, виведеною у «саме синє в мирі Черное море мое», із саморобними хвилевідбивниками... Де тільки гроші беруться у мешканців тих «бунгалю». Але спитати, як виявляється, нікому. Ті, хто мав би (хоча б за посадою), – відпочивають за кордоном. Бо там – Економіка Моря! Там – «all inclusive».

ЛІТЕРАТУРА

1. Китайская морская экономика становится новым двигателем роста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://russian.people.com.cn/31518/7967897.html>.

2. В Китае утвержден пилотный проект по развитию морской экономики в Тяньцзиньне [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://russian.people.com.cn/31518/8408235.html>

3. Береговая линия стран мира [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.yestravel.ru/world/rating/geography/coastline/>.

4. Конвенция ООН по морскому праву [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057.

5. Разведение лосося на фермах (аквакультура) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sakhalin.ru/boomerang/salmon/baza/pages/6_5.htm

6. Состав мирового транспортного флота [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.morinfocenter.ru/worldfleet_sostav.asp.