

УДК 338.47:656.612

МИХАЙЛИЧЕНКО Катерина,

к. е. н., с. н. с., завідувач сектора з питань розвитку
транспортної інфраструктури відділу безпеки реального сектора економіки
Національного інституту стратегічних досліджень

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА

Проаналізовано сучасні тенденції та основні фактори розвитку торговельного мореплавства у світі і Україні. Розроблено рекомендації щодо формування і реалізації послідовної державної морської політики, орієнтованої на розвиток торговельного мореплавства як чинника забезпечення національних інтересів України.

Ключові слова: торговельне мореплавство, державна морська політика, національні інтереси України, ринок морських перевезень.

Михайличенко Е. Государственная политика в сфере торгового мореплавания. Проанализированы современные тенденции и основные факторы развития торгового мореплавания в мире и в Украине. Разработаны рекомендации по формированию и реализации последовательной государственной морской политики, ориентированной на развитие торгового мореплавания как фактора обеспечения национальных интересов Украины.

Ключевые слова: торговое мореплавание, государственная морская политика, национальные интересы Украины, рынок морских перевозок.

Постановка проблеми. Морський транспорт є невід’ємною частиною міжнародної логістичної системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі. За даними Конференції ООН з питань розвитку та торгівлі (*The United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*), 77 % міжнародної торгівлі товарами, що набуває дедалі більш глобального характеру, здійснюється шляхом морських перевезень [1, с. 6]. Протягом 1990–2014 рр. обсяги світової морської торгівлі зросли з 4 млрд т до 9,8 млрд т [1, с. 6]. Основною причиною значного зростання судноплавства є розширення світової торгівлі та інтеграція ринків, економічне відкриття Китаю для зовнішнього світу, лібералізація умов торгівлі як результат досягнень світових торговельних організацій.

Еволюція глобальної економічної архітектури нині безпосередньо впливає на напрямки та структуру світових торговельних потоків і відповідно, на попит щодо послуг, пов’язаних з морськими перевезеннями. Натомість в Україні, яка позиціонує себе як морська держава,

тенденції розвитку сектора морських перевезень не лише не відповідають загальносвітовим, але в багатьох випадках є прямо протилежними, і головне, такими, що не відповідають актуальним потребам економіки та інтересам народу України.

Таким чином, перед сучасними вітчизняними науковцями постають актуальні проблеми пошуку шляхів відродження статусу України як морської держави, посилення її морської могутності, а завдання відновлення торговельного мореплавства стає пріоритетним напрямом у цій роботі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку морської індустрії та економічних відносин морегосподарського комплексу України в умовах становлення глобальної моделі розвитку та посилення впливу глобалізації економіки на структуру і трансформацію ринкових відносин присвячено праці багатьох вітчизняних науковців. Так, економічні механізми розвитку морського судноплавства вивчали науковці під керівництвом О. Котлубая [2]. Організаційні та правові аспекти державної підтримки вітчизняного морегосподарського комплексу, правове закріплення стратегії його розвитку в Україні розробляли О. Кібік, О. Подцерковний та Ю. Драпайло [3–4]. Можливості імплементації до національної практики норм та заходів з регулювання і розвитку морського судноплавства, які використовуються провідними морськими державами, досліджували О. Липинська та Л. Крисюк [5]. Визначенню наявних проблем кризового становища основних галузей морегосподарського комплексу країни, висвітленню європейського досвіду створення морських кластерів присвячено праці А. Филипенка та В. Баришнікової [6]. Дослідники зробили вагомий внесок у вивчення проблем торговельного мореплавства та сприяли підвищенню конкурентоспроможності й ефективності функціонування морського транспорту України.

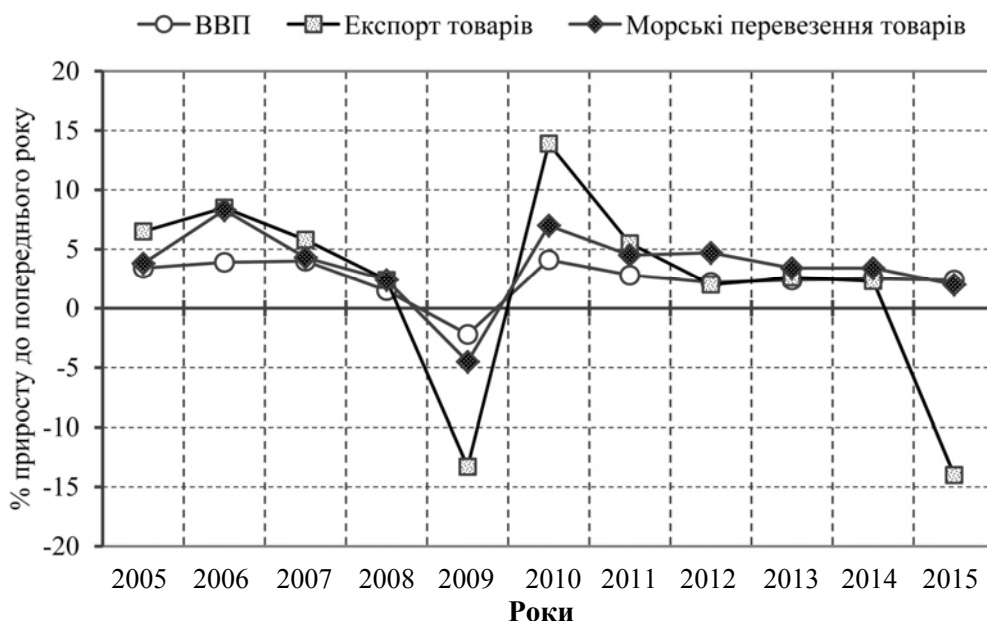
Попри широкий діапазон досліджень у цій сфері, в українській науковій літературі недостатньо висвітлено питання відродження національного торговельного мореплавства як одного з потужних сегментів української економіки, що має важливе значення у забезпеченні економічної безпеки держави та утвердженні її національних економічних інтересів. Особливої актуальності це питання набуває в умовах загострення економічної конкуренції та політичного протистояння у світі. Ухвалення Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України № 287 від 26 травня 2015 р., та необхідність прийняття оновленої Морської доктрини України [7] визначають актуальність цього наукового дослідження.

Мета статті полягає у вивченні сучасних тенденцій та визначенні пріоритетних напрямів розвитку торговельного мореплавства з позиції забезпечення національних економічних інтересів України.

Матеріали та методи. Дослідження виконано на основі статистичних даних Держстату України, Конференції ООН з питань торгівлі

та розвитку (*UNCTAD*), даних Адміністрації морських портів України (АМПУ). Використано такі загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, як індукція і дедукція, системного підходу, порівняльного економічного аналізу та узагальнення.

Результати дослідження. Динаміка морських перевезень формується під впливом глобальної макроекономічної кон'юнктури (*рисунок*).



Динаміка обсягів морських вантажоперевезень відносно показників окремих показників розвитку світової економіки, 2005–2015 рр.

Джерело: складено автором за [1]

За даними Огляду морського транспорту (*The Review of Maritime Transport – UNCTAD*), загальний обсяг світової морської торгівлі у 2015 р. становив 10 млрд т, перевищивши рівень докризового 2008 р. на 22 % [1, с. 6]. Отже, сектор має потенціал швидкого відновлення і, за оцінками фахівців, здатен у стислі терміни перевищити докризові середньорічні показники зростання.

Україні, яка прагне відновити і примножити свої позиції на ринку морських перевезень, важливо врахувати на сучасному етапі особливості світового ринку таких перевезень.

У формуванні попиту на послуги морського вантажного транспорту зростає роль країн, що розвиваються. У 2006–2014 рр. їх частка у сукупному світовому обсязі імпорتنних (вивантажених) товарів зросла з 46,2 % до 61 %, частка експортних (навантажених) товарів була постійно високою (62,7 % у 2006 р. і 59,7 % у 2014 р.). По регіонах лідирує Азія за показниками обсягів морських перевезень – у 2014 р. її частка у сукупному світовому обсязі навантажень і розвантажень суден становила 41 % і 58 % відповідно [1, с. 8].

У структурі морських вантажних перевезень переважають сировинні товари. Частка п'яти основних сухих масових вантажів (залізна руда, зерно, вугілля, боксити/глинозем, фосфати) становить 31,6 % у загальному вантажообігу морської торгівлі, нафти й газу – 28,7 % [1, с. 7].

Пріоритет у перевезеннях морським транспортом віддається радше вантажам, ніж пасажиром, які з міркувань швидкості частіше обирають повітряний транспорт. Подорожі на великі відстані відбуваються нечасто, водночас набувають популярності морські круїзи. Морські поїздки на короткі відстані здійснюються за допомогою паромних переправ.

Контейнеризація спричинила революцію у світовому вантажному судноплаванні, стала ключовим чинником розвитку інтернаціонального та мультимодальних перевезень, значно підвищивши ефективність галузі. Нині понад 52 % світової морської торгівлі в доларовому еквіваленті припадає на контейнерні перевезення. Частка контейнерних перевезень у загальному вантажообігу насипних вантажів, за даними *UNCTAD*, зросла з 5,6 % у 1980 р. до 23,3 % у 2014 р. Обсяг світової контейнерної торгівлі з використанням морського транспорту, обчислений у *TEUs*, у 2009 р. становив 124 млн *TEUs*, у 2014 р. – 171 млн *TEUs*, тобто зріс на 37,9 % [1, с. 21].

Революція в інформаційних технологіях і технологіях зв'язку значно знизил витрати на зв'язок при транспортуванні вантажів. Це сприяло виникненню нових мереж, підвищенню ефективності управління загальним рухом вантажів й додало потужного стимулу розвитку морської логістики.

Зростання кількості вигідних можливостей з реєстрації суден у відкритих реєстрах країн дає змогу судноплавним компаніям обходити витратні законодавчі нормативи (із соціальних, податкових питань) та поєднувати відносно невисоку вартість капіталу в розвинених країнах з низькими витратами з оплати праці моряків в країнах, що розвиваються. Як результат, станом на 2013 р. понад 73 % світового морського тоннажу зареєстровано під іноземним прапором, тобто державна приналежність власників вантажу відрізняється від прапорів держав, під якими експлуатуються судна. За даними *UNCTAD*, провідні 10 відкритих реєстрів (Ліберія, Маршаллові Острови, Сінгапур, Панама та ін.) у 1950 р. сукупно становили 5 % світового торговельного флоту, а у 2011 р. – 56 % [4].

З посиленням міжнародних вимог і нормативів у сфері безпеки експлуатації суден та охорони навколишнього середовища, регулювання емісії викидів під час експлуатації суден, формується глобальна система розподілу вантажів у секторі міжконтинентальних перевезень у зв'язку з раціоналізацією судноплавних мереж і оптимізацією вантажопотоків унаслідок зростання обсягів перевезень. Відповідно розширюється система хабів, розподільних проміжних вузлів, інтернаціональних логістичних терміналів, що з'єднують послуги різних видів

транспорту, включаючи морські перевезення, об'єднуючись в єдину систему ланцюжків поставок.

Структура світового флоту змінюється на користь великотоннажних суден, що скорочує витрати на одиницю екіпажу, пального, вартості простою, страховки, обслуговування і ремонту. Витрати на фрахт є істотним компонентом остаточної ціни більшості сухих масових вантажів після їх перевезення й вивантаження. Для того, щоб залишатися конкурентоспроможними, віддалені постачальники розглядають використання великих суден як одну з головних умов досягнення ефекту масштабу [8].

Незважаючи на уповільнення темпів розвитку світового флоту, він продовжує зростати: приріст його тоннажу у 2014 р. становив 3,5 % порівняно з майже 10 % у 2010–2011 р. Розмір світового флоту досяг 1750 млн т дедвейту в січні 2015 р., що більше ніж удвічі перевищує показник 2001 р. [1]. Зберігається низький рівень фрахтових ставок, обумовлений млявим світовим економічним зростанням, низьким або нестабільним попитом і надлишковою пропозицією на світових ринках морських перевезень. У 2013 р. відзначено найнижчі фрахтові ставки за останні десять років на ринку суховантажного і наливного тоннажу. Вкрай низькими є ставки і на ринку контейнерних лінійних перевезень, хоч у 2015 р. вони дещо підвищилися [9].

Розвивається сегмент нішевих морських перевезень, пов'язаний з розвитком нішевих товарних ринків. Поглиблення міжнародного поділу праці, наприклад, у виробництві транспортних засобів, призводить до накопичення однотипних вантажів (автомобілів та запасних частин) у таких кількостях, що цілі судна можуть бути спеціалізовані на лініях для цих цілей.

Інституційне забезпечення судноплавства акумулюється переважно у таких світових центрах, як Афіни, Гонконг, Лондон, Нью-Йорк, Сінгапур, які формують і забезпечують функціонування широкого спектра морських інститутів (зокрема морських бірж, брокерських контор, морського страхування, банківського обслуговування). Разом з тим, багато країн сьогодні спеціалізуються на наданні окремих видів послуг з морського перевезення. Судно для виконання міжнародних перевезень може бути побудоване, прийняте замовником, укомплектоване екіпажем, застраховане, введене в експлуатацію і зареєстроване в різних країнах. Забезпечення безпеки вантажів і боротьба з піратством стають дедалі важливішими складовими процесу морських перевезень, яким приділяється значна увага в сучасних умовах загострення економічних дисбалансів і військових конфліктів між країнами.

Спираючись на наведені тенденції у світовому торговельному мореплаванні, у перспективі розвиток судноплавства експерти пов'язують з впливом шести найбільш узагальнених груп факторів [10]:

➤ ефективності морської політики (посилення безпеки перевезень, відкриття ринків каботажних перевезень тощо);

- змін у демографії (зростання споживчого попиту населення та його диференціації за різними країнами і регіонами);
- енергетики і охорони довкілля (удорожчання енергоресурсів, збільшення витрат у зв'язку з підвищенням вимог до охорони навколишнього середовища, зменшення тиску на довкілля, скорочення емісії парникових газів);
- розвитку технологій, які на тлі уповільнення темпів зростання світового виробництва і торгівлі відіграватимуть провідну роль у зростанні обсягів судноплавства;
- економічного і фінансового чинників (раціоналізації мережі та уповільнення темпів міжнародної торгівлі, розвитку нішевих ринків, зменшення прибутковості морських перевезень унаслідок низьких перевізних ставок і надлишку сукупного дедвейту світового флоту тощо).

Аналіз динаміки перевезень вантажів морським транспортом України свідчить про об'єктивність причин значного скорочення обсягу перевезень (*табл. 1*).

У фізичному вимірі обсяги перевезень вантажів морським транспортом скоротилися з 9 млн т у 2007 р. до 3 млн т у 2015 р., тобто в 3 рази, тоді як у цілому обсяг перевезень вантажів транспортом України знизився на 23,2 % у 2015 р. порівняно з 2007 р., зокрема залізничним транспортом – на 31,9 %, автомобільним – на 18,6 %. Нині частка перевезень вантажів морським транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень становить менше 0,2 %.

Найбільшу частку вантажів у структурі перевезень, за даними 2015 р. (*табл. 2*), становлять різні метали (35,5 %), руда (27,1 %); будівельні матеріали (3,3 %); інші вантажі (25,3 %). Частка вантажів у загальному тоннажі морських перевезень в Україні, що перевозяться у контейнерах, становить <1 %, у 2013 р. – 2 %, а у 2007 р. – 4,4 %) [11].

Більша частина вантажів, які транспортуються морським транспортом, перевозиться закордонним типом сполучення (62,2 % у 2015 р.), значно менші – каботажним (37,8 % у 2015 р.). Водночас у натуральному вимірі обсяг каботажних перевезень морем за останній рік збільшився втричі і на січень 2016 р. становив 1246 тис. т вантажів.

На тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулося різке скорочення українського. За даними *UNCTAD*, на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України становив 6177 тис. т (враховувалися судна місткістю 100 та більше реєстрових тонн), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9 % (25 місце у рейтингу найпотужніших морських країн світу). Проте на 1 січня 2014 р. флот України нараховував суден загальним дедвейтом 3081 тис. т, а частка вітчизняного флоту у світовому торговельному флоті становила вже 0,2 %. З цього дедвейту на судна під українським прапором припадає лише 450 тис. т, а решта 2631 тис. т – на судна під іноземними прапорами [12].

Таблиця 1

Обсяги перевезень вантажів в Україні відносно 2007 р.

| За видами транспорту | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014** | | 2015** | |
|----------------------|-------|-----|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------|--------|------|
| | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % | МЛН Т | % |
| Залізничним | 514 | 100 | 499 | 97,1 | 391 | 76,1 | 433 | 84,2 | 469 | 91,2 | 457 | 88,9 | 442 | 86,0 | 386 | 75,1 | 350 | 68,1 |
| Водним | 24 | 100 | 19 | 79,2 | 10 | 41,7 | 11 | 45,8 | 10 | 41,7 | 8 | 33,3 | 6 | 25 | 6 | 25 | 6 | 25 |
| Морським | 9 | 100 | 8 | 73,3 | 5 | 88,9 | 4 | 44,4 | 4 | 44,4 | 4 | 44,4 | 3 | 33,3 | 3,2 | 35,6 | 3 | 33,3 |
| Річковим | 15 | 100 | 11 | — | 5 | 73,3 | 7 | 46,7 | 6 | 40,04 | 4 | 26,7 | 3 | 20 | 2,8 | 18,7 | 3 | 20 |
| Автомобільним* | 1255 | 100 | 1267 | 101,0 | 1069 | 85,2 | 1168 | 93,1 | 1252 | 99,8 | 1260 | 100,4 | 1261 | 100,5 | 1131 | 90,1 | 1021 | 81,4 |
| Авіаційним | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 | 0,1 | 100 |
| Разом** | 1793 | 100 | 1785 | 99,6 | 1470 | 82,0 | 1612 | 89,9 | 1731 | 96,5 | 1725 | 96,2 | 1709 | 95,3 | 1523 | 84,9 | 1377 | 76,8 |

* Без урахування перевезень, виконаних для власних потреб.

** Без урахування трубопровідного транспорту.

2014, 2015 – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя.

Джерело: складено автором за [11]

Обсяги перевезень вантажів морським транспортом України, тис. т

| Вид вантажу/сполучень | Рік | | | | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Вантаж: | | | | | | | | | |
| нафта і нафтопродукти | 484 | 430 | 298 | 249 | 275 | 253 | 189 | 77 | 71 |
| вугілля | 167 | 139 | 174 | 45 | 21 | 19 | 18 | – | 28 |
| кокс | 12 | 6 | 5 | – | 5 | 41 | 19 | 14 | 6 |
| руда різна | 1152 | 820 | 96 | 206 | 155 | 69 | 64 | 111 | 892 |
| будматеріали | 2154 | 2121 | 1399 | 704 | 885 | 503 | 464 | 118 | 110 |
| хімічні і мінеральні добрива | 111 | 101 | 62 | 46 | 121 | 85 | 89 | 43 | 32 |
| лісові вантажі | 106 | 70 | 17 | 30 | 15 | 12 | 11 | 5 | 7 |
| папір | 2 | 5 | – | – | 3 | 2 | – | 3 | 3 |
| метали різні | 2029 | 1787 | 599 | 535 | 401 | 501 | 838 | 1166 | 1170 |
| хлібні | 933 | 1003 | 711 | 656 | 749 | 527 | 170 | 132 | 110 |
| вантажі в контейнерах | 397 | 258 | 62 | 92 | 105 | 50 | 67 | 22 | 30 |
| інші вантажі | 1577 | 1488 | 1229 | 1505 | 1411 | 1396 | 1499 | 1114 | 833 |
| <i>Разом</i> | 9124 | 8228 | 4652 | 4068 | 4146 | 3458 | 3428 | 2805 | 3292 |
| Сполучення: | | | | | | | | | |
| закордонне | 5785 | 5365 | 2676 | 2959 | 2973 | 2495 | 2708 | 2383 | 2046 |
| каботажне | 3339 | 2863 | 1976 | 1109 | 1173 | 962 | 720 | 422 | 1246 |

Джерело: складено автором за [11]

Торговельні судна з правом плавання під державним прапором України мають середній вік значно більший за 30 років. Судна віком до 10 років становлять менше 10 % від загальної кількості суден, зареєстрованих у Державному судовому реєстрі України [4, с. 171]. У світі в середньому цей показник дорівнює 66 %, у т.ч. 47,5 % суден збудовані в останні 4 роки [1, с. 38].

Протягом майже 25 років існування незалежної української держави поряд з процесом втрати державного флоту активно розвиваються менеджерські компанії, що здійснюють оперування суднами, які плавають під так званим «зручним прапором» і знаходяться у власності офшорних компаній. У 2015 р. під прапором інших країн зареєстровано 386 суден (місткістю понад 100 реєстрових тонн), які належать українським власникам. Серед них найбільше суден зареєстровано на Мальті – 34 і в Ліберії – 23 [3]. Як результат, державний та місцеві бюджети України недоотримують значні кошти у вигляді податків.

У той же час серед чорноморських країн Грузія та Туреччина за 1993-2010 рр. наростили дедвейт власного флоту відповідно на 47 % та 13 % завдяки заснуванню Міжнародних Регістрів суден (так званих

других реєстрів) із наданням судновласникам, що реєструються в країні, відповідних пільг. Молдова у 2003 р. внесла зміни до Кодексу торговельного мореплавства, згідно з якими власники суден і фрахтувателі, які зареєстрували свої судна в Судновому реєстрі Молдови, звільняються від сплати податків та мита. У Росії чинний федеральний закон № 168-ФЗ «Про внесення змін до окремих законодавчих актів Російської Федерації, щодо створення Російського міжнародного реєстру суден» від 20.12.2005 р., згідно з яким судновласник звільняється відразу від чотирьох податків на: майно, прибуток, мита та додану вартість. Судна, побудовані в Росії, компанії можуть придбати без сплати ПДВ [13].

За кількістю моряків Україна посідає шосте місце у світі після Філіппін, Китаю, Туреччини, Індії та Індонезії і є однією з найбільших країн-постачальників робочої сили на світовий ринок праці моряків. За останні 15 років чисельність українських моряків збільшилася у 2 рази, офіцерського складу – на 22,5 % [4, с. 172].

Підсумовуючи аналіз розвитку торговельного мореплавства в Україні, можна стверджувати, що внаслідок практичної втрати основного потенціалу вітчизняного морського флоту стан морських перевезень не відповідає потребам економіки країни. Визначено низку стримуючих факторів розвитку національного торговельного мореплавства в Україні.

По-перше, відсутність єдиної державної стратегії розвитку морської галузі та уваги з боку держави до проблем торговельного судноплавства, хоч саме ця галузь могла б стати однією з провідних галузей національної економіки з огляду на природно-кліматичні умови, наявність розгалуженої системи портів, кадровий потенціал й потенціал суднобудування та перспективу зростання попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів. Обсяг морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України складає лише 5–7 % [5]; Указ Президента України від 16 травня 2008 р. № 463/2008 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» [16], який мав би спрямувати і скоординувати зусилля різних гілок влади на відновлення позицій України як морської держави, не будучи реалізованим і не досягнувши своєї основної мети, втратив силу. До того ж питання розвитку торговельного мореплавства не знайшли в ньому достатнього відображення. Морська доктрина України на період до 2035 р., на думку фахівців, виявилася декларативним документом, не здатним надати належний імпульс розвитку морському транспорту як ефективному і конкурентному сектору економіки України.

По-друге, повільне впровадження конкурентної економічної політики у сфері торговельного мореплавства, актуальність якої зростає з урахуванням перспектив реалізації інтеграційних планів України до європейської транспортної системи. Управлінські та фінансові

інновації мають бути обумовлені сучасними тенденціями скорочення сфери державного втручання в економіку, рухом у напрямку лібералізації і приватизації. Україні слід формувати нові конкурентоспроможні моделі управління, застосовувати сучасні методи залучення приватного капіталу для фінансування об'єктів інфраструктури, придбання транспортних засобів та іншого устаткування, удосконалювати систему ціноутворення на послуги транспортних підприємств. Морський флот в Україні має потенціал інвестиційної привабливості для вітчизняних промислово-фінансових груп, проте більш перспективним є забезпечення європейського принципу вільної конкуренції при доступі морських перевізників до вантажної бази.

По-третє, відсутність умов, які б стимулювали судновласників реєструвати судна під українським прапором, не дозволяє Україні повною мірою реалізувати свій потенціал морської держави і не дає можливості ефективно розвиватися вітчизняному суднобудуванню. Одним з напрямків розвитку судноплавної галузі в Україні є введення міжнародного реєстру суден, який дозволяв би піднімати прапор України, що був би не менш зручним, ніж класичні «зручні» прапори офшорних країн відкритої реєстрації суден [13]. Це дозволить об'єднати переваги, характерні для класичних реєстрів «зручного» прапора і національних реєстрів, що збереже реальний юридично обов'язковий зв'язок між судном і державою прапора відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. і надасть право судновласникам отримувати різні види податкових пільг. За деякими оцінками, введення міжнародної реєстрації суден сприяло концентрації флоту під національним прапором: у Данії – на 97 %, Туреччині – на 84 %, Португалії – на 83 %, Франції – на 81 %, в Італії – на 70 % [4, с. 200].

По-четверте, нерозвиненість і недостатня ефективність функціонування допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг в Україні – фрахтового ринку (лінійних агентів та операторів, фрахтових брокерів, компаній, що здійснюють шип-менеджмент) та ринку транспортних посередників (послуг морських агентів, митних брокерів, транспортно-експедиторських компаній тощо). Оптимізація параметрів сегментів зазначених ринків у складі єдиного ринку морських транспортних послуг безпосередньо впливає на функціонування глобальної логістичної системи доставки вантажів, тому кожний елемент повинен бути достатньо розвиненим і ефективно використовуватися для забезпечення сталого функціонування і розвитку ринку в цілому.

По-п'яте, недосконалість системи оподаткування різних сфер функціонування судноплавних компаній, високе загальне податкове навантаження на суднопластво, проблеми у сфері кредитування компаній з метою придбання суден, зокрема, відсутність у національному законодавстві механізму належного забезпечення морських застав та іпотек, ускладнює одержання коштів для модернізації й відновлення флоту, та інші чинники, які зумовлюють зменшення кількості та тоннажу

суден українських судноплавних компаній. Чинна система оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, необхідність стягнення ПДВ і мита на побудований та придбаний флот, а також система регулювання зовнішньоекономічної діяльності стають для українських судовласників основною перешкодою на шляху реєстрації суден під національним прапором. Для тоннажу, що вже експлуатується під Державним прапором України, зазначені причини обумовлюють низький рівень його конкурентоспроможності на світовому ринку.

По-шосте, реформування потребує зруйнована система забезпечення безпеки на морському транспорті. Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція), яка реалізовувала державну політику та здійснювала державний нагляд (контроль) за безпекою на морському та річковому транспорті, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [15], реорганізована шляхом злиття з Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, а її правонаступником став новостворений орган – Державна служба України з безпеки на транспорті, у якій досі немає фахового штату і належного фінансування, але яка відповідатиме за всі напрями безпеки – як на суші, так і на морі. Існуюче обладнання системи забезпечення безпеки мореплавства є морально і фізично застарілим, з технічної точки зору забезпечення сучасного контролю за навігаційною обстановкою та надання своєчасної допомоги вітчизняним та іноземним плавзасобам у надзвичайних ситуаціях унеможлиблюється відсутністю в Україні власної інтегрованої супутникової системи зв'язку.

По-сьоме, недостатність уваги до вирішення проблеми, пов'язаної із забезпеченням національного флоту необхідними типами нових сучасно оснащених суден відповідного класу (зокрема, суднами «ріка-море», допоміжним флотом) й можливістю розширення вітчизняного транспортного виробництва. Оскільки залучення банківських кредитів і зовнішніх інвестицій наразі є ускладненим, а побудова власного флоту у найближчій перспективі за рахунок лише власного прибутку підприємств морського бізнесу є неможливою, ризики довгострокових інвестицій в переоснащення рухомого складу транспортних підприємств мають бути розподілені між державою, суб'єктами господарювання морегосподарського комплексу та іншими джерелами інвестування. Враховуючи стратегічне значення флоту для розвитку національної економіки, державна підтримка мала би здійснюватися за допомогою гнучкої податкової і кредитної політики з урахуванням оцінки стану вантажної бази, яка формує попит на ті чи інші види тоннажу.

Висновки. Відродження національного торговельного мореплавства має стати пріоритетним напрямом державної морської політики України, орієнтованим на перетворення судноплавства у перспективну галузь економіки, яка швидко розвиватиметься й забезпечуватиме

вагомий внесок у формування ВВП країни та позитивного сальдо торговельного балансу, гідно представлятиме Україну на міжнародному ринку транспортних послуг, стане каталізатором активності інших галузей економіки, а також дієвим засобом реалізації зусиль держави, спрямованих на розширення представництва України на світових товарних ринках. Реалізація цього напряму передбачає масштабний план заходів.

Важливим є формування та реалізація послідовної державної морської політики, орієнтованої на зміцнення України як морської держави шляхом збільшення її економічної присутності у просторі світового океану та розвитку торговельного мореплавства згідно з основними світовими тенденціями і необхідністю забезпечення національних інтересів в цій сфері, і відповідно, розроблення Закону України «Про морську політику».

Необхідно докласти зусиль для удосконалення правового поля щодо організації морських перевезень торговельним флотом під прапором України та у територіальному морі й внутрішніх водах України, що, насамперед, передбачає впровадження у повному обсязі міжнародних конвенцій в галузі мореплавства, стороною яких є Україна, а також приєднання до нових міжнародних документів у цій галузі.

Також на порядку денному – відродження українського торговельного флоту шляхом законодавчої підтримки українських судноплавних компаній, призначення ефективного менеджменту на державних судноплавних компаніях, застосування економічно обґрунтованих податкового та митного режимів експлуатації суден, прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України»;

Створення ефективної системи органів управління морською галуззю дозволить сформувати сучасну модель державного управління судноплавством в Україні. Доцільним є утворення нового органу виконавчої влади, який виконуватиме функції морської адміністрації, утримуватиметься за рахунок коштів портового адміністративного збору відповідно до його цільового призначення і стане ефективним інструментом виконання завдань державної морської політики;

Важливо також запровадити ефективну сучасну державну систему забезпечення безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави на підставі надійного функціонування таких основних її складових, як: навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства; морський зв'язок; лоцманське проведення та регулювання руху суден; система ліквідації аварійних забруднень морського середовища; система дипломування моряків, підготовки та перепідготовки інших фахівців морської галузі, а також органів і підприємств, які провадять діяльність із забезпечення безпеки судноплавства, ефективне функціонування національної системи пошуку та рятування на морі. Концентрація зусиль на забезпеченні безпеки вантажу під час організації морських перевезень є для України в умовах

анексії АР Крим Росією та встановлення нею контролю над Керченською протокою вкрай актуальною саме на регіональних маршрутах Чорноморсько-Азовського басейну, а не лише на трансконтинентальних, які піддаються піратським атакам, й відхилення від яких означатиме суттєве збільшення витрат на перевезення.

Доцільно стимулювати розвиток найбільш перспективних напрямів і технологій у суднобудуванні і судноплавстві, які відповідатимуть сучасним тенденціям розвитку морських перевезень, зокрема, необхідним є створення умов для подальшого поширення контейнерних перевезень як стратегічно важливого виду перевезень, впровадження інновацій у морських технологіях (з орієнтацією на використання великовантажних й вузькоспеціалізованих суден, контейнеровозів, втілення сучасних технологій автоматизації в суднобудуванні і судноплавстві, включаючи саморозвантажувальні системи, комп'ютеризовану навігацію і *GPS*).

Державна політика розвитку національного судноплавства потребує узгодження з цілями Транспортної стратегії України до 2020 р. та Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 р. у напрямку збалансування інтересів держави, споживачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що працюють на ринку транспортних послуг у сфері портової діяльності та тих, що надають послуги з перевезення вантажів і пасажирів, у рамках єдиного морегосподарського комплексу України.

Орієнтація в пасажирському сегменті на розвиток круїзного судноплавства і паромних перевезень на короткі відстані згідно зі світовими тенденціями сприятиме зокрема кооперації між портами Чорноморського регіону з метою розвитку круїзного судноплавства, формування інтегрованих туристичних продуктів у межах території України та її найближчих сусідів – країн-членів ЄС, Молдови, Білорусі, орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів (річок Дніпро, Дунай) та комбінованих (ріка-море) круїзних маршрутів, відродження в Україні власного круїзного флоту, створення розвиненої транспортної інфраструктури у круїзних портових містах, насамперед, Одесі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Review of Maritime Transport 2015. Report by the UNCTAD secretariat. United Nations, New York and Geneva. URL : <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>.
2. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України ; за заг. ред. О. М. Котлубая. Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. 427 с.
3. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) / О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло та ін.; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. Херсон : ФОП Грінь Д.С., 2014. 442 с.

4. Подчерковний О. П. Правове закріплення стратегії розвитку морегосподарського комплексу в Україні. Нормативні, управлінські та міжнародні аспекти розвитку економіки та права : матеріали Першої наук.-практ. конф., 2 верес. 2014 р., м. Одеса. Одеса : Юрид. л-ра, 2014. С. 5–10.
5. Липинська О. А., Крисюк Л. М. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку. Економічні інновації : зб. наук. пр. Одеса : ІПРЕД НАН України, 2012. Вип. 47. С. 99–107.
6. Филипенко А. О., Баришнікова В. В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації : аналітична доп. Нац. ін-т стратег. дослідж. Одеса : Фенікс, 2013. 166 с.
7. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 р. «Про Стратегію національної безпеки України» : указ Президента України від 26.05.2015 № 287/2015. Офіційний вісн. України. 2015. № 43.
8. Объемы контейнерных перевозок из Азии в Европу ускорили снижение. URL : http://cfts.org.ua/news/obyemy_konteynernykh_perevozok_iz_azii_v_evropu_uskorili_snizhenie_drewty_31055.
9. Ставки на контейнерные перевозки из Азии в Европу выросли в 4 раза за неделю. URL : http://cfts.org.ua/news/stavki_na_konteynerye_perevozki_iz_azii_v_evropu_vyrosli_v_4_raza_za_nedelyu_30375.
10. Rodrigue J.-P. Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port industries. International Transport Forum 2010. URL : <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP02.pdf>.
11. Статистичний збірник Державної служби статистики України «Транспорт і зв'язок України за 2015 рік». URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. UNCTAD: World merchant fleet. URL : <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>.
13. Котлубай В. О. Доцільність та умови створення українського міжнародного реєстру суден. Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 67. С. 309–315.
14. Україна в цифрах. 2015 : стат. зб. / Державна служба статистики Україн. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
15. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади». URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-%D0%BF>.
16. Указ Президента України від 16 травня 2008 р. № 463/2008 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави». URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08>.
17. Морская политика Украины: из глубин амбиций на мель реальности. URL : <http://www.avlita.com/press/portnews/2010/10/8/205>.

Стаття надійшла до редакції 20.08.2016.

Mykhailychenko K. The state policy in the field of merchant shipping.

Background. Maritime transport is an integral part of the international logistics system and traditionally plays a leading role in world trade. Expansion of the world trade and market integration, liberalization of trade conditions as a result of international trade organizations achievements is the main reason for significant growth in shipping. However in Ukraine, which positions itself as a maritime state, trends of the development of the sector of maritime transport not only don't correspond to global, but also to the actual economic needs and the interests of the people of Ukraine. So domestic scientists now face the urgent issues of finding ways of revival of Ukraine's status as a maritime state, strengthening its naval power.

The analysis of recent research and publications. The works of many domestic scientists are dedicated to the problems of the marine industry development and

economic relations of marine complex of Ukraine in conditions of formation of global development model and enhance the impact of economic globalization on the structuring and transformation of market relations. Despite the wide range of research in this area, the issue of revival of national merchant shipping as one of the most powerful segments of the Ukrainian economy, which is essential in provision of economic security of state and establishing its national economic interests is not sufficiently revealed in Ukrainian scientific literature.

The aim of the article is to study the modern trends and define the priority directions of merchant shipping development from the side of provision of national economic interests of Ukraine.

Materials and methods. *The study is conducted on the basis of the statistical data of State Statistics of Ukraine, the UN Conference on Trade and Development (UNCTAD), Administration seaports of Ukraine data (ASPU).*

Results. *The dynamics of sea shipping in the world is formed by the impact of global macroeconomic conjuncture. In the article the research of modern trends and key factors of merchant shipping development in the world and in Ukraine is conducted, the recommendations on the formation and implementation of consistent state maritime policy which is focused on expanding economic presence of Ukraine in the space of the world ocean and the development of merchant shipping as a factor of provision of national interests of Ukraine are developed.*

Conclusion. *According to the results of the study there was concluded that in Ukraine, which is positioning itself as a Maritime power, modern trends in the Maritime transport sector do not only meet, but in many cases are the opposite of global trends, needs of the national economy and the interests of the people of Ukraine. It is established that the main limiting factors in the development of national merchant shipping in Ukraine is the lack of an unified state strategy of development of sea branch and the low level of implementation of competitive economic policy in the sphere of merchant shipping.*

The main direction of development of the national merchant shipping is defined, which consists in the transformation of the shipping on the promising sector of the economy, which will develop rapidly and provide significant contribution to the national GDP of the country and a positive trade balance, present Ukraine worthily on the international market of transport service, will be catalyst for activity in other sectors of economy, as well as an efficient means of implementing the efforts of the state, aimed at increasing the representation of Ukraine in the world commodity markets. Comprehensive support measures for the revival of national merchant shipping in Ukraine are defined.

Keywords: merchant shipping, sea state policy, national interests of Ukraine, the shipping market.

REFERENCES

1. Review of Maritime Transport 2015. Report by the UNCTAD secretariat. United Nations, New York and Geneva. URL : <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>.
2. Konkurentospromozhnist' ta stal'j rozvytok moregospodars'kogo kompleksu Ukraïny ; za zag. red. O. M. Kotlubaja. Odesa : IPREED NAN Ukraïny, 2011. 427 s.
3. Derzhavna pidtrymka rozvytku moregospodars'kogo kompleksu Ukraïny (organizacijni ta pravovi aspekty) / O. M. Kibik, O. P. Podcerkovnyj, Ju. Z. Drapajlo ta in.; za red. O. M. Kibik, O. P. Podcerkovnogo. Herson : FOP Grin' D.S., 2014. 442 s.

4. Podcerkovnyj O. P. Pravove zakriplennja strategii' rozvytku moregospodars'kogo kompleksu v Ukraini. Normatyvni, upravlins'ki ta mizhnarodni aspekty rozvytku ekonomiky ta prava : materialy Pershoi' nauk.-prakt. konf., 2 veres. 2014 r., m. Odesa. Odesa : Juryd. l-ra, 2014. С. 5–10.
5. Lypyns'ka O. A., Krysjuk L. M. Torgovel'ne sudnoplavstvo Ukrainy: perspektyvy rozvytku. Ekonomichni innovacii' : zb. nauk. pr. Odesa : IPREED NAN Ukrainy, 2012. Vyp. 47. S. 99–107.
6. Fylypenko A. O., Baryshnikova V. V. Priorityty rozvytku moregospodars'kogo kompleksu Ukrainy v umovah globalizacii' : analitychna dop. Nac. in-t strateg. doslidzh. Odesa : Feniks, 2013. 166 s.
7. Pro rishennja Rady nacional'noi' bezpeky i oborony Ukrainy vid 6 travnja 2015 r. «Pro Strategiju nacional'noi' bezpeky Ukrainy» : ukaz Prezydenta Ukrainy vid 26.05.2015 № 287/2015. Oficijnyj visn. Ukrainy. 2015. № 43.
8. Ob'emy kontejnernih perevozok iz Azii v Evropu uskorili snizhenie. URL : http://cfts.org.ua/news/obyemy_konteynerykh_perevozok_iz_azii_v_evropu_uskorili_snizhenie_drewry_31055.
9. Stavki na kontejnernye perevozki iz Azii v Evropu vyrosli v 4 raza za nedelju. URL : http://cfts.org.ua/news/stavki_na_konteynerye_perevozki_iz_azii_v_evropu_vyrosli_v_4_raza_za_nedelyu_30375.
10. Rodrigue J.-P. Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port industries. International Transport Forum 2010. URL : <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP02.pdf>.
11. Statystychnyj zbirnyk Derzhavnoi' sluzhby statystyky Ukrainy «Transport i zv'jazok Ukrainy za 2015 rik». URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. UNCTAD: World merchant fleet. URL : <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>.
13. Kotlubaj V. O. Docil'nist' ta umovy stvorennja ukrai'ns'kogo mizhnarodnogo rejestru suden. Aktual'ni problemy derzhavy i prava. 2012. Vyp. 67. S. 309–315.
14. Ukraini v cyfrah. 2015 : stat. zb. / Derzhavna sluzhba statystyky Ukraini. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
15. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.09.2014 № 442 «Pro optymizaciju systemy central'nyh organiv vykonavchoi' vlady». URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-%D0%BF>.
16. Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 16 travnja 2008 r. № 463/2008 «Pro rishennja Rady nacional'noi' bezpeky i oborony Ukrainy «Pro zahody shhodo zabezpechennja rozvytku Ukrainy jak mors'koi' derzhavy». URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08>.
17. Morskaja politika Ukrainy: iz glubin ambicij na mel' real'nosti. URL : <http://www.avlita.com/press/portnews/2010/10/8/205>.