

УДК 339.5:656.025

О. А. Литинська,

к. е. н, старший науковий співробітник,

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

С. М. Боняч,

к. е. н, доцент, кафедри "Перевезень і маркетингу", Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

# ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

*Розглядаються питання формування дерева цілей, умов та етапів розвитку морського та річкового судноплавства України.*

*Presents the questions of forming of tree of objectives, terms and stages of development of marine and river shipping of Ukraine.*

## ВСТУП

Функціонування морського і річкового торговельного судноплавства дедалі все більше стає провідним засобом ефективного використання геостратегічного розташування України, визначення та проведення нею ефективної міжнародної транспортної політики, інтеграції України до світового та європейського економічного простору.

Морське та річкове судноплавство, як одна з найважливіших сфер суспільного виробництва та послуг, має зайняти належне місце в економіці України, в національній, регіональній, європейській і світовій транспортних системах за рахунок більш інтенсивного використання транзитного та експортного потенціалу України.

За даними Головного Державного реєстратора флоту сумарна валова місткість транспортних суден, які плавають під українським прапором трохи перевищує 1,5 млн тон дедвейту й нараховує близько 500 одиниць флоту. Але ще не так давно Україна нарощувала свій тоннаж і, навіть за даними Lloyds Register на 01.01.2005 у рейтингу великих морських держав піднялася з 35 на 33 місце. Тоді її компанії контролювали транспортний флот загальним тоннажем, дедвейт якого складав 2679 тис. т., з яких, однак, під Державним прапором України було зареєстровано лише 37,39% флоту. Тільки протягом 2004 року загальний дедвейт транспортного флоту, що контролювався українськими власниками підвищився майже на 500 тис. т., однак, це при тому, що флот під Державним прапором України скоротився протягом того ж часу більш ніж на 75 тис. т.

Обсяг морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України зараз складає менш 7%. Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (далі ВВШ) майже на 100% здійснюються українськими суднами, але обсяг цих перевезень складає лише 5% від рівня 1990 р. Морські перевезення пасажирів скоротилися до мінімуму. По ВВШ перевозиться близько 0,1 млн пасажирів на рік, що складає лише 0,5% від рівня 1990 р.

Протягом останнього року продовжується відтік тоннажу з під українського прапору, що призводить до значного зменшення загального дедвейту зареєстрованого у Україні флоту, середній вік якого становить понад 25 років. Тен-

денції, що склалися можуть призвести протягом наступних п'яти років до зменшення тоннажу самохідного суховантажного транспортного флоту під Державним прапором України на 542100 одиниць валової місткості, або 70% від теперішнього обсягу зареєстрованого під Державним прапором України.

Таким чином, у країні назріла необхідність створення передумов для розвитку національного судноплавства за світовими стандартами, що забезпечить інвестиційну привабливість галузі перш за все для національних експортерів, які при наявності власного флоту підвищуватимуть конкурентоспроможність своїх товарів на головних ринках збуту.

Основними стримуючими факторами є відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів, відсутність в країні належної інституційної діяльності з морського права, транспортної логістики, фрахтування суден, слабкість національної фінансово-кредитної системи, велике загальне податкове навантаження на судноплавство, поступова втрата суспільством існуючих морських традицій.

Вдосконалення саме цих макроекономічних умов і є тим ключовим чинником, який дозволить відродити національне судноплавство та ефективно реалізувати існуючий транспортний та транзитний потенціал країни.

Одночасно з цим, розвиток судноплавства виступає важливим чинником європейської і світової інтеграції, тому що на цій підставі створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності і конкурентоспроможності товарів українського експорту і розвитку сучасних технологій.

Проблеми розвитку морського та річкового судноплавства розглядаються протягом тривалого часу великою кількістю авторів, наприклад, [1—10] та багато інших.

## ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Незважаючи на велику кількість публікацій з зазначеного питання залишилися не вирішеними такі аспекти як цілеутворення, послідовність та етапність здійснення процесу розвитку, необхідні та достатні умови, тощо. Відповідно до цього ціллю цієї роботи є обґрунтування передумов розвит-

ку морського та річкового судноплавства України. Для реалізації даної цілі в роботі поставлені і вирішені такі основні завдання:

- дослідити можливість імплементації до національної практики норм та заходів з регулювання та розвитку морського і річкового судноплавства, які використовувалися провідними морськими державами;
- обґрунтувати головну мету та необхідні й достатні умови її реалізації;
- розробити дерево цілей за основними рівнями ієрархії виконавчої влади;
- обґрунтувати основні етапи розвитку морського та річкового судноплавства на перспективу.

### РЕЗУЛЬТАТИ

Важливість морських транспортних послуг для економічного розвитку країн має різноплановий характер. Крім того, що морський та внутрішній водний транспорт є важливою підгалуззю економічної діяльності, вони впливають на розвиток зовнішньої торгівлі держави, а також таких галузей як суднобудування, судноремонт, сталеливарна промисловість тощо. Вибір цілей розвитку в галузі носить комплексний характер і пов'язаний з технологічним і структурним розвитком для якого в багатьох країнах, на відміну від України, немає достатніх ресурсів і ноу-хау. Саме ця обставина має дозволити Україні швидко скоротити 6-ти кратне відставання від країн ОЕСР за таким показником, як ВВП, вироблений на душу населення, суттєво підвищити питому вагу машинобудування, приладобудування в структурі продукції української промисловості, забезпечити прискореними темпами розвиток комп'ютерних технологій, робототехніки та інших виробництв, що охоплюють 5-й технологічний уклад та створюють передумови для впровадження виробництв 6-го технологічного укладу відтворювальної структури промисловості.

Враховуючи важливість судноплавства для розвитку світової економіки, такі організації як 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 нафтоналивні та балкерні перевезення. Саме останні забезпечують практично весь стратегічний експорт України і тому принципи розвитку судноплавства України повинні бути такими, які підтримуватимуться європейською та світовою спільнотою.

Аналіз застосування принципів міжнародного співтовариства до української практики показує, що для їхньої реалізації, з урахуванням відкриття вільного доступу на внутрішні водні шляхи, будуть потрібні значні зміни в організації судноплавства, що повинно мати місце одночасно зі змінами всієї правової і господарської систем країни. Враховуючи це, найбільш раціональним варіантом буде відстрочка повного застосування зазначених положень, як це у свій час робила більшість країн світу, та як най скоріше створення передумов прискореного розвитку судноплавства, перш за все, його торговельно-промислової форми.

Як перший етап здійснення цього процесу слід забезпечити розширення практики доставки вантажів українською стороною за допомогою фрахтування відсутнього тоннажу на зовнішньому ринку і прискорення розвитку всіх інших інституційних утворень, у першу чергу, фрахтових, з можливістю поступового збільшення участі Українських компаній у міжнародних морських перевезеннях.

Найважливішим чинником інтеграції судноплавства України до європейської та світової спільноти є інституалізація діяльності з міжнародного морського права. На сьогодні існує більше як 170 міжнародних конвенцій і угод, з яких Україна приєдналася лише до 68, у тому числі, майже до

половини (26) — ще від імені колишньої УРСР. Тому, активізація діяльності Всеукраїнської асоціації з міжнародного морського права та її включенню у міжнародну діяльність є важливим чинником прискореного розвитку торговельного мореплавства України.

На сьогодні Україна має високий потенціал розвитку у сфері суміжній с торговельним судноплавством. Цей потенціал обумовлений вигідним геополітичним розташуванням держави, наявністю на її території розвиненої суднобудівної галузі (35 підприємств), у тому числі 11 суднобудівних і 4 судноремонтних заводи, потужності яких використовуються далеко не повністю, потужним потенціалом морських та річкових портів, які ще знаходяться у державній власності та здатні при необхідності подвоїти свою пропускну спроможність протягом не більш як 3—4 років, великим науковим потенціалом, який зосереджений у 5-ти державних науково-дослідних інститутах, що підпорядковані Мінтрансв'язку України, МОН України, Національній Академії наук України, міцним кадровим потенціалом, основу якого складають 3 базові вузи країни.

Таким чином, головною метою сьогодення постає актуалізація діяльності зі створення сучасного торговельного судноплавства, яке відповідатиме вищим міжнародним стандартам в організаційному і технічному відношенні, буде конкурентоспроможним на світовому транспортному ринку, здатним забезпечити фрахтову незалежність зовнішньої торгівлі України, ефективний експорт транспортних послуг та підвищення рівня надходжень до Державного бюджету на цій підставі.

Мета буде досягнута при наявності в Україні необхідних та достатніх умов сталого функціонування торговельного судноплавства, основними з яких є:

- стійкий попит внутрішнього та зовнішнього ринку на морські перевезення вантажів і пасажирів. (Зараз, у ситуації здійснення експорту на умовах FOB, а імпорту на умовах CIF попит з боку безпосередніх експортерів та імпортерів майже відсутній);

- існування стимулюючих фінансово-економічних та організаційно-технічних і соціальних механізмів, тобто рівень оподаткування, захищеність майнових інтересів, рівень вимог щодо забезпечення соціальної сфери, безпеки судноплавства, навколишнього середовища, людського життя на морі, антитерористичної діяльності, підтримання та розвитку морських традицій у країні і соціальної захищеності працівників галузі та їх сімей;

- наявність національних інституційних утворень з морського права, транспортної логістики, фрахтування суден та інших видів сервісної діяльності у морському судноплаванні;

- використання сучасних засобів державного регулювання розвитку судноплавства.

Основні принципи досягнення необхідних умов розвитку морського судноплавства України полягають у такому:

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

- реалізації в судноплаванні режиму, який забезпечить рівні умови суднам під всіма без виключення прапорами. Режим тотожний тому, яким користуються судна під національним прапором;

- відмови від прямого державного впливу на процеси розвитку і функціонування торговельного мореплавства України. Забезпечення державного регулювання цієї сфери діяльності переважно шляхом добровільної сертифікації суб'єктів господарювання на відповідність до національних стандартів судноплавства, які повинні розроблятися в технічній, технологічній, економічній, комерційній і соціальній сферах;

- перевезення експортних вантажів переважно флю-

том, зафрахтованим українською стороною торгового договору, на умовах конкурентного доступу, безвідносно до встановлених транспортних умов (CIF, FOB);

- рівних економічних можливостей шляхом встановлення таких умов реєстрації національного тоннажу, що будуть схожі з тими, в яких працюють іноземні судновласники основних конкурентів, при обов'язковому дотриманні високих вимог щодо всіх видів безпеки судноплавства, які встановлюються світовою спільнотою;

- типізації при проектуванні суден, для забезпечення відповідності вимогам міжнародних стандартів судноплавства і забезпечення всіх видів безпеки з обов'язковим державним наглядом за подальшою зміною проектів і будівництвом суден, що дозволить зменшити будівельну вартість 1 т дедвейту флоту;

- гарантованого дотримання міжнародних принципів, норм і правил в лінійному секторі торговельного судноплавства України шляхом створення загальнодержавної системи нагляду, що забезпечуватиме рівень послуг, які надаються національним вантажовласникам, адекватний вимогам, що висуваються світовою спільнотою до морських лінійних перевізників;

- підтримки розвитку в Україні морської науки та освіти, що дозволить національним судновласникам використовувати результати наукових досліджень, залучати більш кваліфікований персонал тощо.

Загальна стратегія проведення державної морської політики полягає у поєднанні ринкових механізмів та державного регулювання, заснованого на опосередкованому впливі на процеси, де на сьогодні ринкові механізми не діють, або діють неефективно. Це стратегія інноваційного шляху розвитку на підставі інституційних перетворень транспортного комплексу, яка сформує систему нових форм організації транспортної діяльності здатних до створення, впровадження і розповсюдження інновацій, що забезпечить в короткі терміни досягнення високої конкурентоздатності в умовах високої глобалізації та лібералізації в сфері морського та річкового судноплавства.

Стратегічна спрямованість полягає у формуванні умов економічної зацікавленості вкладання коштів у розвиток морського і річкового транспорту, перш за все судноплавства, з боку основних експортно-утворюючих галузей. Це стратегія інтеграції, стратегія розвитку торгово-промислового судноплавства, як основного засобу організації морських та річкових перевезень вантажів України.

Для забезпечення головної мети розвитку морського та річкового транспорту, виходячи з повноважень і завдань органів державного управління, та місцевого самоврядування визначена наступна система цілей.

Цілі державного рівня:

- формування системи економічних важелів та стимулів здійснення експорту вантажів на умовах CIF і імпорту на умовах FOB;

- оптимізація законодавчої бази відповідно до створення інвестиційної привабливості та сталого функціонування національного морського та річкового транспорту;

- формування умов вигідності кредитування розвитку судноплавства національними та міжнародними фінансово-кредитними установами;

- об'єднання умов щодо оптимальної координації транспортних систем України та Росії з метою подальшої інтеграції до європейської транспортної мережі;

- розширення участі у діяльності міжнародних морських організацій;

- забезпечення відповідності безпеки судноплавства, у тому числі і по ВВШ, міжнародним нормам і стандартам;

- підвищення рівня життя, покращення умов праці та посилення соціальної захищеності працівників морського

транспорту, суднобудівної галузі, сфери морської науки та підготовки кадрів.

Цілі галузевого рівня:

- формування сучасної інституційної структури морського та річкового транспорту, координація логістичної, фрахтової, інших видів сервісної діяльності та з морського права;

- удосконалення державного регулювання морського та річкового транспорту шляхом переходу до системи добровільної сертифікації на відповідність державним стандартам;

- створення системи запобігання монополізації ринку морських перевезень України в лінійному секторі судноплавства;

- забезпечення належного контролю за безпекою судноплавства;

- створення в органах державного управління галузі системи контролю за:

- дотриманням правил добросовісної конкуренції на ринках морських перевезень та іншій діяльності;

- організацією здійснення судового менеджменту національними менеджерськими компаніями;

Цілі регіонального рівня:

- залучення ресурсів регіонів для вирішення регіональних завдань розвитку морського та річкового транспорту;

- вирішення екологічних та територіальних проблем розвитку морського та річкового транспорту;

- підвищення рівня координації при реалізації програм розвитку регіонів.

Враховуючи значимість основної мети, слід передбачити достатній термін її реалізації, подальше уточнення і продовження, потребу в досить значних інвестиціях. Цільові настанови і завдання структуровані за такими періодами (етапами).

Перший етап — підготовчий (2010—2011 рр.) В рамках цього етапу передбачається:

- розробити комплекс заходів спрямованих на поліпшення діяльності органів виконавчої влади щодо удосконалення державного регулювання розвитку морського та річкового транспорту;

- сформувати систему цільових програм і проектів щодо:

- посилення стимулюючих функцій держави щодо здійснення експорту вантажів на умовах CIF, а імпорту на умовах FOB;

- створення економічно привабливих умов реєстрації суден в Україні зі зміною податку на прибуток судноплавних компаній фіксованим податком на дедвейт;

- всебічне сприяння створенню Всеукраїнської асоціації з міжнародного морського права та забезпечення ефективної організації співпраці з нею всіх установ та організацій морського та річкового транспорту;

- розробка системи недискримінаційних ефективних заходів державної підтримки національного судноплавства.

Другий етап — впроваджувальний (2012—2013). На цьому етапі здійснюється впровадження розроблених підпрограм, комплексів заходів, прийняття законодавчих актів та інших нормативних документів. На цьому етапі:

- завершується формування збалансованого нормативно-правового поля, яке створить умови і забезпечить гарантії ефективного господарювання, використання прав власності

- починається функціонування консолідованої системи логістично-фрахтової діяльності в Україні;

- відправка державних вантажів починає здійснюватися переважно флотом, зафрахтованим українською стороною;

- починає впроваджуватись механізм сертифікації

щодо відповідності державним стандартам у судноплаванні; — значного поширення набуває недержавна власність; Третій етап — оціночний (2015). На цьому етапі здійснюватиметься аналіз результатів дворічного функціонування економіки в умовах стимулювання розвитку судноплавання, коригування мети, системи цілей, принципів та засобів їх досягнення.

Основним результатом 3-го етапу повинно бути підвищення на 1,1 — 1,25 млн тон дедвейту суховантажного транспортного флоту під Державним прапором України, середнім віком не більше 5—10 років.

Забезпечення зазначених умов інвестиційної привабливості та сталого функціонування судноплавних компаній сприятиме будівництву флоту, який дозволить його власникам отримувати на рік близько 1325 млн грн. прибутку. Зведений бюджет України щорічно отримуватиме додатково близько 135,15 млн грн. фіксованого податку на дедвейт та близько 50 млн грн. податку з доходів фізичних осіб плавскладу та берегового персоналу. До Пенсійного фонду України додатково надійде близько 116,6 млн грн. Крім того, суднобудівні підприємства перерахують 16,96 млн грн. податку з доходів фізичних осіб та 48,23 млн грн. до Пенсійного та інших фондів. Зростання обігу коштів у банківській сфері та використання залишків на рахунках судноплавних компаній забезпечить додаткове надходження до Державного бюджету України більше 37,1 млн грн. щорічно у вигляді податку на прибуток. Таким чином, щорічно до Державного, місцевих бюджетів та соціальних фондів буде надходити додатково близько 424 млн грн.

Подальше пов'язане з настанням етапу прискореного розвитку і сталого функціонування (2016—2020 роки), на якому експорт вантажів здійснюється переважно на умовах CIF, а імпорт — на умовах FOB, завдяки інвестиційній привабливості швидкими темпами здійснюється розвиток транспортного флоту, який реєструється під Державним прапором України, збільшуються надходження до Державного бюджету, покращується соціальна сфера, значно підвищується рівень забезпечення екологічної безпеки, безпеки мореплавання, людського життя на морі. На кінець 2020 року транспортний флот (судна більш 1 тис. т) під Державним прапором України, переважно недержавної власності досягне не менш як 3,5 млн т дедвейту.

## ВИСНОВОК

Накопичений в ТМД до кінця 80 років досвід державного субсидування національного судноплавання 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, обгрунтувати 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.

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, при тому, що загальне податкове навантаження (усі податки та обов'язкові платежі) у італійському міжнародному реєстрі суден складало близько 10% з прибутку, а в основному — понад 50%.

Таким чином, якщо першопричиною встановлення національної приналежності суден була можливість здійснення ефективних протекціоністських заходів підтримки і надання переваг національному судноплаванню для забезпечення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі, то причина виникнення в ТМД других альтернативних реєстрів судноплавання — 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 судноплавання не може спиратися на національні обмеження, які негативно впливають на розвиток як торгового мореплавання так і всієї міжнародної торгівлі.

Таким чином, основою національної морської політики повинна стати нова система реєстрації суден під державним прапором України. Для українських судовласників, в даний час, основною перешкодою реєстрації під національним прапором побудованого і купленого нового тоннажу скоріше є проблема, навіть не стільки оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, скільки наявність ПДВ і митного збору на новозбудований та куплений флот, істотною перешкодою є і система регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а питання комплектування екіпажів і оплати праці плавскладу сьогодні взагалі гостро не стоять. Після ратифікації нової рамкової Конвенції МОП з регулювання праці моряків, її вимоги стануть обов'язковими і для України, проте цей чинник не повинен зіграти якої-небудь істотної ролі.

## Література:

1. Буркинський Б.В., Котлубай М.І. Амортизація, як джерело інвестування у морський транспорт. — Одеса: ІПРЕЕ НАН України, 2001. — 122 с.
2. Організаційно-економічні аспекти формування морегосподарського комплексу України / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов і ін. — Одеса: ИПРЭИ НАН України, 2001. — 94 с.
3. Котлубай О.М. Концептуальні засади розвитку торговельного мореплавання України // Экономические инновации. Выпуск 18: Современные трансформации производственных, транспортных и коммуникационных систем. Сборник научных работ. — Одеса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2004. — С. 104—110.
4. Примачев Н.Т., Печерская Н.В. Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота. — Одесса, ИПРЭИ, 2003. — 280 с.
5. Котлубай А.М., Липинская А.А. Развитие торгового судноводства — основной фактор роста мировой экономики // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. — Выпуск 22. — Одеса: ОНМУ, 2005. — С. 21—30.
6. Котлубай О.М., Познанська І.В. Національний режим судноплавання в Україні за умовами ГАТС // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. — Выпуск 19. — Одеса: ОНМУ, 2004. — С. 29—39.
7. Котлубай О.М., Леонов О.О., Редіна Є.В. // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. 36. наук. праць. — Вип. 10. — Одеса: ОНМУ, 2006. — С. 35—51.
8. Котлубай О.М., Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні — Одеса, ІПРЕЕД, 2004. — 453 с.
9. Котлубай М.І., Становление морского транспорта в рыночной среде — Одесса, ИПРЭИ, 2005. — 224 с.
10. Котлубай О.М., Становление торгового мореплавання як чинник прискорення економічного розвитку України — Одеса, ІПРЕЕД, 2005. — 56 с.

Стаття надійшла до редакції 20.08.2010 р.