

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ДЕРЖАВИ

У статті на основі теорії аналізу подається обґрунтування важливості розвитку України як морської країни. Розглянуто основні аспекти розвитку цієї галузі держави, особливо її Південного регіону, проаналізовано основи транзитного потенціалу, окреслено стратегію позиціонування України в глобальному морському ринку. Доведено, що посилення частки міжнародного поділу праці в стабілізації економічного зростання зумовлює підвищення значущості ринку морської торгівлі, а, отже, оптимізації його ресурсного стану.

Ключові слова: інтеграція, транзитні перевезення, міжнародний поділ праці, глобальний морський ринок, морська рента.

Актуальність теми обумовлена тим, що географічний потенціал України в глобальному ринку морської торгівлі не реалізований. Територіальне море, виняткова економічна зона країни, розмір якої трохи менший, ніж сухопутна частина України, змушує з увагою ставитися до її транспортного й іншого господарського освоєння. Однак морський фактор розвитку країни ще недостатньо осмислений, його вплив на розвиток всього народного господарства недооцінений, морський потенціал не використовується достатньою мірою. Для України, економіка якої залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку морського потенціалу країни як чинник її безпеки.

Мета роботи - дослідити необхідність розвитку морського потенціалу України для безпеки країни. Завдання статті полягає в аналізі основних аспектів розвитку світової торгівлі, основ національного розвитку морського транспорту, а також - у визначенні стратегії позиціонування України в глобальному морському ринку. Вибір об'єкта обумовлений відсутністю обґрунтування важливості розвитку України як морської держави. Предмет дослідження - необхідність розвитку відповідного потенціалу країни.

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Основною метою економічного розвитку будь-якої країни є забезпечення внутрішніх потреб і ефективність участі у світових економічних зв'язках [5, с.137]. Ці фактори визначають завдання розвитку морського транспорту.

Вигідне географічне розташування України, і в першу чергу - Південного регіону, створює об'єктивні передумови для збереження на довгострокову перспективу спеціалізації країни в міжрегіональному поділі праці на забезпечення морських транзитних зв'язків і їх комплексного обслуговування в морських

портах країни.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України обумовлюють її спрямованість на входження у світову економічну систему і насамперед на економічну інтеграцію з провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, призведе до зростання товарообмінних операцій та співпраці між країнами. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії та Близького Сходу. Однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні та пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах висуваються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, строків та вартості доставки. Згідно з цим стан транспортних комунікацій України має відповідати вимогам Європейської інтеграції.

В умовах глобалізації економічних відносин і посилення інтеграційних процесів необхідно визначити перспективні сукупні результати ізолюваного і взаємопов'язаного розвитку на основі мегапроектів. Вони, зрештою, повинні представляти цільові програми, які включають локальні проекти досягнення відповідності окремих ланок і усього логістичного ланцюга головним вимогам. Висока вартість і капіталомісткість вимагає концентрації ресурсів та управління грошовими потоками [1, с. 372].

У процесі залучення транзитних вантажів морські порти вступають у пряму конкурентну боротьбу з закордонними портами, що породжує особливу їх поведінку на ринку транзитних послуг. Головна відмінність полягає в більш вигідній участі портів в обслуговуванні транзитних вантажів. У результаті відбувається об'єктивний процес концентрації транзиту в окремих провідних портах і портових агломераціях країни, в яких склалися особливо сприятливі умови для його обслуговування: розвинена інфраструктура (транспортні підходи, складські площі, глибоководний причальний фронт і т. д.), великий припортовий промисловий потенціал, висококваліфіковані кадри і ін.

Специфіка ринку транзитних вантажів полягає в

підвищеному зацікавленні, яке демонструють зарубіжні, в першу чергу - сусідні чорноморські країни, до транзиту вантажів через територію України і її морські порти. Найбільш масштабно для української сторони цей інтерес втілюється через геоелекономічні фактори [2, с. 94]. У загальному плані під геоелекономічними факторами слід розуміти вияви переважно зовнішніх впливів (з-за межами України) на масштаби ділової активності вітчизняних суб'єктів ринку. Слід також зазначити, що геоелекономічні впливи простежуються не у всіх сферах вітчизняної економіки, а тільки у тих із них, які становлять значний інтерес для зарубіжних держав. При цьому важелі впливу не вичерплюються лише економічними заходами. Мова йде, як правило, про комплексний вплив з елементами зовнішньополітичного та інших видів впливу на ситуацію. Наочним прикладом недоврахування геоелекономічних факторів у процесі економічного обґрунтування введення в дію нових перевантажувальних комплексів може слугувати глибоководний нафтотермінал у Південному порту, сполучний нафтопровід Східний-Броди, які призначалися для транзиту каспійської нафти в країни Західної Європи. Зміна геоелекономічної ситуації в Закавказзі і Туреччині, яка не була вчасно помічена і повною мірою досліджена українською стороною, призвела до збитків від недовикористання введених у дію нафтоперевантажувальних потужностей.

Формування міжнародної економіки в умовах глобалізації і на основі принципів Світової організації торгівлі (СОТ) визначає завдання національних економічних систем, спрямованих на стійкість формування активного платіжного балансу або отримання порівняльних переваг [3, с.205]. Ця тенденція визначає параметри виробництва, інвестиційного процесу і, як наслідок, розвиток морського транспорту. При цьому останній стає найважливішою умовою захисту економічних інтересів і оптимізації експорту послуг.

Морський потенціал України є сукупністю природних ресурсів та створених людською діяльністю надбань, які використовуються в процесі морської діяльності в інтересах народу України. Спрямованість державної морської політики повинна сприяти подальшому зміцненню позицій України як морської держави, створення сприятливих умов для досягнення цілей і рішення задач розвитку морської діяльності.

Поступова реалізація першочергових заходів, реформування власності дозволить підприємствам водного транспорту досягти параметрів, що відповідають його ролі в економіці України.

Морський транспорт виконує в основному перевезення на морських і океанічних напрямках між країнами, розташованими як на різних континентах, так і в межах одного морського басейну. На морському транспорті України працює близько 65 тисяч осіб. Тобто, за винятком перевантажувальних робіт, судноремонтна галузь відрізняється відносно низькою трудомісткістю [6, с. 45].

Зараз багато країн чорноморського регіону претендують на регіональне лідерство. Це і Румунія, яка заявляє про те, що порт Констанца – морські ворота регіону на шляху Європа-Азія; і Туреччина, кораблі якої поки домінують у регіональних перевезеннях; і Росія, на території якої формуються величезні вантажопотоки для морського перевезення.

Однак на сьогодні визнаного регіонального морського лідера в чорноморському регіоні немає. Цей факт свідчить про те, що всі перераховані вище переваги, які знаходяться на боці Румунії, Туреччини, Росії, не є вирішальними для перетворення держави в морський центр регіону.

Визначальним у питанні формування останнього є комбінація, а точніше нерозривна єдність таких факторів, як морська інфраструктура, морське законодавство і морські кадри. Навіть при наявності порівняно непоганої інфраструктури, яка існує в Україні, відсутність або нерозвиненість морського законодавства є непереборною перешкодою на шляху зростання морської могутності України.

Розвиток морської галузі свідчить про поступове перетворення України з морської держави в "країну біля моря". Від колись найбільшого у світі Чорноморського пароплавства залишилися лише спогади. Складні часи переживають і інші національні судноплавні компанії. До кризи морегосподарський комплекс розвивався стихійно, освоюючи нові вантажопотоки, вводячи в дію нові потужності. У цих умовах можна було б і не брати до уваги відсутність злагодженої системи адміністрування. Однак криза вимагає активної ролі менеджменту. І виявилось, що він до цієї ролі зовсім не готовий.

У процесі розвитку національного морського транспорту в умовах жорсткого зовнішнього впливу і обмеженості інвестиційних ресурсів постала низка проблем, які раніше стримували розвиток економічної самостійності підприємств, але не були вирішальними у процесі управління економічним зростанням. У період глобалізації та інтеграції виникли негативні явища в механізмі управління становленням нових країн як морських держав. Найважливішою закономірністю економічного розвитку є нерівномірність зростання випуску по роках досліджуваного періоду і істотна відмінність темпів економічного зростання за окремими групами країн [8, с. 692]. Ця особливість ускладнює планування розвитку судноплавного комплексу, обслуговуючого відповідні транспортно-економічні зв'язки. Темпи зростання морської торгівлі перевищують приріст промислової продукції. У цих умовах принциповим завданням судновласників стає використання інтенсивних форм нарощування провізної здатності з метою збереження прийнятної функціональної ефективності діяльності флоту. Істотною проблемою слід вважати недостатність темпів відновлення об'єктів виробничої інфраструктури, що негативно позначається на забезпеченні безперервності виробництва й обігу товарів. Оптимізація темпів розвитку торговельних портів впливає на прискорення приросту ефективності виробничого сектора країни.

Експорт українських товарів у 2010 році виріс на 29,6%, але поки ще не повернувся до докризового рівня – рекордний показник у \$66,9 млрд. був досягнутий за підсумками 2008 року [9]. Зміна географічної структури українського експорту показує, що експортери змогли утриматися на ключових для себе ринках.

Коли більшість економістів захоплені впливом нових технологій, на економічні процеси у досліджуваній нами галузі звертають не надто багато уваги. Не виглядає можливим використовувати повною мірою доступний державі апарат примусу у

вигляді силових органів. Важко підібрати визначення орендної плати, яку можна отримати з використання контролюваного морського простору. Виникає питання, чи справедливо розподіляється ця "морська" рента в період глобалізації?

Ще К. Маркс у своїх роботах вказував на те, що результатом перевезення є зміна місця перебування, а отже, те, що пропонує споживачам галузь транспорту, є саме переміщення. Переміщення – продукт транспортного підприємства, яке зазвичай відбувається в просторі. Для морського транспорту – серед морських просторів. Для порту – на кордоні моря і суші [4, с. 68].

У популярних економічних теоріях товарне виробництво описується у термінах взаємодії виробничих ресурсів (факторів виробництва) – землі, капіталу, праці. К. Маркс прямо вказував, що море – предмет праці, тобто те, до чого додаються інші фактори виробництва – праця і капітал для отримання додаткової вартості. Таким чином, з точки зору економічної теорії, море виступає в якості базису виробництва, тобто землі.

"Морська" рента вже була предметом розгляду економістів. Однак, у своїх роботах останні здебільшого зверталися до використання водних живих ресурсів, тобто рибальства, а не до моря для цілей морського транспорту.

Сьогодні весь світовий флот з 103392 судів приводять у рух руки 1 млн. 225 тис. моряків, забезпечуючи фрахт у більше 400 млрд. доларів США. Загалом світова торгівля росла на 12% на рік [10]. У той же час фрахтові ставки зросли лише на 7%, що вказує на загальне зниження вартості морського транспортування в сукупній ціні товарів [11]. У ціні товару морська транспортна складова вимірюється ліченими відсотками, а то й частками відсотка.

Таке співвідношення ціни транспортної складової в ціні товару для кінцевого споживача відображає загальний процес оптимізації шляхів доставки товарів. Таким чином, з точки зору економіки порт характеризується також і вигідним географічним розташуванням, що дозволяє оптимізувати транспортний процес, домогтися зниження транспортних витрат за рахунок скорочення маршрутів, зменшення часу обробки та перевезення вантажу.

Геоенормічний фактор, пов'язаний з використанням території України в якості зручної сполучної ланки між різними міжнародними регіонами, слід розглядати в якості нового перспективного резерву, здатного в адекватних масштабах замінити скорочуваний транзит вантажів через порти України. Наша країна володіє потужним транзитним потенціалом. Через її територію проходить найкоротший шлях з Азії в Європу. Використання геоенормічного фактора має найважливіше значення для посилення транзитної безпеки як України загалом, так і її портів зокрема [7, с.120].

Для України успішна експлуатація транзитної функції можлива тільки при тісній взаємодії з сусідніми державами, в першу чергу з Росією. Вивільняються потужності українських портів через скорочення постачань звідти, і вони можуть бути заповнені транзитом вантажів з третіх країн, що підвищить транзитну безпеку українських портів

зокрема й України загалом.

Проведений аналіз потенціалу України дозволив виявити наявні резерви, за допомогою яких необхідно своєчасно адаптувати сформовану портово-промислому структуру до прогнозованих нових тенденцій розвитку транзиту. Основними пріоритетами повинні стати:

- збереження і подальше нарощування обсягів транзитної торгівлі через порти України, в першу чергу вантажів у контейнерах;
 - створення мережі спеціалізованих припортових комплексів обробки транзитних вантажів;
 - забезпечення збалансованості портово-промислової інфраструктури та створення резервних зон інфраструктурного розвитку портів.
- Морські порти України в межах прилеглих до них припортових зон не мають ресурсу територіального розвитку. У першу чергу це стосується Одеського і частково Іллічівського портів. Спостерігається дефіцит вільних площ в окремих терміналах (зокрема у контейнерному терміналі Одеського порту), що призводить до стримування їх оперативної діяльності.
- Перспективною формою організації вільних територій повинні стати зони інфраструктурного розвитку портів (ЗІРП). ЗІРП є компактними територіальними утвореннями, як правило, розташованими на певній відстані від морських портів, що мають з ними тісні та мобільні транспортно-економічні зв'язки з поставки товарів і вантажів.

Список літератури

1. Беренс, В. *Руководство по оценке эффективности инвестиций [Текст]* / В. Беренс, П. М. Хавранек. – Москва: Изд-во Интерэксперт, 1995. – 528 с.
2. Винников, В. В. *Проблемы комплексности развития морского транспорта Украины [Текст]* : монографія / В. В. Винников. – Одесса: Изд-во Феникс, 2005. – 350 с.
3. Жихарева, В. В. *Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний [Текст]* : монографія / В. В. Жихарева. – Одесса: Изд-во ИПРЭИ НАН Украины, 2010. – 480 с.
4. Маркс, К. *Капитал: критика политической экономии [Текст]* / К. Маркс. Т.1. – Москва: Изд-во Эксмо, 2011. – 1200 с.
5. Миусов, М. В. *Стратегия позиционирования национального морского в глобальном транспортном рынке [Текст]* / М. В. Миусов, Н. Т. Примачев ; Под общ. ред. Н. Т. Примачева. – Одесса : Изд-во Автограф, 2006. – 244 с.
6. Примачев, Н. Т. *Принципы интеграции в торговом судоходстве [Текст]* / Н. Т. Примачев. – Одесса: Изд-во Феникс, 2006. – 360 с.
7. Примачев, Н. Т. *Структура и параметры развития рынка транспортных услуг [Текст]* / Под общей ред. доктора экономических наук, проф. Н. Т. Примачева. – Одесса: Изд-во «ИздатИнформ», 2008. – 268с.
8. Пугель, Т. А. *Международная экономика [Текст]* / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт. – Москва: Изд-во Дело и Сервис, 2003. – 800 с.
9. *Офіційний сайт Державного Комітету Статистики України [Електронний ресурс]*. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. *World shipping and shipbuilding markets. Annual review 2011 (3.9 mo)* Barry Rogliano Salles - 11 boulevard Jean Mermoz, 92200 Neuilly sur Seine, France.
11. Hart, J. A. *The politics of international economic relations* / J. A. Hart. – вид. 7th ed., Wadsworth Cengage Learning, 2010.

РЕЗЮМЕ

Фрасинюк Татьяна

Направления развития морского потенциала государства

В статье на основе теории анализа дано обоснование важности развития Украины как морского государства. Рассмотрены основные аспекты развития морской отрасли страны, особенно ее Южного региона, проанализированы основы транзитного потенциала, обоснованная стратегия позиционирования Украины в глобальном морском рынке. Усиление доли международного разделения труда в стабилизации экономического роста предопределяет повышение значимости рынка морской торговли, а, следовательно, оптимизации его ресурсного состояния.

RESUME

Frasynyuk Tetyana

Directions of sea capacity development in the state

The substantiation of the importance of the development of Ukraine as a Maritime state is given in the article. The main aspects of development of the marine industry of the country, especially its southern region, and the basis of the transit potential are analyzed. Positioning strategy of Ukraine in the global Maritime market is considered. Strengthening of the international labour division's share in the stabilization of the economic growth determines the increasing importance of the market of Maritime trade, and, therefore, optimizes its resource status.

Стаття надійшла до редакції 24.03.2012 р.