

**Світлана ГАЛЬКО,**

*E-mail:* [s.galko@knute.edu.ua](mailto:s.galko@knute.edu.ua)  
ORCID: 0000-0002-2562-8326

к. т. н., доцент, доцент кафедри  
товарознавства та митної справи  
Київського національного  
торговельно-економічного університету  
вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, Україна

**Валентина ОСІЄВСЬКА,**

*E-mail:* [v.osiiyevska@knute.edu.ua](mailto:v.osiiyevska@knute.edu.ua)  
ORCID: 0000-0002-0077-9734

к. т. н., доцент, доцент кафедри  
товарознавства та митної справи  
Київського національного  
торговельно-економічного університету  
вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, Україна

## ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ МОТОРНИХ ЧОВНІВ УКРАЇНИ

*Проаналізовано експортно-імпорتنі операції на світовому ринку моторних човнів. Визначено можливі напрями для потенційного розвитку експорту моторних човнів з України. Із застосуванням засобів ринкового аналізу Міжнародного торговельного центру (International Trade Center, ITC) встановлено рейтинги країн – експортерів та імпортерів моторних човнів.*

*Ключові слова:* плавучий засіб, судно, моторний човен, катер, український ринок, світовий ринок, експортно-імпорتنі операції.

**Постановка проблеми.** Викликана пандемією COVID-19 економічна криза, безумовно, спричинила негативний вплив на всі сегменти світового ринку, зокрема й на судноплавство, оскільки доступ до більшості портів обмежено як для вантажних, так і для прогулянкових суден. Водночас за дотримання безпечної соціальної дистанції не заборонено рибалити, займатися вітрильним спортом або дайвінгом, відпочивати на відкритій воді, використовуючи приватні яхти, моторні судна тощо. Серед переваг використання водного транспорту варто зазначити обмеження впливу на людей, що досягається мінімальним колом спілкування; спрощення процедур дезінфекції на компактній площі; самодостатність такого відпочинку, що не потребує частого виходу на берег [1].

Україна має чималі водні ресурси. Через її територію протікає 3 судноплавні річки, 2 з яких входять до 5 найбільших річок Європи, з довжиною майже 4000 км потенційно суднохідних шляхів. У країні є 16 річкових портів та терміналів. Морська інфраструктура налічує 18 портів (13 з яких розташовані на континентальній території України і 5 – на тимчасово окупованій території АР Крим). Усе це уможливило забезпечення громадян якісним відпочинком у власній країні. Адже з використанням водного транспорту, не полишаючи її рубежів, можна отримати заходи розважального характеру індивідуально або в обмеженому складі. В Україні останнім часом велика увага приділяється проблемам розвитку клубного водного спорту [2]. Також відмічено зростання попиту на катери та яхти вітчизняного виробництва [3].

Зафіксовано швидке підкорення світового ринку виробниками українських моторних човнів [4].

Саме в таких умовах актуальним стає питання щодо насичення вітчизняного ринку водним транспортом, розвитку його виробництва й експортних можливостей України. Розгляд стану світового ринку водного транспорту допоможе виявити динаміку, спрогнозувати розвиток та оцінити сучасні потреби в такій продукції. А нарощення виробництва окремих видів водних суден може бути одним із потенційних напрямів розвитку промисловості України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Серед питань цієї тематики, які розглядалися вітчизняними науковцями, як-от: В. В. Панін, О. А. Сьомін та В. М. Радченко, можна виокремити такі, що стосуються проблем розвитку інтегрованих транспортно-логістичних систем Дніпра, Чорного моря та Дунаю як складових транспортної стратегії України [5]. Основні тенденції й аспекти розвитку річкового транспорту України детально вивчали В. Г. Коба, Н. О. Валявська та Ю. А. Зорька [6]. Велика увага приділена особливостям використання внутрішніх водних ресурсів окремих регіонів України для туризму та рекреації, зокрема в дослідженнях В. В. Єрмакова, Т. І. Шпараги, О. М. Козлик [7; 8].

Поміж закордонних публікацій є такі, що присвячені національним ринкам і власному виробництву. Зокрема, А. Isaksen проаналізував індустрію човнобудування, імпорт й експорт моторних човнів у Норвегії, наголошуючи на занепаді та зникненні регіональних клас-терів будівництва човнів після фінансової кризи 2008 р. [9].

D. Enkvist у праці, присвяченій човнобудуванню Фінляндії [10], стверджує, що човни належать до предметів розкоші та зазвичай саме такі види товарів найбільше страждають від економічних потрясінь. Він зауважує, що в Фінляндії у виробництві моторних човнів досить спокійно ставляться до нових екологічних енергетичних рішень.

У звіті щодо дослідження конкурентоспроможності човнів Європейського союзу, підготовленому для Європейського консорціуму конкурентоспроможності та стійкої промислової політики [11], зазначається, що основними бар'єрами, які перешкоджають зростанню цього сегмента ринку, є нормативні розбіжності щодо стандартів між ЄС та США, експортні бар'єри через ставки ввізного мита, зокрема в Бразилії та Китаї, та відсутність доступу до фінансування для малих і середніх підприємств.

Водночас науковим дослідженням світового та вітчизняного ринків саме моторних човнів і можливих напрямів їх розвитку тривалий час не приділялося належної уваги.

*Мета статті* – аналіз стану і структури світового та вітчизняного ринків моторних човнів задля встановлення можливих напрямів розвитку експортного потенціалу України.

**Матеріали та методи.** Використано методи логічного аналізу й узагальнення наукової літератури, статистичних даних щодо експорту

й імпорту товарів; застосовано засоби ринкового аналізу Міжнародного торговельного центру (*International Trade Center, ITC*) [12]. Для аналізу торговельних потоків моторних човнів у світі застосовано найбільш вживану класифікацію товарів задля ведення статистики міжнародної торгівлі – Гармонізовану систему опису та кодування товарів (далі – ГС) [13].

**Результати дослідження.** Відповідно до Регістру судноплавства України [14] поняття *судно* містить: судна, катери, човни й інші спеціальні установки, як-от, наприклад, морські споруди, плавучі засоби та підводні життєздатні апарати.

*Катер* – моторне судно, крім суден, що несуть вітрильне спорядження, з довжиною корпусу від 4.0 до 6.0 м включно, що має палубу не менше ніж на 1/3 довжини корпусу від носового краю і стаціонарно встановлений двигун, розміщений у закритому відсіку, а також моторні палубні судна з довжиною корпусу понад 6.0 до 15 м з підвісним або стаціонарно встановленим двигуном. Судна без зазначеної палуби належать до моторних човнів. Відповідно, *моторний човен* – моторне безпалубне судно з довжиною корпусу до 6.0 м включно, на якому двигун встановлений відкрито [14].

Човни загалом можна розділити на три основні групи:

- човни без двигуна або з необхідністю застосовувати силу людини (наприклад плоти, гондоли, каяки тощо);
- вітрильні човни (вітрильники), які приводяться в рух вітрилами за допомогою сили вітру;
- моторні човни (з двигуном).

На світовому ринку найбільшого поширення набули моторні човни, тому в цьому дослідженні увагу приділено саме таким плавучим засобам.

Згідно з ГС моторні човни класифікуються в розділі XVII "Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання", групі 89 "Судна, човни та інші плавучі засоби", товарній позиції 8903 "Яхти та інші плавучі засоби для дозвілля або спорту; гребні човни та каное". Моторні човни вміщено до товарної підпозиції 8903 92 "Човни моторні, крім човнів із забортним двигуном". Враховуючи зазначене, аналіз торговельних потоків із моторними човнами в Україні та світі здійснюватимемо за статистичними даними за кодом ГС 8903 92 [12].

Тенденція останніх 15 років щодо імпорту на світовому ринку моторних човнів є доволі неоднозначною, оскільки, в цілому, спостерігалось зростання обсягів імпорту поряд зі спадами в окремі роки: 2009, 2012 і 2013-ий. За ці 15 років обсяги імпорту моторних човнів зросли (проти 2005 р.) у 1.7 раза (*рис. 1*). Ймовірно, на зменшення обсягів імпорту моторних човнів у 2009 р. на 40 %, як порівняти з попереднім роком, вплинула саме глобальна економічна криза 2008 р., адже надалі таких різких змін на цьому ринку не спостерігалось і нижче 5.9 млрд дол. США обсяги імпорту досліджуваного товару

не падали. Варто зазначити стабільно висхідні показники імпорту моторних човнів, починаючи з 2015 р.

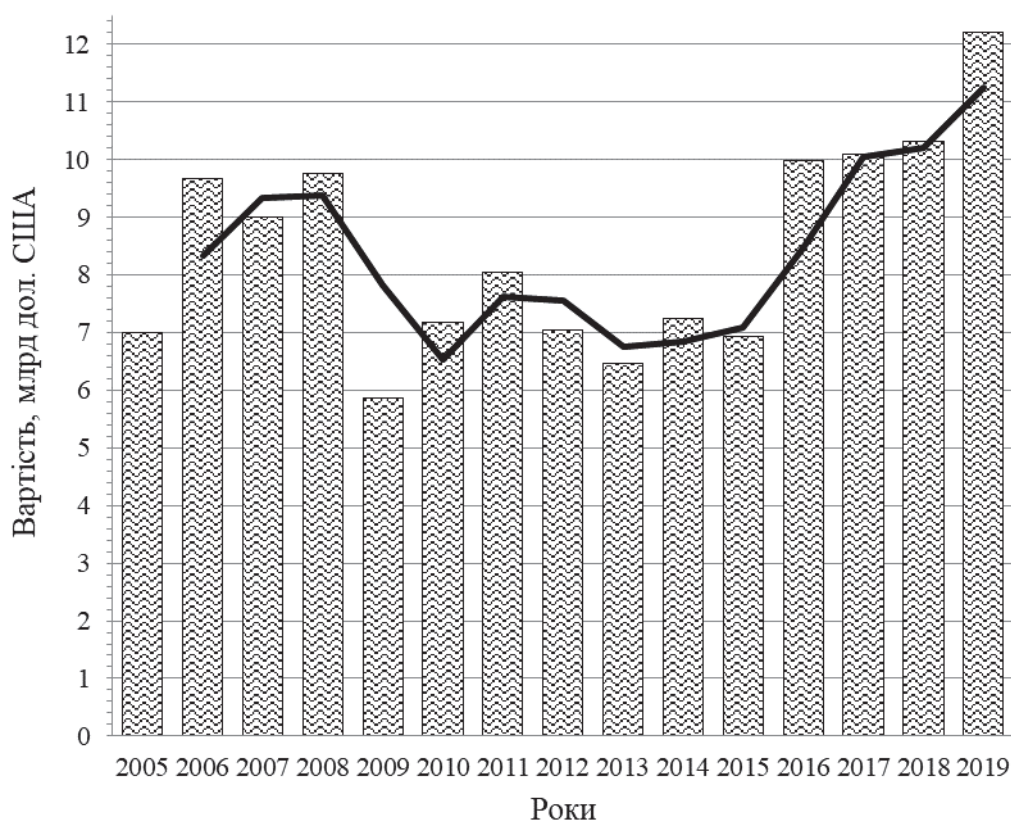


Рис. 1. Обсяги імпорту моторних човнів у світі в 2005–2019 рр.

Джерело: побудовано авторами за [12].

До десятки країн світу, які в 2019 р. ввезли 78 % світового імпорту моторних човнів, увійшли Кайманові острови, Нідерланди, Мальта, Сполучені Штати Америки, Британські Віргінські острови, Франція, Гібралтар, Іспанія, Канада, Сейшельські острови. Найбільшу частку імпортовано до Кайманових островів – 18.5 % (табл. 1).

Варто зазначити, що з 10 перелічених держав 4 (Кайманові острови, Британські Віргінські острови, Гібралтар та Сейшельські острови) належать до офшорних зон [15], однак серед країн – імпортерів моторних човнів у 2019 р. відмічається ще низка офшорних зон: Маршаллові острови (176.4 млн дол. США), Багамські острови (156.7 млн дол. США), Панама (74 млн дол. США). У 2019 р. моторних човнів на суму понад 100 млн дол. США також імпортували ще 6 країн: Італія, Гонконг (Китай), Австралія, Туреччина, Німеччина та Велика Британія. До країн-імпортерів, які у 2019 р. ввозили зазначеного товару на суми від 50 до 100 млн дол. США, належать: Нова Зеландія, Японія, Швеція, Бельгія, Панама, Хорватія, Норвегія, Чорногорія, Швейцарія, Фінляндія, Кіпр та Китай [12].

Таблиця 1

## Обсяги світового імпорту моторних човнів у 2015–2019 рр.

Країни-імпортери	2015		2016		2017		2018		2019	
	Вартість, млн дол. США	Частка загального імпорту, %	Вартість, млн дол. США	Частка загального імпорту, %	Вартість, млн дол. США	Частка загального імпорту, %	Вартість, млн дол. США	Частка загального імпорту, %	Вартість, млн дол. США	Частка загального імпорту, %
Кайманові острови	590.37	8.5	2432.68	24.3	1434.31	14.2	3094.13	30	2256.45	18.5
Нідерланди	85.01	1.2	863.78	8.6	730.82	7.2	584.38	5.7	1811.44	14.8
Мальта	750.41	10.8	690.16	6.9	693.68	6.9	351.98	3.4	1240.36	10.2
Сполучені Штати Америки	1295.35	18.7	1112.07	11.1	1213.97	12	1103.68	10.7	1217.33	10
Британські Віргінські острови	878.76	12.7	479.48	4.8	170.34	1.7	228.64	2.2	774.85	6.3
Франція	190.55	2.8	363.65	3.6	286.78	2.8	286.70	2.8	631.99	5.2
Гібралтар	279.29	4	245.16	2.5	724.35	7.2	396.94	3.9	596.43	4.9
Іспанія	121.37	1.8	145.96	1.5	193.47	1.9	209.86	2	393.57	3.2
Канада	350.25	5.1	315.91	3.2	406.18	4	424.02	4.1	384.02	3.1
Сейшельські острови	5.98	0.1	526.91	5.3	57.90	0.6	415.93	4	225.14	1.8

Джерело: зведено авторами за [12].

За останні десять років порівняною стабільністю імпортування моторних човнів вирізняються Кайманові острови, США та Канада. Варто зазначити, що в Іспанії за 2001–2019 рр. спостерігалися пікові "триріччя" у 2004–2006 рр. та 2010–2012 рр., коли цього товару ввозилося на суми 1 млрд дол. США та більше, однак в останні п'ять років у цій країні досить низькі темпи зростання імпорту моторних човнів і наразі обсягів попередніх років не досягнуто.

За даними Карті експортного потенціалу (*Export Potential Map*) Міжнародного торговельного центру, найпотужніший потенціал для світового експорту моторних човнів мають Кайманові острови, США та Мальта. Відмічається найбільша абсолютна різниця між потенційним та фактичним імпортом моторних човнів до Нідерландів у грошовому виразі, тобто залишається місце для реалізації додаткового імпорту до цієї країни, тому є можливість експортувати до Нідерландів моторних човнів на суму 838.6 млн дол. США [12].

Отже, зазначені вище країни мають входити до переліку країн – потенційних партнерів для виробників та експортерів моторних човнів, зокрема й українських.

Щодо імпорту моторних човнів в Україну, то ці обсяги, як порівняти зі світовими, досить невеликі, а найбільші відмічалися в 2008 та в 2014 рр. (рис. 2).

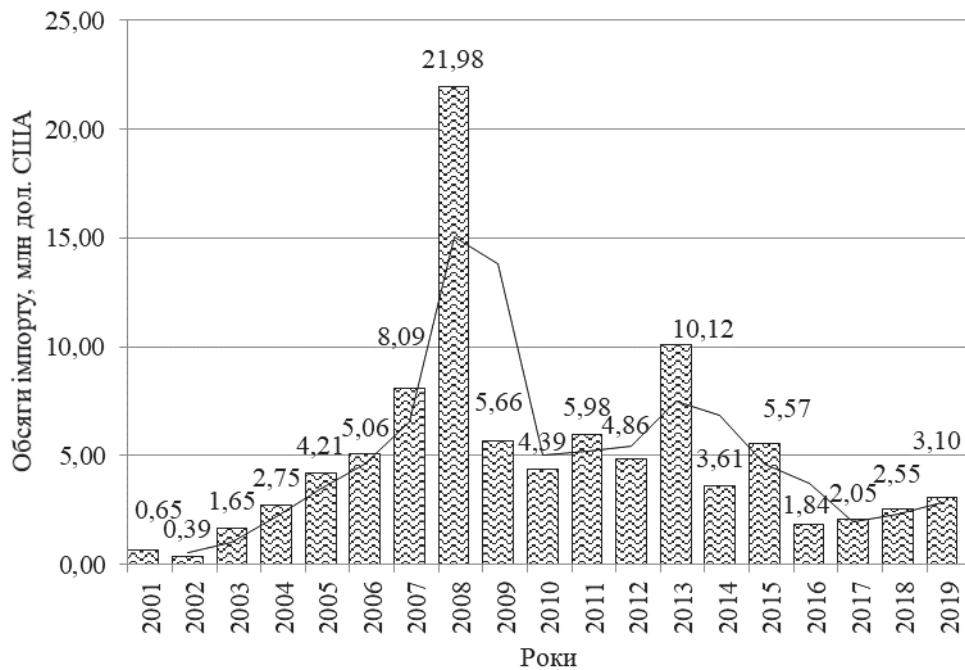


Рис. 2. Обсяги імпорту моторних човнів в Україну в 2001–2019 рр.

Джерело: побудовано авторами за [12; 16].

Значний спад імпорту моторних човнів у 2016 р. (рис. 2) змінився подальшим щорічним зростанням: на 11 % у 2017 р., на 25 % у 2018 р. та на 22 % у 2019 р. Всього у 2019 р. Україною ввезено 117 моторних човнів, з них: 72 – з США, 10 – з Канади, по 6 – з Японії та Китаю, 4 – з Польщі, 3 – з Туреччини, по 2 – з Нідерландів, Великої Британії, Словенії, Швейцарії, по 1 – з Австрії, Бельгії, Італії, Німеччини, Норвегії, Молдови, Румунії, Швеції [12].

До десятки країн світу, що пропонують свої моторні човни на світовому ринку й у 2019 р. зайняли 89.6 % цього ринку, належать Нідерланди, Італія, Велика Британія, Кайманові острови, Німеччина, США, Франція, Мексика, Австралія, Британські Віргінські острови (табл. 2).

Рівномірність постачання на світовий ринок моторних човнів за останнє десятиріччя продемонстрували Італія та США, тобто вони в межах своїх промислових потужностей постачають щорічно моторних човнів приблизно на однакові суми.

Експортером із найбільшою часткою ринку моторних човнів (23.4 %) у 2019 р. стали Нідерланди. Стверджувати, що тільки ця країна є одноосібним лідером експортером-виробником моторних човнів чи монополістом, не можна, оскільки протягом останніх років вона не утримувала лідерських позицій, а, наприклад, Італія, яка у 2019 р. з часткою 18.9 % світового ринку моторних човнів була на другому місці серед експортерів, у 2015 та 2016 рр. мала найбільшу частку цього ринку – 21.1 % та 17.8 % відповідно – і в рейтингу експортерів моторних човнів цих років посідала перше місце [12].

Таблиця 2

## Обсяги світового експорту моторних човнів у 2005–2019 рр., млрд дол. США

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Країни-експортери	7.56	10.27	9.88	11.29	6.80	8.55	8.49	8.20	6.82	7.74	8.26	10.15	10.10	11.30	12.58
Усі країни світу	0.51	0.56	0.81	0.80	0.77	0.64	0.58	0.65	0.59	0.47	1.46	1.61	1.82	2.18	2.94
Нідерланди	2.00	2.00	2.56	2.76	2.22	1.74	1.90	1.30	1.73	2.47	1.75	1.81	1.75	1.99	2.38
Італія	0.71	0.88	1.07	1.63	0.99	0.95	0.91	1.04	0.78	0.76	0.72	0.88	0.70	0.95	1.71
Велика Британія	0.58	1.41	0.05	0.09	0.03	0.81	1.02	0.28	0.39	0.33	0.23	1.60	0.56	0.84	1.35
Кайманові острови	0.30	0.64	1.25	1.73	0.40	1.19	0.80	1.44	0.69	1.17	1.17	1.26	1.97	0.91	0.88
Німеччина	0.98	1.04	1.22	1.33	0.79	0.91	0.82	0.80	0.81	0.85	0.72	0.61	0.70	0.74	0.82
США	0.62	0.64	0.76	0.75	0.41	0.36	0.56	0.29	0.30	0.35	0.44	0.49	0.38	0.35	0.39
Франція	0.11	0.13	0.12	0.07	0.02	0.07	0.06	0.04	0.05	0.00	0.27	0.51	0.56	0.65	0.36
Мексика	0.14	0.14	0.19	0.14	0.11	0.09	0.06	0.07	0.07	0.10	0.10	0.10	0.17	0.13	0.23
Австралія	0.03	0.03	0.03	0.01	0.02	0.06	0.10	0.92	0.23	0.04	0.25	0.17	0.18	0.08	0.19
Британські Віргінські острови	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0.01	–	0.22	0.16
Сейшельські острови	0.09	0.12	0.16	0.15	0.08	0.09	0.10	0.08	0.08	0.09	0.09	0.10	0.12	0.12	0.13
Фінляндія	0.01	–	0.04	0.06	–	–	–	0.07	0.05	0.05	0.08	0.14	0.11	0.09	0.12
ОАЕ	0.57	1.40	0.35	0.22	0.13	0.14	0.18	0.08	0.10	0.04	0.06	0.06	0.20	0.12	0.11
Іспанія	0.04	0.04	0.08	0.09	0.05	0.04	0.04	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.12	0.09
Бельгія	0.06	0.07	0.06	0.17	0.10	0.15	0.20	0.17	0.17	0.08	0.05	0.08	0.06	0.08	0.06
Туреччина	0.07	0.09	0.13	0.10	0.05	0.05	0.06	0.03	0.04	0.04	0.03	0.03	0.05	0.05	0.05
Швеція															

Джерело: побудовано авторами за [12].

Тенденцією останніх 20 років є втрата Італією своєї частки ринку, і попри те, що вона намагається нарощувати в грошовому еквіваленті обсяги експорту, темпи приросту не є достатніми.

Водночас Нідерланди збільшили обсяги експорту моторних човнів: у 2001 р. країна постачала на світовий ринок цього товару на суму 187.2 млн дол. США (5.2 % ринку), Італія – 917.7 млн дол. США (25.3 %), а вже у 2019 р. ці показники становили 2.9 млрд дол. США (23.4 %) і 2.4 млрд дол. США (18.9 %) відповідно. Тобто Нідерланди за останні 20 років цілеспрямовано підвищували свої потужності та, як наслідок, у 2018 та 2019 рр. стали лідером світового ринку моторних човнів. У той самий час наростили свій експортний потенціал Мексика, Кайманові острови та Британські Віргінські острови, однак значно втратили – Іспанія та Канада. За останні два роки постачання моторних човнів із Німеччини впало більше ніж у 2 рази. У 2019 р. серед країн, експорт моторних човнів яких зменшився за рік більше ніж на 30 %, є Мексика, Китай, Туніс, Кіпр, Нова Зеландія [12].

Розглянемо, які країни світу здійснювали постачання своїх моторних човнів у 2019 р. до четвірки країн – споживачів цього товару (53.5 % світового імпорту моторних човнів): Кайманових островів, Нідерландів, США та Мальти.

До Кайманових островів експортували моторні човни всього 10 країн світу: Нідерланди (1.9 млрд дол. США), Італія (310 млн дол. США), Сполучені Штати Америки (27 млн дол. США), Греція, Іспанія, Франція, Швеція, Мальта, Велика Британія та Німеччина. Водночас лівова частка припадає на Нідерланди, Італію та США, відповідно 84, 14 і 1% всього імпорту моторних човнів на Кайманові острови.

Нідерланди, поряд з тим, що вони є одним із потужних постачальників моторних човнів на світовий ринок, виявляються також і одним із найбільших споживачів цих суден. У 2019 р. до країни ввезено моторних човнів на суму 1.8 млрд дол. США, з них човни вартістю на загальну суму 1.2 млрд дол. США поставлені з Кайманових островів.

США, на відміну від Нідерландів, мають більш диверсифікований список постачальників моторних човнів, до якого у 2019 р. увійшли країни, як-от: Італія (352.7 млн дол. США), Китайський Тайбей (202.9 млн дол. США), Велика Британія (179.9 млн дол. США), Франція (103.3 млн дол. США), Польща (69.2 млн дол. США), Австралія (65.4 млн дол. США), Мексика (41.6 млн дол. США), Південно-Африканська Республіка (40.7 млн дол. США), Малайзія (36.4 млн дол. США), Китай (33.5 млн дол. США), Канада (22.5 млн дол. США), Нідерланди (15.5 млн дол. США).

У 2019 р. основним постачальником моторних човнів до Мальти стала Велика Британія, обсяг експорту цього товару з якої досяг майже 1 млрд дол. США (78.2 % усього імпорту моторних човнів до Мальти). Серед країн, що ввозили ці судна обсягом від 5 до 62 млн дол. США,



є Італія (62.2), Британські Віргінські острови (57.8), Туреччина (54.1), Маршаллові острови (33.6), Кайманові острови (31.0), Ангілья (12.2), Нідерланди (8.5), Сполучені Штати Америки (5.4), Панама (3.6). Знову з цього переліку можна виокремити офшорні зони, з яких відбувається активна торгівля моторними човнами: Британські Віргінські острови, Маршаллові острови, Кайманові острови, Ангілья та Панама.

Як можна спостерігати, Нідерланди демонструють свою присутність на світовому ринку човнів як солідний експортер.

Значний експортний потенціал Нідерландів також підтверджується за допомогою такого інструмента Міжнародного торговельного центру як Карта експортного потенціалу (*Export Potential Map*). Зокрема, з його застосуванням встановлено, що постачальниками з найбільшим потенціалом щодо експорту моторних човнів (код ГС 890392) на світовий ринок визнано Нідерланди, Італію та Німеччину. Відмічено, що Маршаллові острови мають найтісніші експортні зв'язки зі світом, а Нідерланди спроможні найкраще забезпечити потреби країн світу в цих суднах [12].

Щодо експорту на світовий ринок моторних човнів з України, то ці обсяги є досить незначними й загальна динаміка негативна. Спостерігалися окремі роки зростання обсягів вивезення моторних човнів з піками у 2008 та 2014 рр. (рис. 3).

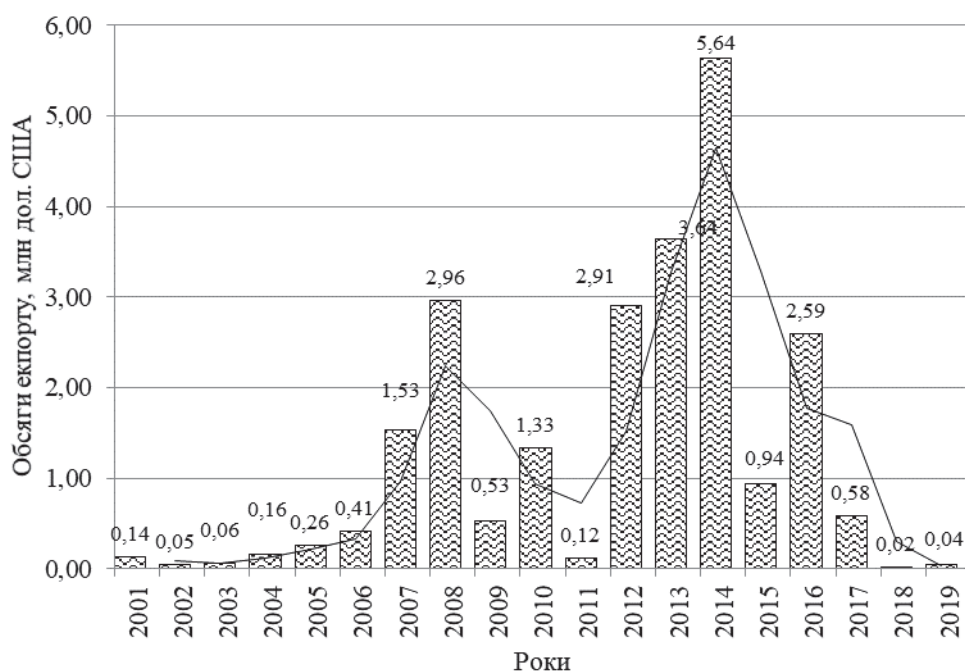


Рис. 3. Обсяги експорту моторних човнів з України на світовий ринок у 2001–2019 рр.

Джерело: побудовано авторами за [12; 16].

Поступове нарощування обсягів експорту спостерігалось з 2002 по 2008 р., за чим відбулися спад та наступне зростання з 2011 до 2014 р., коли з України було вивезено моторних човнів найбільше за представлений період – на суму 5.64 млн дол. США. За даними Державної служби статистики України [11], у 2019 р. з України експортовано цього товару на 42.7 тис. дол. США у кількості 6 штук – 2 моторних човни продано до Польщі й по одному – до Білорусі, Нідерландів, Румунії та Чехії. Аналіз ввізних тарифів різних країн світу за допомогою інструмента Карта доступу до ринку (*Market Access Map*) Міжнародного торговельного центру [7] дав змогу виявити, що серед країн – найбільших імпортерів моторних човнів на світовому ринку стосовно цих суден українського виробництва застосовується режим найбільшого сприяння і ставка ввізного мита становить 0% (рис. 4), тобто тарифні обмеження, по суті, відсутні та не заважають доступу до цих ринків моторним човнам з України.

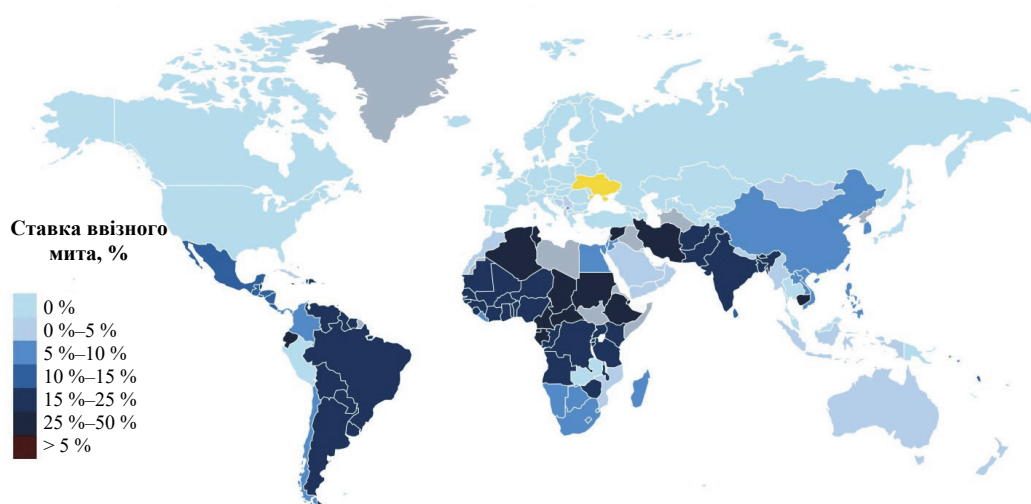


Рис. 4. Тарифне регулювання імпорту моторних човнів із України (ГС код 8903 92) у 2020 р. за країнами світу

Джерело: побудовано авторами за [12; 16].

Стосовно тарифних заходів інших країн, то максимальна ставка ввізного мита, яка застосовується щодо українських моторних човнів, становить 40% у разі їх імпорту до Ірану та Судану; ставкою 35% оподатковується імпорт цих суден до Камбоджі; 30% – до Алжиру, Бутану, Камеруну, Центральноафриканської Республіки, Чаду, Екватору, Екваторіальної Гвінеї, Ефіопії, Габону, Сирії, Тунісу; від 26 до 2% – до інших країн світу, однак вони не є провідними споживачами моторних човнів.

Отже, за 2005–2019 рр. обсяги імпорту моторних човнів у світі зросли майже вдвічі. Лідером споживання цього товару останніми роками є Кайманові острови. Поряд із Каймановими островами серед країн – імпортерів моторних човнів виявляється ще низка держав, що входять до переліку офшорних зон у світі.

Одноосібного лідера серед постачальників на світовий ринок моторних човнів виокремити важко, оскільки майже 90 % цього ринку ділять між собою десять країн: Нідерланди, Італія, Велика Британія, Кайманові острови, Німеччина, США, Франція, Мексика, Австралія та Британські Віргінські острови. Останніми роками Італія втрачає свої позиції, тоді як Нідерланди значно нарощують експортний потенціал.

За оцінками Міжнародного торговельного центру, Нідерланди, Італія та Німеччина мають найбільший потенціал щодо експорту моторних човнів на світовий ринок, крім того, в найближчому майбутньому саме Нідерланди зможуть найкраще забезпечити потреби країн світу в цьому товарі.

Україна зі світового ринку ввозить останнім часом незначні обсяги моторних човнів, тоді як, за статистичними даними окремих років, імпорт цих суден досягав 22 млн дол. США, тобто внутрішня потреба в них у країні присутня. Загальна динаміка постачання на світовий ринок моторних човнів з України є негативною. У 2019 р. нашою країною продано тільки 6 одиниць цього товару на суму трохи більше ніж 40 тис. дол. США, хоча в окремі роки вартість експорту досягала майже 6 млн дол. США.

**Висновки.** Під час планування стратегії щодо розвитку експорту моторних човнів українським підприємствам варто врахувати, що більшість країн – імпортерів цього товару щодо України не виставляють тарифного захисту, а там, де він присутній на досить високому рівні, немає значного споживання моторних човнів. Для розвитку торговельного партнерства у напрямі експорту моторних човнів Україні краще обрати Кайманові острови, Нідерланди, Мальту, Сполучені Штати Америки, Британські Віргінські острови, Францію, Гібралтар, Іспанію, Канаду та Сейшельські острови – найбільших споживачів цих суден.

Особливу увагу варто приділити Нідерландам, Італії та Німеччині – країнам, які ще тривалий час утримуватимуть позиції провідних експортерів моторних човнів. Кооперація з виробниками зазначених країн у глобальному ланцюжку постачання цього товару на світовий ринок могла би бути досить корисною виробникам не тільки моторних човнів, але й окремих деталей та комплектуючих для них.

Окремим, перспективним для України, сегментом є вітрильні плавучі засоби, серед яких особливої уваги заслуговують яхти, світовий ринок яких може бути напрямом подальших досліджень.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Коронавирус и чартер яхт: главные вопросы экспертам. URL: <https://worldmarine.ru/statti/koronavirus-i-charter-yaht>.
2. Паралельна реальність – клубний вітрильний спорт в Україні. URL: <http://skipper.kiev.ua/2937>.
3. Катера обходять яхты по продажам. URL: <https://delo.ua/business/katera-obhodjat-yahty-po-proda-139866>.

4. Справжній прорив: Харківські авіатори стрімко підкорюють світовий ринок швидкісних човнів класу luxury. URL: <http://patrioty.org.ua/economic/spravzhnii-proryv-kharkivski-aviatory-strimko-pidkoryuiut-svitovyi-rynok-shvydkisnykh-chovniv-klasu-luxury-112851.html>.
5. Панін В. В., Сьомін О. А., Радченко В. М. Інтегровані транспортно-логістичні системи Дніпра, Чорного моря та Дунаю як складова транспортної стратегії України. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія: Водний транспорт*. 2018. Вип. 1 (27). С. 6-12.
6. Коба В. Г., Валявська Н. О., Зорька Ю. А. Тенденції та аспекти розвитку річкового транспорту України. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія: Економіка і управління*. 2019. Вип. 43-44. С. 13-20.
7. Єрмаков В. В. Комплексне використання внутрішніх вод Полтавської області як об'єктів туризму і рекреації. *Географія та туризм*. 2018. Вип. 45. С. 90-99. URL: <http://www.geolgt.com.ua/images/stories/zbirnik/vipusk45/v459.pdf>.
8. Шпарага Т. І., Козлик О. М. Використання досвіду Норвегії для розвитку риболовного туризму у Бакотській затоці р. Дністер. *Географія та туризм*. 2016. Вип. 35. С. 125-135. <http://www.geolgt.com.ua/images/stories/zbirnik/vipusk35/v3512.pdf>.
9. Isaksen Arne. From success to failure, the disappearance of clusters: a study of a Norwegian boat-building cluster. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*. 2018. Vol. 11. Issue 2. P. 241-255. URL: <https://doi.org/10.1093/cjres/rsy007>.
10. Enkvist Daniel. New ecological energy solutions and its business opportunities for the Finnish boat industry. URL: [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/15157/Enkvist\\_Daniel.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/15157/Enkvist_Daniel.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
11. Study on the competitiveness of the recreational boating sector. Final Report. Rotterdam/Brussels, 2015. 146 p. URL: [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu).
12. International Trade Centre. Market Access Map. URL: <http://www.macmap.org>.
13. Harmonized Commodity Description and Coding System. The International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS Convention) from January 1, 1988. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201503/volume-1503-I-25910-English.pdf>.
14. Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності. Правила класифікації та побудови суден. Частина 1. Класифікація. Регістр судноплавства України. URL: [http://www.shipregister.ua/books/Class2020\\_08.pdf](http://www.shipregister.ua/books/Class2020_08.pdf).
15. Про віднесення держав до переліку офшорних зон: Розпорядження Кабінету міністрів України від 23 лютого 2011 р. N 143-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/143-2011-%D1%80#Text>.
16. Зовнішня торгівля окремими видами товарів за країнами світу. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції 18.11.2020.

**Galko S., Osievska V. Export-import potential of the motor boat market of Ukraine.**

**Background.** The economic crisis caused by the COVID-19 pandemic has revealed most popular products in the global market among consumers, in particular those for spending leisure time alone. Among them, surprisingly, motor boats were found. In Ukraine, increasing the production of certain types of watercraft may be a chance to save the entire shipbuilding industry.

*The aim* of the article is to analyse the state and the structure of the world and domestic markets of motor boats in order to establish possible directions for the development of the export potential of Ukraine.

**Materials and methods.** The methods of logical analysis and generalization of scientific literature, statistical data on the export and import of goods were used; the tools of market analysis of the International Trade Centre (ITC) were applied.

**Results.** The state of the motor boats world market is analysed according to import data. The main consumers of these motor boats and trends of their changes in 2005–2019 were studied. The data on the motor boats import to Ukraine is provided. The countries-exporters of motor boats are considered and their future potential is determined. The data on the motor boats export from Ukraine is given. The level of tariff protection by different countries of the world in relation to motor boats from Ukraine is assessed.

**Conclusion.** When planning a strategy for the development of motor boats export, Ukrainian enterprises should take into account that most of the importing countries of motor boats do not impose tariff protection in relation to Ukraine, and where it is present at a sufficiently high level, there is no significant consumption of motor boats. For the development of a trade partnership in the direction of exporting motor boats, Ukraine should choose the Cayman Islands, the Netherlands, Malta, the United States of America, the British Virgin Islands, France, Gibraltar, Spain, Canada and the Seychelles – the largest consumers of motor boats.

Ukraine needs to pay special attention to the Netherlands, Italy and Germany – countries that will hold the leading exporters position of motor boats for a long time. Cooperation with manufacturers of these countries in the global supply chain of motor boats to the world market could be very useful not only for motor boat manufacturers, but also for manufacturers of individual parts and accessories for motor boats.

*Keywords:* watercraft, ship, motor boat, boat, Ukrainian market, world market, export-import operations.

## REFERENCES

1. *Koronavirus y charter jaht: glavnye voprosy ekspertam [Coronavirus and yacht charter: the main questions for experts]*. Retrieved from <https://worldmarine.ru/statti/koronavirus-i-charter-yaht> [in Russian].
2. *Paralel'na real'nist' – klubnyj vitryl'nyj sport v Ukrai'ni [A parallel reality is club sailing in Ukraine]*. Retrieved from <http://skipper.kiev.ua/2937> [in Ukrainian].
3. *Katera obhodjat jahty po prodazham [Boats bypass yachts on sales]*. Retrieved from <https://delo.ua/business/katera-obhodjat-jahty-po-proda-139866> [in Russian].
4. *Spravzhnij proryv: Harkivs'ki aviatory strimko pidkorjujut' svitovyj rynek shvydkisnyh chovniv klasu luxury [A real breakthrough: Kharkiv aviators are rapidly conquering the world market of luxury speedboats]*. Retrieved from <http://patrioty.org.ua/economic/spravzhnii-proryv-kharkivski-aviatory-strimko-pidkoryuiut-svitovyi-rynek-shvydkisnykh-chovniv-klasu-luxury-112851.html> [in Ukrainian].
5. Panin, V. V., S'omin, O. A., & Radchenko, V. M. (2018). Integrovani transportno-logistychni systemy Dnipra, Chornogo morja ta Dunaju jak skladova transportnoi strategii' Ukrai'ny [Integrated transport and logistics systems of the Dnieper, Black Sea and Danube as a component of Ukraine's transport strategy]. *Zbirnyk naukovyh prac' DUIT. Serija: Vodnyj transport – Collection of scientific works of SUIT. Series: Water transport*. (Issue 1 (27), (pp. 6-12) [in Ukrainian].
6. Koba, V. G., Valjavs'ka, N. O., & Zor'ka, Ju. A. (2019). Tendencii' ta aspekty rozvytku richkovogo transportu Ukrai'ny [Trends and aspects of river transport development in Ukraine]. *Zbirnyk naukovyh prac' DUIT. Serija: Ekonomika i upravlinnja – Collection of scientific works of SUIT. Series: Economics and Management*. (Issue 43-44), (pp. 13-20) [in Ukrainian].
7. Jermakov, V. V. (2018). Kompleksne vykorystannja vnutrishnih vod Poltavs'koi oblasti jak ob'ektiv turyzmu i rekreacii' [Integrated use of inland waters of Poltava region as objects of tourism and recreation]. *Geografija ta turizm – Geography and tourism*. (Issue 45), (pp. 90-99). Retrieved from <http://www.geolgt.com.ua/images/stories/zbirnik/vipusk45/v459.pdf> [in Ukrainian].

8. Shparaga, T. I., & Kozlyk, O. M. (2016). Vykorystannja dosvidu Norvegii' dlja rozvytku rybolovnogo turyzmu u Bakots'kij zatoci r. Dniester [Using the experience of Norway for the development of fishing tourism in the Bakota Bay of the Dniester]. *Geografija ta turizm – Geography and tourism*. (Issue 35), (pp. 125-135). <http://www.geolgt.com.ua/images/stories/zbirnik/vipusk35/v3512.pdf> [in Ukrainian].
9. Isaksen, Arne. (2018). From success to failure, the disappearance of clusters: a study of a Norwegian boat-building cluster. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*. (Vol. 11). (Issue 2), (pp. 241-255). Retrieved from <https://doi.org/10.1093/cjres/rsy007> [in English].
10. Enkvist, Daniel. *New ecological energy solutions and its business opportunities for the Finnish boat industry*. Retrieved from [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/15157/Enkvist\\_Daniel.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/15157/Enkvist_Daniel.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [in English].
11. *Study on the competitiveness of the recreational boating sector. Final Report*. (2015). Rotterdam/Brussels. Retrieved from [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu) [in English].
12. *International Trade Centre. Market Access Map*. Retrieved from <http://www.macmap.org> [in English].
13. *Harmonized Commodity Description and Coding System. The International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS Convention)*. (1988). Retrieved from <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201503/volume-1503-I-25910-English.pdf> [in English].
14. Zagal'ni polozhennja klasyfikacijnoi' ta inshoi' dijal'nosti. Pravyla klasyfikacii' ta pobudovy suden. Chastyna 1. [Classification General provisions of classification and other activities. Rules for classification and construction of ships. Part 1. Classification]. *Registr sudnoplavstva Ukrai'ny – Register of Shipping of Ukraine*. Retrieved from [http://www.shipregister.ua/books/Class2020\\_08.pdf](http://www.shipregister.ua/books/Class2020_08.pdf) [in Ukrainian].
15. *Rozporjadzhennja Kabinetu ministriv Ukrai'ny vid 23 ljutogo 2011 r. N 143-r. Pro vidnesennja derzhav do pereliku ofshornyh zon [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of February 23, 2011 N 143-r. On the inclusion of states in the list of offshore zones]*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/143-2011-%D1%80#Text> [in Ukrainian].
16. Zovnishnja torgivlja okremymy vydamy tovariv za krai'namy svitu *Zovnishnja torgivlja okremymy vydamy tovariv za krai'namy svitu*. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrai'ny – State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].