

О. Котлубай, О. Липинська

ФОРМУВАННЯ НОВОЇ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

У 2010 році відзначає своє 40-річчя один із найавторитетніших наукових осередків Одеси – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. Заснований як Одеське відділення Інституту економіки, він мав на меті, крім інших завдань, вивчення та розв'язання проблем розвитку морського транспорту країни, зокрема контейнерних перевезень. Зауважимо, що на той час уже функціонували такі потужні наукові установи, як «Союз-морниипроєкт» з відділеннями в Одесі, Ленінграді, Владивостоці, «Інститут комплексных транспортных проблем при Госплане СССР» із відділеннями при держпланах усіх союзних республік і низка відомчих навчальних, науково-дослідних та проектних установ і організацій, які досліджували питання контейнеризації та морського транспорту. Проте Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень зумів віднайти свою нішу в сфері розвитку морської галузі.

Кінець ХХ століття в галузі торговельного судноплавства відзначився поглибленням світових проблем формування економічно доцільної системи послуг із морського перевезення вантажів. Здебільшого вони були пов'язані з двома факторами: 1) ліквідацією більшості пароплавств колишнього СРСР, що посідав шосте місце у світі за дефлотом, поступаючись Панами, Ліберії, Греції, Багамським островам та Мальті (з них тільки Греція не належала до країн відкритої реєстрації), унаслідок чого відбувся перехід суден, які перебували під наглядом Регістру СРСР, під так звані «зручні прапори» країн відкритої реєстрації; 2) ухваленням у 1993 році Уругвайського раунду, який поклав край епісоду державної підтримки торговельного судноплавства у світі.

Якщо раніше міжнародно-правове регулювання розвитку торговельного судноплавства та світова морська транспортна політика істотно залежали від Комісії ООН

із торгівлі та розвитку, де провідні позиції займали країни, що розвивалися, то з початку 90-х головну роль у цій сфері стала відігравати Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), на рішення якої згадані країни не мали такого значного впливу. Слід зазначити, що країни ОЕСР на той час уже програли черговий раунд боротьби за повернення під свої національні прапори флоту, який контролювали їхні компанії, і шукали шляхи економічної зацікавленості судовласників у дотриманні достатньо високих стандартів судноплавства для забезпечення його безпеки, а також безпеки людського життя на морі та екологічної безпеки доквілля. Вважалося, що вони можуть отримати конкурентні переваги шляхом розширення насамперед вантажної бази завдяки доступу до вантажів країн, що розвиваються, передовсім із Латинської Америки та Південно-Східної Азії, та усунення з ринку їхніх флотів,

© КОТЛУБАЙ Олексій Михайлович. Доктор економічних наук. Заступник директора з наукової роботи Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України.

ЛИПИНСЬКА Олена Андріївна. Кандидат економічних наук. Старший науковий співробітник тієї ж установи (Одеса). 2010.

оскільки країни цих регіонів традиційно були орієнтовані на державну підтримку національного судноплавства. Адже через низький на той час рівень фрахтових ставок ці країни не матимуть достатньої кількості власних коштів для розвитку флоту, а механізми запозичення грошей, при фактичній рентабельності основного капіталу (суден) на рівні 3–5 відсотків і відсутності державної гарантії на повернення запозичень, фактично призвели б до відчуження права власності на нові судна на користь фінансово-кредитних установ — позичальників.

Одночасно з'явилися рекомендації щодо організації відкритого доступу (встановлення режиму, тотожного національному, для всіх без винятку суден) не тільки до територіальних вод, портів і внутрішніх морів, а й до внутрішніх водних шляхів і річкових портів, розташованих у глибинній території, а також забезпечення безперешкодних каботажних перевезень і перевезень внутрішніми водними шляхами. Виконання цих рекомендацій було закріплено консультаціями 1993 року між Комітетом із морського транспорту ОЕСР і представниками країн Центральної, Східної Європи та Нових незалежних країн (ННК), а також в Угоді про партнерство і співпрацю між Україною та ЄС й іншими державами-партнерами (1994 р.), яка була підготована без участі вже організованого на той час Державного департаменту морського і річкового транспорту України. Тому ці документи не передбачали для України відповідного перехідного періоду і можливості адаптації своїх державних судноплавних компаній до нових умов [1]. Варто також зазначити, що Росія, яка на консультаціях була представлена фахівцями з морського транспорту, відмовилася від дотримання домовленостей і вирішила проводити власну судноплавну політику, передбачивши значну державну підтримку судноплавства. Болгарія, що також брала участь у зазначених консультаціях, змогла довести необхідність введення для себе перехідного

періоду, розробила й погодила з ЄС відповідні заходи, успішно пройшла цей період і на час вступу до ЄС певною мірою забезпечила конкурентоздатність як національних судновласників, так і суднобудівної галузі [2].

Неможливість забезпечити ефективне використання потенціалу морського судноплавства гальмувала і гальмує розвиток економіки України, оскільки світова практика свідчить, що кожен долар, інвестований у судноплавство, створює передумови для залучення ще 2–3 доларів у інші сфери економічної діяльності. Історія свідчить, що найвищих темпів економічного зростання досягали саме ті країни, які на першому етапі, навіть не маючи такої вантажної бази, яка є в Україні, сконцентрували зусилля на розвитку морського судноплавства та пов'язаних із ним економічних сфер, насамперед суднобудування й транспортного сервісу.

Розвиток судноплавства — важливий чинник європейської і світової інтеграції, тому що на цьому фундаменті створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності й конкурентоспроможності товарів українського експорту і вдосконалення технологій [3].

Значення морських транспортних послуг для економічного розвитку має різноплановий характер. Морський та внутрішній водний транспорт, забезпечуючи фінансові надходження в економіку, сприяє і розвитку зовнішньої торгівлі, а також таких галузей, як суднобудування, судноремонт, сталеливарна промисловість тощо. Вибір пріоритетів галузі має комплексний характер і пов'язаний із технологічним та структурним розвитком, для якого в багатьох державах, на відміну від України, немає достатніх ресурсів і ноу-хау. Саме ця обставина допоможе нашій країні швидко скоротити відставання (у шість разів) від країн ОЕСР за показником ВВП, виробленим на душу населення, суттєво підвищити питому вагу машино- та приладобудування в структурі продукції

української промисловості, забезпечити прискореними темпами розвиток комп'ютерних технологій, робототехніки та інших виробництв, що охоплюють 5-й технологічний уклад і створюють передумови для впровадження виробництв 6-го технологічного укладу промисловості [4].

У дослідженнях відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України обґрунтовано науково-методичне забезпечення концептуальних засад достатнього й ефективного розвитку національного торговельного флоту в умовах, що склалися в Україні після здобуття незалежності; розв'язано проблеми визначення економічних результатів морських транспортних підприємств в умовах циклічності функціонування фрахтового ринку і недосконалої конкуренції провідних судноплавних компаній. Учені відділу розробили наукові основи економічних відносин, які мають діяти між суб'єктами господарювання суміжних видів транспорту і вантажовласниками, на підставі чого обґрунтовано науково-практичні рекомендації щодо збалансованості економічних інтересів морського транспорту і споживачів його продукції, багато з яких втілені в практичній діяльності морських підприємств і сприяють досягненню оптимальних економічних результатів.

Ураховуючи важливість судноплавства для розвитку світової економіки, ЄС, ОЕСР і СОТ спрямовують свої зусилля на максимальну 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 обслуговують переважно весь стратегічний експорт України, тому принципи розвитку вітчизняного судноплавства мають бути такими, які підтримає європейська та світова спільнота.

Аналіз того, як можуть бути застосовані у вітчизняній практиці принципи Гене-

ральної угоди про торгівлю послугами, показує, що для їх реалізації, враховуючи відкриття вільного доступу на внутрішні водні шляхи, потрібні значні зміни не тільки в організації судноплавства, але й у правовій і господарській системах країни. Необхідно також створити принципово нову модель господарювання, згідно з якою національне судноплавство органічно інтегрується насамперед у європейську систему, яка на світовому рівні вирізняється підвищеними стандартами безпеки та якості судноплавних послуг. Саме нерозуміння цього фактора зумовило те, що всі спроби розвитку судноплавства, які раніше намагалися здійснити в незалежній Україні, виявилися невдалими [1].

Це принципове положення переконливо засвідчило необхідність радикальної перебудови наявного зовнішньополітичного, адміністративно-управлінського, економічного й техніко-технологічного базису розвитку та функціонування національного судноплавства не просто на засадах ринкової економіки, а взагалі без будь-якого безпосереднього втручання держави. Реалізуючи такий підхід, учені відділу створили таку модель функціонування з організаційно-економічним механізмом, який сприйматиметься світовою спільнотою і сприятиме розвитку національного судноплавного бізнесу. Серед основних складників цього механізму слід відзначити передовсім податкове і митне законодавства, що мають бути адекватні тим, у яких функціонують судноплавні компанії наших головних конкурентів, та організаційно-правові норми, які так захистять потенційних інвесторів і кредиторів українського торговельного судноплавства, що позбавлять необхідності реєструвати судна в офшорній зоні та виводити їх під іноземні прапори для отримання кредитів і позик [5].

Крім того, необхідно домогтися, щоб створена вченими Інституту модель на етапі її впровадження не перетворилася на

просте копіювання аналогів, що існують у країнах відкритої реєстрації, проти чого застерігають Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна організація праці (МОП) та Європейський Союз. Застереження не безпідставні, за таким сценарієм діяли в Монголії, Грузії, Франції (реєстр острова Кергелен) та інших країнах. Утім те саме відбувається і в Україні, коли розроблені фахівцями нормативно-правові документи на етапі погодження із зацікавленими органами виконавчої влади втрачають закладений у них початковий зміст, а з ним і сприятливу можливість ефективно забезпечити економічне зростання.

І після запровадження цих новацій ефективно функціонування національного судноплавства має ґрунтуватися, принаймні на початковому етапі, на використанні власної вантажної бази, але на умовах суто конкурентного доступу до неї всіх судовласників із різних країн світу. Реалізація цього принципу має закріплювати природні переваги національного флоту і не порушувати конкурентних засад міжнародного судноплавства. Тому надзвичайно актуальним стає розроблений у відділі механізм громадського (недержавного) регулювання підприємницької діяльності в морській галузі.

Зазначені наукові розробки вчених відділу ґрунтуються на застосуванні принципу системності щодо розвитку судноплавства, провідного при формуванні національної політики в цій сфері, що передбачає не тільки врахування всіх складників, які формують таку політику, але і їхній розвиток. Наукові дослідження Інституту розкривають багатогранність наукових підходів до розв'язання однієї з найскладніших проблем суспільства, що полягає у визначенні методологічних засад сталого розвитку в Україні міжнародного морського судноплавства за умови застосування принципово нових конкурентних підходів, яких сьогодні навіть у Євросоюзі не застосовують повною мірою.

Підготовані у відділі наукові праці [6] підтверджують, що переходу України на позиції суто конкурентних підходів до розвитку торговельного судноплавства має передувати реформування соціально-економічних відносин на принципово нових економіко-правових засадах, які враховують соціальні та національні аспекти і відповідним чином спрямовують орієнтацію всіх дієвих механізмів на досягнення цілей суспільства при дотриманні найважливіших обмежень із безпеки людей, екологічної, антитерористичної та соціальної безпеки.

При цьому важливою умовою вказаних реформ є відродження морських традицій, які майже втрачені за період незалежності нашої держави. Світовий досвід підтверджує, що досягали значного успіху в розвитку судноплавства тільки ті країни, у яких морські традиції поширені на все суспільство. Наведемо для прикладу Норвегію, Грецію, Велику Британію, у яких значна частка державного бюджету формується завдяки торговельному судноплавству та суміжним із ним сферам діяльності.

Теоретико-методологічні засади формування національної морської політики України (М.І. Котлубай, [2], М.Т. Примачов [7]) почали розробляти ще з кінця 80-х років, завдяки чому в країні збереглися й ефективно розвиваються паромний флот і підприємства, що його обслуговують, морські агенції Інфлоту та інші організації. У 2002–2003 роках під науковим керівництвом О.М. Котлубая в Міністерстві транспорту України розроблено Багатоцільову програму розвитку Об'єднання «Український комерційний флот», у якій уже були закладені сучасні принципи розвитку судноплавства, однак через зміну керівництва Мінтрансу їх не вдалося втілити в життя.

Результати наукових досліджень, деталізація і поглиблення наукових концепцій, теоретико-методичних конструкцій та зроблені на їхній базі висновки, а також висловлені прикладні рекомендації стосовно

принципів, цілей, механізмів їх досягнення, етапів реалізації, фінансово-економічного та правового забезпечення, можливих наслідків у екологічній та соціальній сферах відображені в циклі наукових праць, яких за період функціонування відділу підготовано понад 500. Учені з'ясували, що в нинішній ситуації доцільно орієнтуватися на такий рівень розвитку національного морського транспорту, який відповідає сучасним зовнішньополітичним умовам, забезпечує фрахтову незалежність зовнішньої торгівлі й ефективну участь у перевезеннях вантажів світового фрахтового ринку. Особливо важливо забезпечити конкурентоспроможність національного перевізника на світових ринках товарів стратегічного експорту країни та групи транзитних вантажів, перевезення яких сприятиме ефективному використанню транзитного потенціалу України та суттєвому збільшенню надходжень до її державного бюджету.

З цією метою науковці відділу сформуливали систему цільових установок, принципів та пріоритетів розвитку торговельного мореплавання за рівнями досягнення й часовими етапами. Обґрунтовано альтернативні варіанти та підходи щодо розв'язання актуальних проблем становлення морського транспорту як зрілої ринкової структури, що здатна до виживання, функціонування та розвитку в конкурентно-ринковому середовищі [6].

Наукові дослідження довели необхідність створення власної системи забезпечення національної зовнішньої торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де всі ланки (виробництво, споживання, торгівля і транспортування) перебувають у тісному взаємозв'язку з торговельно-промисловим судноплаванням. Таким чином, проста взаємодія окремих видів транспорту перетворюється в якісно нову транспортно-технологічну систему просування відповідних груп вантажів до світових і регіональних товарних ринків. Це особливо важливо в умовах

сучасної гострої конкуренції, коли кожному учасникові ринку потрібно знаходити ресурси доданої вартості. Пріоритетними для України слід вважати насамперед ринки металу, насипних та навальних вантажопотоків, що беруть початок у нашій державі [8]. Уже сьогодні спостерігаємо стійку тенденцію обмеження доступу й витіснення з цих ринків вітчизняних виробників і перевізників, на тлі подальшого зростання цінової конкуренції.

Отримані наукові результати щодо формування сучасної національної морської транспортної політики допомогли передбачити, що подальший розвиток торговельного мореплавання буде пов'язаний із розширенням ринків використання, оптимізацією складу й структури флоту відповідно до майбутніх тенденцій та пропорцій міжнародних морських перевезень і технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України.

Наукові співробітники відділу довели, що без випереджального розвитку морського транспортного комплексу неможливе прискорене економічне зростання Української держави. Протягом 2008–2009 років науковці Інституту брали участь у підготовці Рішення РНБО України «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», підготували першу редакцію Морської доктрини України, яка з наступними невдалими змінами владних структур була затверджена постановою Кабінету Міністрів України, та Закону України «Про морську політику України», який зараз перебуває на погодженні в профільних міністерствах і відомствах. Учені підготували та передали до органів виконавчої влади значну кількість доповідних записок щодо розв'язання актуальних питань розвитку транспортного комплексу України, деякі з них (стосовно вартості експорту зернових і транзиту нафтовантажів через порти України) було спрямовано безпосередньо

до Кабінету Міністрів, де на їхній підставі прийнято відповідні рішення. Останній цикл досліджень, проведених у відділі протягом трьох років і завершених у 2009 році, стосувався розроблення економічного механізму впорядкування проходження територією України транзитних і зовнішньоторговельних вантажів за участю морського та внутрішнього водного транспорту. Його результатом стала підготовка проекту відповідних національних правил, а також правил доступу клієнтів до постійних устроїв, гідротехнічних споруд та ціноутворення на їхні послуги.

Можна стверджувати, що і в майбутньому наукова діяльність відділу ринку транспортних послуг, як і всього колективу Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, буде спрямована на розв'язання актуальних проблем вітчизняної економіки, розвитку виробничої інфраструктури, зокрема морського господарського комплексу як надійного підґрунтя ефективного економічного розвитку країни.

1. *Котлубай О.М.* Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. — Одеса: ІПРЕД НАН України, 2004. — 453 с.
2. *Котлубай М.И.* Становление морского транспорта в рыночной среде. — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2005. — 224 с.
3. *Экономические основы функционирования морского рынка / Под общей ред. Н.Т. Примачева.* — Одесса: ОНМА, 2004. — 320 с.
4. *Стратегия позиционирования транспортного потенциала в глобальном рынке морской торговли / Под общей ред. Н.Т. Примачева.* — Одесса: ОНМА, 2006. — 234 с.
5. *Котлубай О.М.* Становлення торговельного мореплавання як чинник прискорення економічного розвитку України. — Одеса: ІПРЕД, 2005. — 56 с.
6. *Котлубай А.М.* Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. — 384 с.
7. *Примачев Н.Т., Печерская Н.В.* Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития тор-

гового флота. — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2003. — 280 с.

8. *Котлубай А.М., Липинская А.А.* Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины. — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. — 132с.

О. Котлубай, О. Липинська

ФОРМУВАННЯ НОВОЇ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Резюме

У статті висвітлено значення досліджень учених відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України для наукового забезпечення розвитку морського господарського комплексу та їхній внесок у розв'язання актуальних проблем вітчизняної економіки. Наголошено на необхідності радикальної перебудови чинного зовнішньополітичного, адміністративно-управлінського, економічного й техніко-технологічного базису національного судноплавства. Визначено систему принципів і пріоритетів торговельного мореплавання. Доведено необхідність формування сучасної національної морської транспортної політики з метою стійкого економічного зростання України.

Ключові слова: торговельне судноплавство, морський транспортний комплекс, фрахтовий ринок.

О. Kotlubai, O. Lypynska

FORMATION OF NEW SEA TRANSPORT POLICY OF UKRAINE

Summary

The article explains the importance of studies of scientists from transportation services market department of the Institute of market problems, economic and environmental researches of National Academy of sciences of Ukraine for scientific support of sea business complex development and their contribution to resolution of actual problems of home economy. It is focused on the necessity of radical reformation of existing foreign policy, administrative and managerial, economical and engineering fundamentals of national shipping. The system of trade seafaring principles and priorities is defined. The necessity of modern national sea transport policy formation for the purpose of stable economic growth of Ukraine is proved.

Keywords: trade shipping, sea transport complex, freight market