

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

**ПРІОРИТЕТИ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ
ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ТА РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

аналітична доповідь

КИЇВ - 2016



Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. – К.: НІСД, 2016. – 46 с.

Автори:

Собкевич О. В., д. е. н., с. н. с. (керівник авторського колективу),

Михайличенко К. М., к. е. н., с. н. с.,

Шевченко А. В.,

Русан В. М., к. е. н., с. н. с.,

Бєлашов Є. В.

*При повному або частковому відтворенні матеріалів
даної публікації посилання на видання обов'язкове.
© Національний інститут стратегічних досліджень, 2016*

ВСТУП

Україна – морська держава, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця й ролі в глобальній та регіональній системах міжнародних відносин. Вона здобула цей статус завдяки географічному положенню з виходом в океан, довжині морських кордонів та площі водного простору, а також вагомому внеску у вивчення Світового океану та розвиток судноплавства. Проте за роки свого державного розвитку Україна практично втратила первісні позиції морської держави значною мірою в зв'язку з суттєвим зниженням рівня конкурентоспроможності її морегосподарського комплексу. Причиною цього виявилася недооцінка ролі держави у демократичних перетвореннях, притаманних переходу до ринкових відносин, і ролі морської політики у процесі підтримки і розвитку економічної могутності держави, зміцнення її міжнародного авторитету. У світі сьогодні неможливо уявити країну, що має вихід до моря, без пріоритетного розвитку морського сектору і впровадження зваженої та дієвої морської політики, які формують основу заможного суспільства та ефективної конкурентоспроможної економіки країни. Навіть ті країни, що не мають морських кордонів, намагаються долучитися до освоєння ресурсів Світового океану та організації раціональних і безпечних транспортно-логістичних мереж доставки вантажів, вироблених в рамках міжнародного поділу праці.

Радикальні зміни геополітичної, воєнно-політичної і економічної обстановки, що відбуваються в світі, перемога в Україні демократичних сил і розгортання активного політичного й економічного співробітництва з ЄС, відновлення діалогу про приєднання до НАТО на тлі посилення агресії Росії проти України, анексії Російською Федерацією території Автономної Республіки Крим та міста Севастополя, спробами переділу контролю над акваторією Азовського і Чорного морів, вимагають задати правильний вектор розвитку України як морської держави з урахуванням нових обставин і розстановки сил на зовнішньополітичній арені і всередині країни. Необхідність визначення основних напрямів подальшого розвитку України як морської держави з урахуванням забезпечення економічних інтересів України та безпеки держави обумовлена введенням в дію Указом Президента України Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 26 травня 2015 року № 287/2015 «Про Стратегію національної безпеки України», в якому серед, іншого, визначено необхідність ухвалення нової редакції Морської доктрини України. В рамках цієї роботи актуальним є удосконалення напрямів та інструментів реалізації державної морської політики щодо забезпечення ефективного функціонування та розвитку основних складників її морегосподарського комплексу.

Морегосподарський комплекс як об'єкт впливу державної морської політики – це територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів.¹ Однією з найбільш важливих ознак діяльності у сфері морегосподарського комплексу є використання моря як транспортного шляху для здійснення різних перевезень. Разом з тим предметом діяльності підприємств морегосподарського комплексу є не лише безпосередньо використання моря у вказаному аспекті, але й діяльність, яка забезпечує функціонування морегосподарського комплексу і його розвиток, а саме: портова, суднобудівельна, судноремонтна, діяльність рибного господарства тощо. Саме за цими ключовими елементами здійснено наукове дослідження проблем морегосподарського комплексу в контексті реалізації державної морської політики України.

¹ Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.

РОЗДІЛ 1. РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН У СФЕРІ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ

Ядром функціонування морегосподарського комплексу є торговельне мореплавство – діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної логістичної системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі. За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), понад 80 % міжнародної торгівлі товарами, що набуває все більш глобального характеру, здійснюється шляхом морських перевезень². Протягом 1990-2014 рр. обсяги світової морської торгівлі зросли у 2,5 рази (з 4 млрд тонн до 9,8 млрд тонн). 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.

Оскільки попит на морські перевезення носить похідний характер, динаміка морських перевезень і міжнародної морської торгівлі формується під впливом глобальної макроекономічної кон'юнктури (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Динаміка розвитку світової економіки, експорту та морських перевезень, темп приросту у % до попереднього року *

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ВВП	3,4	3,9	4,0	1,5	-2,2	4,1	2,8	2,2	2,4	2,5
Експорт товарів	6,5	8,5	5,8	2,4	-13,3	13,9	5,5	2,0	2,6	2,3
Морські перевезення товарів	3,8	8,3	4,3	2,4	-4,5	7,0	4,5	4,7	3,4	3,4

* Джерело: UNCTAD. *Review of Maritime transport* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

За даними The Review of Maritime Transport UNCTAD загальний обсяг морської торгівлі у 2014 р. склав 9,8 млрд тонн, перевищивши рівень докризового 2008 р. на 19,6 %, рівень попереднього 2013 р. – на 3,4 %. Отже сектор має потенціал швидкого відновлення і, за оцінками фахівців, здатен в стислі терміни перевищити докризові середньорічні показники зростання, навіть незважаючи на деяке уповільнення темпів приросту в 2013-2014 рр.

Україні, яка прагне відновити і примножити свої позиції на ринку морських перевезень, важливо врахувати характерні ознаки, притаманні світовому ринку морських перевезень на сучасному етапі. Серед них доцільно виділити наступні:

1) У формуванні попиту на послуги морського транспорту зростає роль країн, що розвиваються – у 2006-2014 рр. їх частка у сукупному світовому обсязі імпортованих (вивантажених) товарів зросла з 46,2 % до 61 % (в абсолютному вимірі на 2341 млн тонн), частка експортних (навантажених) товарів була постійно високою (62,7 % у 2006 р. і 59,7 % у 2014 р.) при зростанні обсягу навантаження в абсолютному вимірі на 1050 млн тонн з 2006 по 2014 рр.

² Review of Maritime Transport 2015 Report by the UNCTAD secretariat. – United Nations, New York and Geneva // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

У регіональному розрізі *Азія* лідирує за показниками обсягів морських перевезень – у 2014 р. її частка у сукупному світовому обсязі навантажень і розвантажень суден становила 41 % і 58 % відповідно. На Північну та Південну Америку припадало 22 % і 16 %, Європу – 18 % і 20 %, Океанію – 12 % і 2 %, Африку – 8 % і 5 % світового обсягу навантаження і розвантаження суден відповідно.

2) *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, частка нафти й газу – 28,7 %. Відповідно на частку інших сухих вантажів та контейнерів припадає 39,7 % вантажообігу.

3) *Пріоритет у перевезеннях морським транспортом віддається перевезенню вантажів порівняно з перевезенням пасажирів,* які з міркувань швидкості обирають повітряний транспорт. Морські подорожі здійснюються на все більш короткі відстані за допомогою поромних переправ. Водночас останнім часом набувають поширення морські круїзи, які представляють вельми вигідне джерело туристичного доходу.

4) *Контейнеризація здійснила революцію в світовому вантажному судноплаванні,* ставши ключовим чинником розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень та значно підвищивши ефективність галузі. Процес доставки вантажів став значно дешевшим – транспортні витрати в ціні реалізації товарів повсякденного користування зазвичай складають менше 1 % при їх транспортуванні в контейнерах морським шляхом.

Умови глобалізації, збільшення торгівлі напівфабрикатами, зростання споживання і виробництва (особливо в регіонах, що розвиваються), розширення номенклатури вантажів, що можуть перевозитися в контейнерах, переміщення Китаю на перші позиції в сфері контейнерних перевезень і процесах кооперації, від яких ці перевезення залежать, обумовлюють тенденції подальшого зростання обсягів контейнерних перевезень в світі. За оцінками фахівців 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 із використанням морського транспорту, обчислений у TEUs, у 2014 р. досяг 171 млн TEUs і зріс на 5,6 % відносно 2013 р. (162 млн TEUs) і на 37,9 % відносно 2009 р. (124 млн TEUs).

З кінця 90-х років почався активний процес злиття та поглинання основних світових перевізників, наслідком чого є консолідація індустрії контейнерних перевезень. Нині 20 найпотужніших контейнерних перевізників контролюють біля 57 % світового контейнерного флоту, а 5 провідних ліній є власниками або експлуатують понад 25 % флоту.

5) *Революція в інформаційних технологіях і технологіях зв'язку* значно знизила витрати на зв'язок при транспортуванні вантажів. Це дозволило з'явитися новим мережам, управлінню загальним рухом вантажів й додало потужного стимулу розвитку морської логістики.

6) *Зростання числа вигідних можливостей із реєстрації суден у відкритих реєстрах країн* дозволяє 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 було зареєстровано під іноземним прапором, тобто державна приналежність власників вантажу відрізняється від прапора держави, під яким експлуатуються судна. Згідно з даними UNCTAD провідні 10 відкритих реєстрів у 2011 р. сукупно становили 56 % світового торговельного флоту (у 1950 р. – лише 5 %). У 2013 р. п'ятьма найкрупнішими флотами за прапорами реєстрації і в залежності від обсягу дедвейту були Панама (21,5 % від світового обсягу DWT), Ліберія (12,2 %), Маршаллові Острови (8,6 %), Гонконг, Китай (8 %) та Сінгапур (5,5 %).

7) *Посилення міжнародних вимог і нормативів у сфері безпеки експлуатації суден та охорони навколишнього середовища, регулювання емісії викидів під час експлуатації суден.* До важливих вимог відносяться набуття чинності в 2015 р. Найробіської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 р. і низка змін в регулюючих положеннях, що стосуються екологічних і суміжних питань, а також безпеки морських перевезень і ланцюгів поставок³.

8) *Формується глобальна система розподілу вантажів у секторі міжконтинентальних перевезень* у зв'язку із раціоналізацією судноплавних мереж і оптимізацією вантажопотоків внаслідок зростання обсягів перевезень. Відповідно розширюється система хабів, розподільних проміжних вузлів, інтермодальних логістичних терміналів, що з'єднують різні види транспорту, включаючи морські перевезення, об'єднуючись в єдину систему ланцюжків поставок. Існує відносно невелика кількість транспортних маршрутів, і вони проходять тільки деякими районами океанів. Найбільш завантаженими є підходи до портів Європи та Східної Азії, особливо Японії, а також Шанхай, Сінгапур, Гонконг, східне узбережжя США.

Типовою рисою морського руху є регіональний дисбаланс вантажопотоків, особливо помітний на Тихоокеанському маршруті. Набагато більше вантажів вивозяться з Азії, ніж у зворотному напрямі (різниця у 2014 р. становила 8,4 млн TEUs). Причиною цієї ситуації стало те, що з середини 1980-х рр. багато виробничих процесів було переміщено з традиційних промислових країн до країн, що розвиваються, насамперед до Китаю і країн Південно-Східної Азії.

9) *Структура світового флоту змінюється на користь великотоннажних суден*, оскільки більш крупні судна скорочують 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 і зберігати розумну норму прибутку, віддалені постачальники розглядають використання великих суден як одну з головних умов досягнення ефекту масштабу. Доцільно зауважити, що транспортування сухих масових вантажів невеликим судном класу «хендімакс» в розрахунку на тонно-милю обходиться приблизно втричі дорожче, ніж перевезення такої ж партії вантажу великим балкером класу «кейпсайз». Показовим є факт, що в умовах зниження попиту місткість суден, що обслуговують напрямок Азія-Європа, лише в третьому кварталі 2015 р. зросла на 4,1 % порівняно з попереднім кварталом і досягла рекордних 974 тис. TEUs⁴.

10) *Незважаючи на уповільнення темпів розвитку світового флоту, він продовжував зростати:* приріст тоннажу світового флоту 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.

Частка балкерів у структурі світового флоту на початок 2015 р. становила 43,5 % (абсолютний історичний рекорд). Частка суден для перевезень генеральних вантажів має тенденцію до зниження і становить 4,4 % порівняно з 15 % двадцятьма роками раніше. Питома вага дедвейту танкерів також знижується – у 2014 р. вона склала 28 % порівняно з майже 50 % у 1980 р. Тоннаж контейнеровозів складає близько 13 % світового флоту.

11) *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. були відзначені найнижчі фрахтові

³ Review of Maritime Transport 2014 Report by the UNCTAD secretariat. – United Nations, New York and Geneva // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

⁴ Объемы контейнерных перевозок из Азии в Европу ускорили снижение. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/obyemy_konteynerykh_perevozok_iz_azii_v_evropu_uskorili_snizhenie_drewry_31055

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. Лише за останній тиждень жовтня 2015 р. відповідно до значень шанхайського контейнерного індексу SCFI індикативні спотові ставки на перевезення контейнерів з Шанхаю в порти північної Європи зросли в 4 рази до 988 дол. США, хоч і залишалися на 25 % нижчими відносно аналогічного періоду 2014 р.⁵.

12) *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. Великі судна для перевезення автомобілів, хімовози, судна для перевезення сокових концентратів також належать до цього спеціалізованого сектору судноплавства, працюючого на контрактних умовах.

13) *Інституційне забезпечення судноплавства акумулюється переважно у декількох світових центрах,* таких як Лондон, Гонконг, Сінгапур, Нью-Йорк, Афіни, які формують і забезпечують функціонування широкого спектру 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, введено в експлуатацію і зареєстроване в різних країнах.

14) *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. Вузькі протоки (Довер, Гібралтар, Малакка, Ломбок, Хормуз) концентрують значні потоки морського транспорту, роблячи судна уразливими до атак піратів.

У перспективі розвиток світового судноплавства експерти пов'язують з впливом шести найбільш узагальнених груп факторів⁶:

- ефективності морської політики (стосується насамперед 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 із 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 внаслідок низьких перевізних ставок і надлишку сукупного дедвейту світового флоту тощо).

Таким чином, еволюція глобальної економічної архітектури вже сьогодні впливає на напрямки та структуру світових торговельних потоків, відповідно і на попит на послуги, пов'язані з морськими перевезеннями. Натомість в Україні, яка позиціонує себе як морська держава, тенденції розвитку сектору морських перевезень не лише не відповідають загальносвітовим, але в багатьох випадках є прямо протилежними.

⁵ Ставки на контейнерные перевозки из Азии в Европу выросли в 4 раза за неделю [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://cfts.org.ua/news/stavki_na_konteynerye_perevozki_iz_azii_v_evropu_vyrosli_v_4_raza_za_nedelyu_30375

⁶ Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port industries / J-P. Rodrigue – International Transport Forum 2010 // <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP02.pdf>

Так, аналіз динаміки перевезень вантажів морським транспортом у 1990-2014 рр. свідчить про значне скорочення обсягу перевезень протягом зазначеного періоду (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Динаміка обсягів перевезень вантажів в Україні, 1990 р. = 100 % *

	1990		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014**	
	млн т	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%	
Перевезено вантажів ***:	5989,4	1793,1	29,9	1785,1	29,8	1470,1	24,5	1612,1	26,9	1731,1	28,9	1725,1	28,8	1709,1	28,5	1523,1	25,4	
залізничний	974	514	52,8	499	51,2	391	40,1	433	44,5	469	48,2	457	46,9	442	45,4	386	39,6	
водний	119,2	24	20,1	19	15,9	10	8,4	11	9,2	10	8,4	8	6,7	6	5	6	5	
морський	53,2	9	16,9	8	15,0	5	9,4	4	7,5	4	7,5	4	7,5	3	5,6	3,2	6,0	
річковий	66	15	22,7	11	16,7	5	7,6	7	10,6	6	9,1	4	6,1	3	4,5	2,8	4,2	
автомобільний ****	4896	1255	25,6	1267	25,9	1069	21,8	1168	23,9	1252	25,6	1260	25,7	1261	25,8	1131	23,1	
авіаційний	0,2	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	0,1	50	

* Складено за: Статистичний збірник Державної служби статистики України «Транспорт і зв'язок України» за відповідні роки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

** без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя;

*** без трубопровідного транспорту;

**** автомобільний транспорт – без урахування перевезень, виконаних для власних потреб, у 1990 р. – «відправлено вантажними автомобілями».

У фізичному вимірі обсяги перевезень вантажів морським транспортом скоротились з 53,2 млн т у 1990 р. до 3,2 млн т у 2014 р., тобто майже в 17 разів, тоді як в цілому обсяг перевезень вантажів транспортом України знизився на 75 % у 2014 р. порівняно з 1990 р., зокрема залізничним транспортом – на 60 % , автомобільним – на 77 %, авіаційним – на 50 %. Нині частка перевезень вантажів морським транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень в Україні становить менше 0,2 %.

Якщо розглядати морські перевезення за видами вантажів (табл. 1.3), то найбільшу частку вантажів у структурі перевезень за даними 2014 р. становлять метали різні (41,6 %), хлібні вантажі (4,7 %); будівельні матеріали (4,2 %); інші вантажі (39,7 %).

Таблиця 1.3

Перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів, тис. т *

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Усі вантажі	9124	8228	4652	4068	4146	3458	3428	2805
За видами вантажів:	484	430	298	249	275	253	189	77
нафта і нафтопродукти								
вугілля	167	139	174	45	21	19	18	-
кокс	12	6	5	-	5	41	19	14
руда різна	1152	820	96	206	155	69	64	111
будматеріали	2154	2121	1399	704	885	503	464	118
хімічні і мінеральні добрива	111	101	62	46	121	85	89	43
лісові вантажі	106	70	17	30	15	12	11	5
папір	2	5	-	0	3	2	-	3
метали різні	2029	1787	599	535	401	501	838	1166
хлібні	933	1003	711	656	749	527	170	132
вантажі в контейнерах	397	258	62	92	105	50	67	22
інші вантажі	1577	1488	1229	1505	1411	1396	1499	1114
За видами сполучення								
закордонного	5785	5365	2676	2959	2973	2495	2708	2383
каботажного	3339	2863	1976	1109	1173	962	720	422

* Складено і розраховано: за даними Держстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Частка вантажів, що перевозяться у контейнерах, у загальному тоннажі морських перевезень в Україні становить менше 1 % (у 2013 р. – 2 %, а у 2007 р. – 4,4 %).

Більша частина всіх вантажів, які транспортуються морськими видами транспорту, перевозиться закордонним типом сполучення (частка зросла з 63,4 % у 2007 р. до 85 % у 2014 р.), значно менші обсяги вантажів транспортуються каботажним типом сполучення, тобто в межах країни (частка зменшилася з 36,6 % у 2007 р. до 15 % у 2014 р.).

На тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулося різке скорочення українського флоту (рис. 1.1).

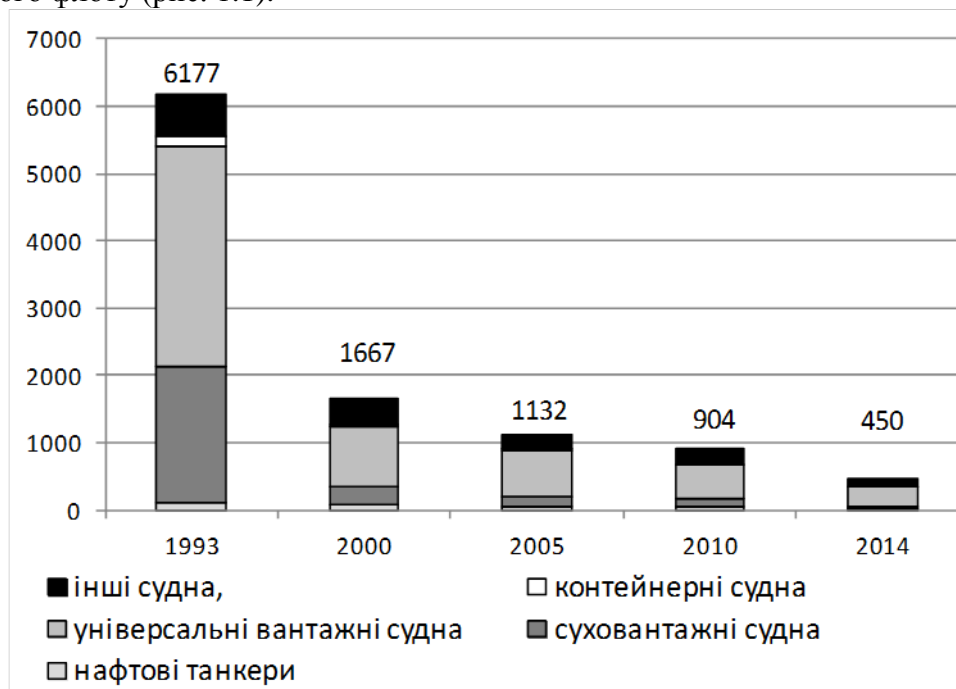


Рис. 1.1 Дедвейт флоту України, зареєстрованого під національним прапором (станом на 1 січня відповідного року, тис. т. дедвейту)

За даними UNCTAD на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 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. тонн, а решта 2631 тис. тонн – на судна під іноземним прапором⁷.

У структурі флоту України, який зареєстрований під українським прапором, найбільшу частку посідають судна для генеральних вантажів – 58,9 %, балкери – 7,1 %, танкери – 6,7 %, контейнеровози – 0 %, інші судна – 27,2 %.

Торговельні судна, які мають право плавання під державним прапором України, мають середній вік, що значно перевищує 30 років. Судна віком до 10 років складають менше 10 % від загальної кількості суден, зареєстрованих у Державному судовому реєстрі України. У світі в середньому цей показник дорівнює 66 %, у т.ч. 47,5 % суден збудовані в останні 4 роки.

⁷ UNCTAD: Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2015// [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx>

Довідково. Однією з причин розвалу потужних судноплавних компаній, які дісталися незалежній Україні у спадщину після розпаду Радянського Союзу, стало те, що управління морським транспортом в СРСР здійснювалося безпосередньо Міністерством морського флоту СРСР за відсутності аналогічних органів управління на республіканському рівні. Судноплавні компанії, такі як Чорноморське морське пароплавство, були орієнтовані на обслуговування планової економіки та роботу з потужними вантажовласниками – зовнішньоторговельними об'єднаннями. В умовах руйнування традиційних господарських зв'язків та переходу на ринкові відносини сформувалась штучна заборгованість судноплавних компаній.

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 2014 р. під прапором інших країн було зареєстровано 411 суден (місткістю понад 100 реєстрових тонн), які належать українським власникам. Серед них найбільше суден зареєстровано на Мальті – 41 і в Ліберії – 16⁸. Як результат, Державний та місцеві бюджети України недоотримують значні кошти у вигляді податків.

Довідково. В той же час, серед чорноморських країн Грузія та Туреччина за 1993-2010 рр. наростили дедалі власного флоту відповідно на 47 % та 13 % за рахунок заснування Міжнародних Регістрів суден (так званих других реєстрів) із наданням судновласникам, що реєструються в країні, відповідних пільг. У Російській Федерації був ухвалений федеральний закон № 168-ФЗ «Про внесення змін до окремих законодавчих актів Російської Федерації, що стосуються створення Російського міжнародного реєстру суден» (підписаний Президентом РФ 20.12.2005 р.), згідно з яким судновласник звільняється відразу від чотирьох податків: на майно, на прибуток, мита та податку на додану вартість. Судна, побудовані в Росії, компанії можуть придбати без сплати ПДВ. Близьким до цього шляхом пішла і Республіка Молдова, яка у 2003 р. внесла зміни до Кодексу торговельного мореплавства, яким визначено, що «власники суден і фрахтувателі, які зареєстрували свої судна в Судновому реєстрі Молдови, звільняються від сплати податків та мита».

За кількістю моряків Україна займає шосте місце у світі після Філіппін, Китаю, Туреччини, Індії та Індонезії і четверту позицію у рейтингу за кількістю офіцерів (35400 морських офіцерів або 5,67 % загальносвітової кількості у 2010 р.) і є однією з найбільших країн-постачальників робочої сили на світовий ринок праці моряків⁹. За останні 15 років чисельність українських моряків збільшилася у 2 рази, офіцерського складу – на 22,5 %, рядового складу – на 10,8 %. Характерними ознаками українських моряків вважається високий професіоналізм, витривалість, комунікабельність.

В умовах суттєвого зниження кількості суден під українським прапором, високого рівня внутрішньогалузевого безробіття зовнішня трудова міграція розглядається для українських моряків фактично єдиною можливістю працювати за фахом, підтримувати відповідний рівень кваліфікації та зберігати професійну придатність. Незважаючи на те, що моряки відносно інших категорій трудових мігрантів є краще соціально захищеними, у відносинах між роботодавцями та моряками існують проблеми, для вирішення яких необхідним є удосконалення національної законодавчої бази в Україні. Зокрема, це стосується порушень контрактних зобов'язань, насамперед, порушень контрактних умов праці і оплати, несвоєчасності виплати заробітної плати, безпідставного переривання контракту з ініціативи роботодавця, відсутності страхування ризиків і витрат на випадок захоплення судна піратами з подальшою компенсацією фізичної і моральної шкоди¹⁰.

⁸ Там само.

⁹ Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.

¹⁰ Там само.

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. **Сьогодні основними стримуючими факторами розвитку національного торговельного мореплавства в Україні є наступні.**

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, а також враховуючи 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 %¹¹; 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», 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 року, на думку фахівців, виявилася декларативним документом, не здатним надати належний імпульс розвитку морському транспорту як ефективному і конкурентному сектору економіки України.

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. Слід зауважити, що морський флот в Україні має потенціал інвестиційної привабливості для вітчизняних промислово-фінансових груп, проте, на наш погляд, більш перспективним є забезпечення європейського принципу вільної конкуренції при доступі морських перевізників до вантажної бази.

Відсутність умов, які б стимулювали судновласників реєструвати судна під українським прапором, не дозволяє Україні в повній мірі 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, не менш зручний, ніж класичні «зручні» прапори офшорних країн відкритої реєстрації суден¹². 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 %.

¹¹ Липинська О. А., Крисюк Л. М. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку// Регіональні інновації, № 47 - 2012 – с. 99-107

¹² Котлубай В. О. Доцільність та умови створення українського міжнародного реєстру суден // Актуальні проблеми держави і права, Вип. 67 – 2013 – с. 309-315

***Довідково:** Ключовими факторами привабливості для судновласників міжнародних реєстрів суден є простота отримання права плавання на наступний термін, коли процес збору необхідних документів здійснюється паралельно з комерційною діяльністю; наявність широкого кола додаткових правил, якими можна користуватись, якщо основні, за об'єктивних обставин, не можуть бути виконаними; достатньо високий ступінь свободи дій при формуванні екіпажу; відсутність оподаткування прибутку при незначних постійних щорічних зборах та платі за реєстрацію та інші види податкових пільг.*

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 розвинутим і ефективно використовуватися задля забезпечення сталого функціонування і розвитку ринку в цілому.

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, що ускладнює одержання коштів для модернізації й відновлення флоту, та інші чинники, які зумовлюють зменшення числа і 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 судновласників 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.

Зруйнованість системи 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 р. № 442, 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.

Слід додати, що існуюче обладнання системи забезпечення безпеки мореплавання 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.

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 на теперішній час 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 державним бюджетом, бюджетами суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу та іншими джерелами інвестування. Враховуючи стратегічне значення флоту

для розвитку національної економіки, державна підтримки 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.

Враховуючи зазначене, відродження національного торговельного мореплавства стає сьогодні пріоритетом реалізації національних інтересів України в сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу. Перетворення судноплавства на одну з провідних галузей національної економіки доцільно з огляду на природно-кліматичні умови, наявність розгалуженої системи портів, кадровий потенціал й потенціал суднобудування, а також враховуючи перспективу зростання попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів. Забезпечення безпеки морського транспорту, охорона суден та портових об'єктів, боротьба з піратством в сучасних умовах поглиблення економічних дисбалансів і військових конфліктів є невід'ємною частиною процесу становлення України як світової морської держави і важливим елементом розвитку морських перевезень під національним прапором України.

РОЗДІЛ 2. ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ

Морські порти, що входять до складу єдиної транспортної системи України, займають важливе місце у національній економіці, оскільки виступають транспортними вузлами, що забезпечують взаємодію морського та інших видів транспорту, обумовлюють виникнення різноманітних господарських правовідносин між суб'єктами господарювання та іншими учасниками господарських правовідносин (споживачами, органами державної влади та місцевого самоврядування), виконують інтегративні та рушійні функції, поєднуючи транспортні потоки у певному напрямі, надаючи цим потокам визначеності та єдності. Як підкреслюється в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку¹³.

Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 13 континентальних морських торговельних портів (до анексії Криму – 18) і 12 портопунктів, пропускна спроможність яких становить 262 млн тонн на рік. Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів та інших одиниць портової техніки, 25 тис. працівників. Порти мають більше ніж 330 тис. м² критих складів і понад 2,5 млн м² відкритих складських площ. Найбільш значними з морських торговельних портів України є розташовані неподалік один від одного Одеський, Іллічівський та Южний порти, на які припадає понад 60 % усього вантажообігу українських морських торговельних портів. Ці порти мають найкращі морські підходи і можуть приймати судна з осадкою до 19 м.

За даними ДП «АМПУ» у 2015 р. обсяг вантажопереробки в морських портах України склав 144,6 млн т, що лише на 0,1 % менше порівняно з 2014 р. Державними стивідорами перероблено 49,0 млн т (34 % загального обсягу), приватними стивідорами – 95,6 млн т (66 % загального обсягу), у т.ч. приватними стивідорами через причали АМПУ перероблено 50,9 млн т вантажів (35 % загального обсягу) – табл. 2.1. Частка приватного сектору в обсягах вантажопереробки продовжує зростати.

Таблиця 2.1

Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах, за формами власності, тис. т *

Перероблено вантажів в морських портах України:	2012	2013**	2014**	2015**
- державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	59386,64	50300,13	48634,23	48981,03
- приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	51226,83	47629,37	49111,91	50917,43
- стивідорними компаніями на власних причалах	40371,87	39342,39	45049,43	44747,7
Всього	150985,34	137271,89	142795,57	144646,16

* Складено та розраховано за даними Адміністрації морських портів України «Показники роботи» за відповідні роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим та м. Севастополь

¹³ Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. – 2013

Загальні тенденції зміни обсягів вантажопереробки, що проходили через порти України за останні двадцять років, наведені у таблиці 2.2 У докризовий період обсяги переробки вантажів морськими портами України зросли у 3,2 рази – з 53,2 тис. т у 1995 р. до 169,6 млн т у 2008 р., досягнувши історичного максимуму і показавши приріст за всіма видами сполучення. Проте, внаслідок фінансово-економічної кризи 2007-2008 рр. та накопичених в портовій галузі проблем, що не вирішувались роками, обсяги переробки вантажів морськими портами України почали поступово падати, знизившись із 169,6 млн т у 2008 р. до 144,6 млн т у 2015 р., або на 14,7 %. Особливо швидкими темпами Україна втрачає транзит. В цілому за 2008-2015 рр. обсяги переробки транзитних вантажів скоротилися з 66,3 млн т до 15,9 млн т, або в 4,2 рази, обсяги переробки імпорتنних вантажів скоротилися з 21,1 млн т до 18,0 млн т, або на 14,7 %. Водночас з 2008 по 2015 рр. вдалося наростити обсяги вантажопереробки експортних вантажів з 76,3 млн т до 103,9 млн т (в 1,4 раза) та у внутрішньому сполученні з 5,9 млн т до 6,8 млн т (на 15,3 %).

Таблиця 2.2

Переробка вантажів морськими портами України за видами сполучення, тис. т *

	1995	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 **	2015 **
Усього	53210	157919	169595	157169	147177	155025	153871	149538,1	142332,6	144646,2
експортних	21916	63860	76261	88136	84098	84881	96835,2	99250,7	101885,4	103942,6
імпорتنних	4270	18784	21139	12809	17426	19400	16431,8	18663,5	16831,2	17958,7
транзитних	24461	69167	66286	52132	44182	47599	38759,7	29254,3	20470,5	15904,3
внутрішніх	2563	6108	5909	4092	2471	3145	1844,3	2369,6	3145,5	6840,6
Питома вага у загальному обсязі вантажів, %										
Усього	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
експортних	41	40	45	56	57	55	63	66	72	72
імпорتنних	8	12	13	8	12	12	11	12	12	12
транзитних	46	44	39	33	30	31	25	20	14	11
внутрішніх	5	4	3	3	1	2	1	2	2	5
Темпи зростання до попереднього року, %										
Усього		112,3	107,4	92,7	94,3	104,6	99,1	97,1	104,5	101,6
експортних		93,4	119,4	115,6	95,4	100,9	114,3	102,7	109,8	102,0
імпорتنних		123,3	112,5	60,6	136,0	111,3	84,7	114,6	92,1	106,7
транзитних		130,0	95,8	78,6	84,7	107,7	81,4	75,5	87,7	77,7
внутрішніх		161,2	96,7	69,2	60,4	127,3	58,6	113,1	178,8	217,5

* Складено та розраховано за даними Статистичного бюлетеня Державної служби статистики України «Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України» за відповідні роки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> ; 2015 р. – за даними АМПУ «Показники роботи 2015». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898:pokazniki-roboti-2015&catid=285:pokazniki-roboti-2015&Itemid=607&lang=ua

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим та м. Севастополь. 2015 р.

За січень-квітень 2016 р. перевалка вантажів морськими портами України знизилась на 9,5 % порівняно з аналогічним періодом 2015 р., зокрема експортних вантажів – на 0,4 %, імпорتنних – на 12,4 %, транзитних – на 50,1 %, у внутрішньому сполученні – на 78,5 %. І лише переробка експортних вантажів зросла на 3,9 %.

Завдяки вказаним тенденціям у динаміці вантажопереробки протягом 2007-2015 рр. відбулися значні зміни у структурі перевалки вантажів портами України. Доволі відчутно зросла частка переробки експортних вантажів у загальному обсязі перероблених вантажів, яка на кінець 2015 р. становила 72 % проти 40 % у 2007 р., у внутрішньому сполученні – вона зросла з 4 % у 2007 до 5 % у 2015 р. при тому що у 2010 р. вона знижувалась до 1 %. Натомість відбулося значне скорочення частки транзиту (з 44 % у 2008 р. до 11 % у 2015 р.). Питома вага імпорتنних вантажів у загальному обсязі перероблених вантажів залишилася незмінною й становить 12 % на початок і на кінець досліджуваного періоду.

Аналіз показників динаміки в розрізі номенклатури вантажів свідчить, що найбільший збиток перевалці завдали нафта і нафтопродукти, обсяги переробки яких лише за останні 3 роки скоротилися у 3,2 рази. Загалом обсяги перевалки наливних вантажів скоротилися з 20,5 млн т у 2012 р. до 11,9 млн т у 2015 р., або на 42,0 %, зокрема у 2015 р. вони скоротилися на 17,3 % порівняно з 2014 р. (табл. 2.3). Переробка суховантажних та сипучих товарів зросла на 9,6 % за останні три роки головним чином завдяки зростанню обсягів переробки зерна (на 34,2 %) та інших сипучих товарів (в 1,7 рази). Переробка тарно-штучних товарів з 2012 по 2015 рр. зменшилась на 20,2 %, у тому числі чорних металів – на 16,4 %, хімічних та мінеральних добрив – на 63,8 %. Переробка контейнерів знизилась з 725,1 у 2012 р. до 474,4 тис. TEU у 2015 р., тобто на 34,6 %.

Таблиця 2.3

Товарна структура переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах,
тис. т *

	2012	2013	2014	2015
Наливні товари	20 508,29	15 073,86	14 348,73	11871,47
Суховантажні та сипучі товари	96 201,49	91 422,46	98 291,30	105 407,54
Таро-штучні товари у тому числі	34 275,56	30 775,57	32 226,07	27 367,15
Контейнери (тонн)	7 879,74	9 763,66	8 985,55	6 499,25
Контейнери (теу)	725 049,00	786 414,00	671 521,00	474 400,00
Всього вантажів	150 985,34	137 271,89	144 866,10	144 646,16

* Там само

Досліджені тенденції динаміки та структури перевалки вантажів портами України свідчать про поступову втрату Україною набутих раніше позицій держави, що має розвинуту портову галузь, здатну не лише задовольняти утилітарні потреби національної економіки, але й бути потужним гравцем на міжнародному ринку портових послуг, створювати гідну конкуренцію багатьом іноземним портами Чорноморсько-Азовського басейну, брати активну участь в обслуговуванні вантажопотоків на напрямку Європа-Азія.

Україна втрачає вантажі з цілої низки причин як внутрішнього, так і зовнішнього характеру. Це й наслідки глобальної фінансово-економічної кризи, що виявилися у згортанні виробництва та зменшенні попиту світової економіки на низку товарів; і цілеспрямована політика Росії щодо переорієнтації майже усіх вантажів російського походження, що перевантажуються у портах України, на порти РФ з метою виключення України з транзитних потоків. Водночас це й техніко-технологічне відставання українських портів, їх незадовільний експлуатаційний стан та недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, що разом із відсутністю належного сервісу, високим рівнем портових тарифів, необґрунтованими затримками з боку державних контролюючих органів та служб суттєво здорожує процес доставки товарів та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід портів України.

Втрата кримських портів негативно вплинула на транзитний потенціал України, оскільки саме російський транзит у 2012 р. займав близько 39 % вантажопотоку кримських портів і був зосереджений в основному в Керченському МТП, зважаючи на зручність використання Керченської поромної переправи та можливість перевантаження вантажів на рейді, а також у Феодосійському МТП, на який припадала переважна частка транзиту нафтопродуктів. Військові дії на сході країни та встановлення російського контролю над Керченською протокою поставили під загрозу роботу азовських портів України – Маріупольського і Бердянського, які формували 12,6 % загального обсягу перевалки вантажів в Україні у 2014 р., а у 2015 р. вже тільки 9,3 %. Труднощі проходження торговельних суден через Керченську протоку негативно позначаються на експортерах аграрної продукції та металопродукції, які активно використовують

Маріупольський порт. Загалом, у зв'язку з анексією Криму, країна втратила портові потужності з перевалки 4,0-4,5 млн тонн зернових вантажів із загальних потужностей в 40,2 млн тонн, тобто близько 10 %.

Тривалий час розвитку портового господарства перешкоджала відсутність спеціального законодавчого акту, який би врегулював питання діяльності морських портів. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI, який набув чинності 13.06.2013 р. (далі – Закон про морські порти), законодавчо закріпив правові, економічні і організаційні основи функціонування портової галузі. Він встановив нові правила поведінки суб'єктів портової діяльності та визначив конкретні заходи щодо реформування портової галузі України, обумовлені необхідністю лібералізації майнових стосунків і створення сучасної моделі функціонування морських портів, їх докорінної технічної модернізації.

До позитивів Закону про морські порти можна віднести комплексність регулювання відносин у вказаній сфері, розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства і державного нагляду (контролю) за безпекою мореплавства, збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури, законодавче позиціонування морських портів, портової галузі серед інших галузей економіки¹⁴. Закон про морські порти передбачив перелік договорів, на підставі яких суб'єкти господарювання можуть здійснювати діяльність, використовуючи об'єкти портового майна. Положення Закону чітко відмежовують морські порти як території та акваторії від організацій, що здійснюють діяльність з надання послуг в морському порту. Норми Закону фактично скасовують державну монополію в портовій галузі, надаючи можливість приватизувати об'єкти портової інфраструктури та розвивати приватне підприємництво в цій сфері. Тобто комерційна діяльність портів, яка історично була державною, тепер стає не просто доступною для приватних підприємців у межах певної виробничої кооперації, але й повністю може стати приватною. Мета подібних перетворень полягає у розвитку конкуренції в портовій діяльності, яка може забезпечити більшу економічну ефективність і кращим чином задовольнити користувачів, ніж одне державне підприємство.

Сьогодні портове господарство України перебуває у передкритичному стані: активна частина основних фондів, насамперед кранове господарство, відпрацювала вже всі можливі терміни, глибини і довжина причалів є недостатніми, 30 % причалів підлягають капітальному або профілактичному ремонту, близько 5 км хвилеломів та огорожуючих молів знаходяться в аварійному стані тощо. Загальний середній рівень фізичного зносу портової інфраструктури оцінюється у понад 90 %¹⁵. І хоча українські порти в цілому є прибутковими підприємствами, галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США¹⁶. Власними силами держави та портів, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, розбудови сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства не вирішити. Реформування портової галузі сприятиме залученню приватних інвестицій у галузь, що дозволить відновити зношену інфраструктуру державних портів та збільшити їх потужності, залучити додаткові вантажопотоки у порти та посилити їх конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку.

¹⁴Кібік О. М., Подцерковний О. П., Драпайло Ю. З., та ін. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грін Д. С, 2014. – 442 с.

¹⁵Котлубай О.М. Портовий комплекс України: проблеми і перспективи розвитку / Газета 2000, 21.VIII.2015

¹⁶Украинским портам нужно 25 млрд грн инвестиций [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/754756-ukrainskim-portam-nujno-25-mlrd-grn-investitsiy.html>

Разом з тим, окремі положення Закону нині піддаються критиці вченими¹⁷. Зокрема, це стосується надмірної централізації управління у сфері портового господарства й зміни правового статусу морських портів, створення державного підприємства-монополіста – Адміністрації морських портів України, яке наділене також ознаками органу державної влади і яке здійснюватиме контроль і нагляд за діяльністю підприємств недержавного сектору економіки. З метою залучення інвестицій в портову галузь Закон розширив права приватного морського бізнесу, встановивши можливість продажу деяких об'єктів портової інфраструктури. Загрозами тут є можливість виникнення умов для тіньової приватизації портового господарства та втрата робочих місць під час її проведення.

Недосконалою виявилась й схема поділу державного майна, повноважень та функцій між Адміністрацією морських портів України та державними підприємствами, оскільки більшість боргів та зобов'язань зосереджується у державного підприємства, а більшість активів – у Адміністрації морських портів України. Значний негатив створює дублювання всіх функцій філій Адміністрації морських портів України і державних портових операторів. Ці аспекти потребують зважених та системних підходів на практиці. Загалом, недостатня ефективність Закону про морські порти, яка стала відчутною протягом двох років після набуття ним чинності, призвела до появи нових законодавчих ініціатив щодо його оновлення.

Варто зазначити, що за період від набрання чинності Закону України «Про морські порти України» напрацьовано низку важливих підзаконних актів, спрямованих на реалізацію його норм. Так, Закон визначає порядок залучення приватних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури на території морського порту на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються в рамках державно-приватного партнерства, гарантує інвестору право власності на збудовані за рахунок інвестицій об'єкти. На виконання вказаних положень Постановою Кабінету Міністрів України від 15.10.2012 р. № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» затверджений «Перелік об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію». Відповідно до даної Постанови усі 13 морських портів України можуть бути передані в концесію.

Дерегуляція умов ведення бізнесу в портах України як один із найважливіших напрямів реформування національного портового комплексу стартувала у вересні 2015 р., коли набула чинності Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» № 491 від 07.07.2015 р. Постановою запроваджено низку спрощень до процедур оформлення суден і вантажів у портах, зокрема, скасовується комісійний контроль на борту суден, вводиться автоматизований радіологічний контроль вантажів і електронний документообіг в портах, спрощуються процедури оформлення яхт. До рішень, які сприяють дерегуляції в портах, відносяться також Постанова КМУ від 07.07.2015 р. № 492 «Про внесення змін до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення», яка скасовує процедуру контролю ізольованого баласту, яка раніше створювала широке поле для корупції, та Постанова КМУ від 07.07.2015 р. № 483 «Про внесення зміни у додаток до Постанови Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 р. № 405», якою забезпечується рівний доступ портових операторів до портової інфраструктури, що знаходиться в господарському віданні адміністрацій морських портів, шляхом введення уніфікованого тарифу. Наказом Міністерства інфраструктури № 387 від 25.09.2015 р. спрощено Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід

¹⁷ Кібік О. М., Подцерковний О. П., Драпайло Ю. З., та ін. Державна підтримка розвитку моргосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д. С., 2014. – 442 с.

суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, зокрема, передбачене скорочення переліку судових документів, які подаються капітаном судна (або агентом) після приходу судна в порт капітану морського порту з 18 до 4. Кабінет Міністрів України Постановою від 13.10.2015 р. № 916 вніс зміни до Порядку видачі ветеринарних документів, якими скасовується обов'язкове оформлення ветеринарного свідоцтва Ф-2 для транспортування фуражних культур за межі території України через пункти пропуску на державному кордоні, що відкриті на території морських портів.

Зазначені нововведення сприятимуть поживавленню економічної діяльності в портах, зокрема, збільшенню обсягів перевалки, зменшенню вартості товарів, економії часу і коштів, яка оцінюється в сумі близько 5-8 млрд гривень на рік, а головне – значно меншим стає прояв чинників, що створюють умови для корупційних дій.

Відповідно до Статті 7 Закону про морські порти та згідно з Розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р ухвалено Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 р., яка визначила основні напрямки розвитку галузі та реалізації державної політики щодо комплексного розвитку морських портів на найближчі 25 років (далі – Стратегія). Стратегія вперше запровадила планування розвитку морських портів згідно зі світовими стандартами планування – на короткострокову (до 5 років), середньострокову (до 10 років) та довгострокову (до 25 років) перспективу. Принципово новим підходом, закладеним у Стратегію, є визначення спеціалізації для кожного порту та його розвиток в рамках цієї спеціалізації. Стратегічне планування та спеціалізація портів сприятимуть більшій обґрунтованості інвестиційних проектів, реалізація яких дозволить забезпечити якісний розвиток та зростання конкурентоздатності українських портів з урахуванням переваг та особливостей кожного з них.

Спеціалізація портів України була проведена у 2013 р. за основною номенклатурою вантажів, виходячи з кон'юнктури ринку та з урахуванням чітко визначених критеріїв, проте, постає питання про послідовне забезпечення такої спеціалізації, зокрема, про недопущення ситуації, коли, наприклад, порти «Великої Одеси» жорстко конкурують один із одним за одні й ті самі вантажопотоки, що зменшує прибутковість галузі у порівнянні з іншими портами Причорномор'я. В цьому контексті Стратегія мала б говорити про утворення об'єднань державних портових операторів за принципом регіоналізації або спеціалізації, наприклад, у формі концерну¹⁸. При розгляді питання про спеціалізацію слід враховувати, що сьогодні унеможлиблюється залучення до неї портів Криму, що передбачає тимчасове їх виведення з цієї спеціалізації та відповідну переорієнтацію інших портів з урахуванням потреб економіки материкової частини України.

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. була піддана достатньо серйозній, і на наш погляд, обґрунтованій критиці вченими та фахівцями у галузі морського права, на думку яких документу насамперед не вистачає чіткого розуміння та визначеності щодо тих засобів регулювання, які пояснюють шлях галузі до поетапного та перспективного розвитку, зокрема недостатньо висвітлено питання стосовно підвищення конкурентного середовища у портовій галузі. Вона має слабкий зв'язок з Транспортною стратегією України на період до 2020 року та іншими стратегічними документами розвитку і реформування суміжних транспортних галузей, не враховує нові аспекти, що впливають із Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Стратегії бракує встановлення чіткого контролю та відповідальності осіб і суб'єктів за її виконанням, економічного заохочення для осіб і суб'єктів, які належним чином виконуватимуть Стратегію і похідні від неї акти.

¹⁸ Подцерковний О. П. Правове закріплення стратегії розвитку морегосподарського комплексу в Україні. Матеріали Першої науково-практичної конференції «Нормативні, управлінські та міжнародні аспекти розвитку економіки та права», 2014, №1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://elconf.com.ua/8-arkhivny-materialy/11-podtserkovnij-o-p-pravove-zakriplennya-strategiji-rozvitku-moregospodarskogo-kompleksu-v-ukrajini.html>

Наведений аналіз показників роботи портової галузі в Україні та реалізації державної політики реформування в цій сфері дозволяє стверджувати, що галузь перебуває нині в процесі стагнації, вантажопотік через українські порти дещо стабілізувався, проте є занадто схильним до подальшого падіння, а життєво необхідні структурні реформи просуваються досить повільно і не завжди мають однозначно позитивні наслідки для галузі. Серед найбільш актуальних проблем функціонування та розвитку морських торговельних портів України, які залишаються невирішеними і суттєво гальмують подальший розвиток галузі, можна виділити наступні:

- **проблеми формування вантажної бази портів**, пов'язані із подальшою втратою транзиту при неможливості принципово збільшити власну вантажну базу в умовах падіння економіки і промислового виробництва. Національна вантажна база, навіть за умови переорієнтації частини вантажопотоку з кримських портів на материкові порти України та поступового нарощування позитивних тенденцій у розвитку економіки, не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів¹⁹;

- **нестача в Україні високопродуктивних глибоководних портових потужностей**, що не дозволяє приймати крупнотонажні судна й відповідно максимізувати обсяги переробки стивідорів і доходи портів від портових зборів. На даний час існує тільки два глибоководних причали в акваторії порту Южний, на яких можна завантажувати великі судна до повної осадки, й сучасні термінали ТОВ П «Трансінвестсервіс» (ТІС) для навантаження суден типу Panamax до повної осадки. І ті й інші потужності завантажені більш ніж на 100 %. Отже, є необхідність днопоглиблення в портах Южного, Іллічівська, Одеси, Миколаєва, термінали яких мають бути орієнтовані на навантаження великотоннажного флоту;

- **моральний й фізичний знос технологій й обладнання в українських портах**. Застарілі технології перевалки в портах України не дозволяють забезпечити необхідну швидкість навантаження для всіх суден, і тим самим не дають максимально реалізувати потенціал великотоннажного флоту. Через це обробка суден такого класу в Україні відбувається в рази повільніше, ніж на терміналах в портах Австралії, Бразилії, США і Канади, де вантажать становить до 10 тис. т на годину. В порту Южний при навантаженні на двох терміналах середня норма навантаження становить 50 тис. т на добу;

- **невідповідність рівня ефективності управління діяльністю морських торговельних портів в Україні сучасним міжнародним вимогам й попиту на портові послуги**. Так, у 2014-2015 рр. порти відчули гострий дефіцит коштів на модернізацію основних фондів через невважену позицію держави й зволікання із затвердженням фінансового плану АМПУ, а також вилучення коштів портів без врахування їхніх потреб акумулювати фінансові резерви для оновлення портової інфраструктури, що унеможливило освоєння запланованих інвестицій і створило підґрунтя для зловживань;

- **складна бюрократична процедура та неефективна робота з інвесторами**, які повинні вирішувати більшість питань на рівні Міністерства інфраструктури, відсутність гарантій для інвесторів, через що українські порти позбавляються капіталовкладень. Так, за даними Асоціації «Укрпорт», за останні 5 років Україна втратила можливість залучити інвестиції в порти в розмірі понад 2 млрд дол. США. Саме ця сума була вкладена в порти Констанца (Румунія), Новоросійськ (Росія), Поті (Грузія) і Бургас (Болгарія), в результаті чого вони позбавили Україну значної частини вантажопотоку. Вказані проблеми покликаний вирішити Порядок компенсації інвесторам інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, який розроблений Мінінфраструктури, проте досі не прийнятий;

- **загроза втрати державою значного масиву власності** через відсутність встановлених обмежень щодо переліку об'єктів приватизації в портовій сфері, крім заборони приватизації стратегічних об'єктів. Держава може позбавитися прибутку від

¹⁹ Хомич Л. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно-розподільчого та транзитного потенціалу України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm

діяльності державних підприємств на території портів, не зможе здійснювати системний вплив на спеціалізацію, конкурентоспроможність та ефективність портового господарства. Не можна виключити й скуповування активів портових підприємств підприємцями з сусідніх країн з метою знищення конкурентів, що цілком доводить досвід приватизації надприбуткової нафтопереробної галузі. Боротьба за отримання легального контролю над цілісними майновими комплексами портової інфраструктури України супроводжуватиметься корпоративними війнами та корупційними зловживаннями²⁰. Тому питання приватизації портів вимагає зваженого та економічно обґрунтованого підходу, вона повинна відповідати довгостроковим стратегічним інтересам держави.

- **недостатня відповідність чинної довгострокової стратегії розвитку портової галузі запиту сьогодення і національним інтересам України.** Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року не орієнтована на розбудову галузі в умовах сучасних глобалізаційних, геополітичних й економічних світових викликів, не достатньо кореспондується з європейським вектором розвитку України та не пов'язана з іншими стратегічними документами розвитку та реформування транспортно-дорожнього комплексу. Основним завданням Стратегії повинен стати чіткий план розвитку галузі з визначенням не лише цілей, але й, передусім, засобів їх досягнення, доведених до рівня конкретних параметрів, ставок зборів, часу оброблення вантажів, часу митного оформлення та його вартості, необхідних ресурсів для переоснащення галузі, чіткого визначення об'єктів концесії, спільної діяльності з приватними інвесторами та виключно об'єктів приватного інвестування у галузі, відповідальності чиновників та менеджерів портової галузі, закріпленої у відповідних контрактах та договорах²¹.

Отже, портова галузь України перебуває у скрутному становищі й дедалі більше втрачає конкурентні позиції на ринку портових послуг Чорноморсько-Азовського басейну, що, насамперед, позначається на скороченні вантажопотоку через українські порти. Стагнація портової галузі відбувається внаслідок глобальної фінансово-економічної кризи, що виявилися у згортанні виробництва та зменшенні попиту світової економіки на низку товарів, агресивної політики Росії, спрямованої на виключення України із системи обслуговування транзитних потоків, а також внаслідок уповільнення впровадження структурних реформ та відсутності ефективної комплексної довгострокової стратегії розвитку портової галузі, орієнтованої на її розбудову в умовах сучасних глобалізаційних, геополітичних й економічних світових викликів, обумовленої європейським вектором розвитку України та пов'язаної з іншими стратегічними документами розвитку та реформування національної транспортної системи. Реалізація національних інтересів України в цій сфері неможлива без ліквідації техніко-технологічного відставання українських портів та забезпечення достатньо високих темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури. Галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США, проте власними силами держави та портів, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми модернізації портової інфраструктури не вирішити. У такій ситуації очевидною є необхідність рішучих, але виважених кроків держави щодо подальшого реформування відносин у сфері портової діяльності.

²⁰ Котлубай О. М. Приватизація в портовому комплексі по-українськи / Газета 2000, 30.X.2015

²¹ Подцерковний О. П. Правове закріплення стратегії розвитку морегосподарського комплексу в Україні. Матеріали Першої науково-практичної конференції «Нормативні, управлінські та міжнародні аспекти розвитку економіки та права», 2014, №1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://elconf.com.ua/8-arkhivny-materialy/11-podtserkovnij-o-p-pravove-zakriplennya-strategiji-rozvitku-moregospodarskogo-kompleksu-v-ukrajini.html>

РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ПОТЕНЦІАЛУ ВІТЧИЗНЯНОГО СУДНОБУДУВАННЯ ТА СУДНОРЕМОНТУ У ВІДНОВЛЕННІ УКРАЇНСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ФЛОТУ

3.1. Стан та проблеми суднобудівної галузі України

Становлення України як повноцінного міжнародного гравця в освоєнні та використанні Світового океану, забезпечення ефективного розвитку морегосподарського комплексу України та її національних інтересів як морської держави можливе лише за умови відродження українського торговельного флоту.

В умовах посилення світової конкуренції, розриву коопераційних зв'язків після розпаду СРСР та поглиблення кризових тенденцій в економіці України стан вітчизняного торговельного флоту стрімко погіршується. Якщо на 1 січня 1993 р. за даними UNCTAD сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6177 тис. тонн, а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9 %, то на 1 січня 2015 р. дедвейт флоту, зареєстрованого під прапором України, скоротився до 477 тис. тонн (або майже у 13 разів), а частка у світовому торговельному флоті – до 0,03 % (табл. 3.1.1).

Таблиця 3.1.1

Торговельний флот України за видами суден (на 1 січня відповідного року) *

	1993	2000	2005	2010	2015
Разом, тис. т дедвейту / частка у світовому торг. флоті, %	<u>6177</u> 0,9	<u>1667</u> 0,2	<u>1132</u> 0,1	<u>904</u> 0,07	<u>477</u> 0,03
нафтові танкери, тис. т дедвейту	119	90	50	52	32
суховантажні судна, тис. т дедвейту	2026	266	160	111	34
універсальні вантажні судна, тис. т дедвейту	3272	881	670	526	281
контейнерні судна, тис. т дедвейту	134	46	34
інші судна, тис. т дедвейту	625	386	218	214	130

* Складено за: UNCTAD Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

... – інформація недоступна

Загалом переважну частку морського транспорту України становлять судна віком більше 20 років, що робить український флот неконкурентоспроможним на світовому ринку та витісняє його з внутрішнього ринку України. Так, вік 84,8 % придатного до експлуатації морського транспорту становить більше 20 років, 8,7 % – від 10 до 20 років, 3,2 % – від 5 до 10 років, і лише 3,3 % – до 5 років. Такий катастрофічний стан переважної більшості морських суден та критичне скорочення потужностей торговельного флоту в Україні зумовлені насамперед занепадом суднобудівної галузі, яка мала забезпечувати своєчасне оновлення та модернізацію українського флоту.

Суднобудування належить до галузей з високими ризиками ведення бізнесу, що зумовлено тривалим циклом та складністю виробництва, високою науко-, трудо- та капіталоємністю, значною залежністю від світової кон'юнктури. Акумуляуючи у своїй продукції досягнення металургії, приладобудування, електроніки та інших суміжних галузей, суднобудування чинить значний мультиплікативний ефект на економіку країни – створення 1 робочого місця у суднобудуванні призводить до появи 4-5 робочих місць у суміжних галузях, а 1 дол. інвестицій у суднобудування призводить до 7-8 дол. інвестицій у суміжних галузях.

На сьогодні найбільші центри світового суднобудування зосереджені у країнах Азії. У 2014 р. світовими лідерами за обсягами виконаних замовлень є Китай (валовий тоннаж 22682 тис. т), Південна Корея (22455 тис. т), Японія (13421 тис. т). Також до десятки найбільших виробників входять Філіппіни, Тайвань, Німеччина, В'єтнам,

Румунія, Італія, США та Бразилія.²² Усвідомлюючи вагому роль суднобудівної галузі у забезпеченні національної безпеки, економічного суверенітету та розширення зон впливу у світовій економіці, уряди розвинених країн та країн, що швидко розвиваються, приділяють значну увагу створенню сприятливих умов для розвитку галузі та нарощуванню національних суднобудівних потужностей.

Довідково: Попри те, що міжнародними угодами у рамках ОЕСР затверджено спільні для всіх суднобудівних країн норми кредитування (допускається кредитування у розмірі 80 % вартості судна під 8 % річних строком на 10 років), а також дозволяється державна підтримка галузі шляхом часткового субсидування вартості будівництва судна у розмірі 9 %, провідні країни-суднобудівники порушують ці правила. Так, у Японії національним судновласникам надається кредит під 5 % річних, Іспанія надає кредити у розмірі 85 % вартості судна, США – 87,5 % на строк 25 років. У багатьох країнах істотно зменшено мита на імпорт судового обладнання, а в Китаї та Польщі їх взагалі скасовано. У Китаї уряд регулює ціни на сталь та судове обладнання.²³

Після розпаду СРСР на території України залишилась потужна база для суднобудування, яка включала 11 суднобудівних заводів, що виробляли близько 30 % суднобудівної продукції СРСР, 27 галузевих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро, 7 підприємств судового машинобудування та 11 підприємств морського приладобудування²⁴. Структура виробничого потенціалу суднобудування України за станом на 1991 рік визначалась значною питомою вагою військового кораблебудування (45 %); сталюю системою кооперування, за якої рівень постачань судового машинобудування і морського приладобудування України складав для власного суднобудування 15-20 %; спеціалізацією підприємств суднобудування України у межах загальносоюзної галузі, в основному на побудові великих військових кораблів та великотоннажних суден транспортного і промислового флоту.

Щорічно в Україні здавалося замовникам 100-120 одиниць кораблів та суден, включаючи й такі складні проекти як траулери, авіаносці, крейсери, великі протичовнові судна, судна транспортного та технічного флотів та інші. Повна водотоннажність кораблів та суден, які здавалися щорічно, складала понад 250-300 тис. т. У поточних цінах обсяг товарної продукції суднобудування складав за експертної оцінкою 10-15 млрд дол. США.

Важливо зазначити, що формування та відновлення трудового потенціалу підприємств суднобудівної промисловості та флотів майже на 100 % забезпечувалося ВНЗ, технікумами та ПТУ України.

Після 1992 р. будівництво кораблів практично припинилося, і заводи почали конверсію виробництва з метою переходу на випуск цивільних комерційних суден. Обмеженість коштів, що виділялися на конверсію, та їх нераціональне використання не дозволили здійснити її в повному обсязі.

Відсутність належної уваги держави до збереження та зміцнення виробничого та науково-технічного потенціалу українського суднобудування в умовах низького рівня адаптації підприємств галузі до умов ринку, нестачі фінансових ресурсів підприємств для оновлення виробничої та науково-технічної бази та реалізації крупних інвестиційних проектів, а також погіршення ринкової кон'юнктури призвело до поступового знищення значної частини суднобудівних потужностей. На сьогодні в Україні залишилось 10 великих суднобудівних заводів, 9 підприємств судового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, 15 проектно-конструкторських і наукових

²² Largest shipbuilding nations in 2014, based on completions in gross tonnage [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.statista.com/statistics/263895/shipbuilding-nations-worldwide-by-cgt/>

²³ Судостроение – проблемы и перспективы [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://shipbuilding.ru/rus/overviews/building/>

²⁴ Суднобудування України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/28.html>

організацій*. Крім того, в галузі працює кілька десятків середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів. Проте украй важливо, що корабели України не тільки зберегли, а й значно зміцнили свій творчий потенціал. Конструктори оволоділи сучасними системами автоматизованого проектування суден, що дозволило скоротити трудомісткість робіт із формування корпусів кораблів та суден на 10-15 %. Особливу значимість має той факт, що нині українські конструктори працюють переважно на світових ринках, тобто мають міжнародне визнання.

Наслідком скорочення виробничої бази суднобудування стало падіння виробництва та експорту основної продукції галузі (табл. 3.1.2).

Таблиця 3.1.2

Виробництво та експорт продукції суднобудування у 2010-2015 рр. *

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Виробництво</i>						
Судна вантажні та вантажопасажирські (крім наливних, рефрижераторних, промислових), <i>шт.</i>	15	**	**	**	**	**
Судна технічні та допоміжні, <i>шт.</i>	12	**	10	**	**	**
Судна і човни прогулянкові і спортивні надувні, <i>шт.</i>	24900	*	21356	27762	25511	25571
Судна і човни прогулянкові і спортивні інші, моторні і веслувальні, <i>шт.</i>	1038	**	**	718	**	975
<i>Експорт</i>						
8901. Судна круїзні, екскурсійні, пороми, вантажні судна, баржі та ін. плавучі засоби, призн. для перевез. людей або вант., <i>шт.</i>	3036271,0	81703,2	2037540,2	100613,2	8861,2	14980,9
8903. Яхти та ін. плавучі засоби для дозвілля або спорту; гребні човни та каное, <i>шт.</i>	27296,0	33415,0	27296,0	33415,0	27296,0	33415,0
8905. Маяки плавучі, пожежні судна, земснаряди, плавучі крани та ін. судна, для яких судноплавні якості є лише другорядними порівняно з їх осн. функціями; плавучі доки; плавучі або підводні бурильні чи експлуатаційні платформи, <i>шт.</i>	18	27	50	13	13	15
8906. Інші судна, включаючи військові кораблі та рятувальні судна, крім гребних шлюпок, <i>шт.</i>	3	6	9	7	2	-

* Складено за: статистичні бюлетені Держстату «Виробництво промислової продукції за видами в Україні» за відповідні роки, інформація Держстату «Експорт-імпорт окремих товарів за країнами світу»

** інформація є конфіденційною

Суднобудування України переважно орієнтоване на виконання експортних замовлень – експортується більше 80 % продукції галузі. До 2013 р. підприємствам галузі вдавалося навіть нарощувати експорт окремих видів продукції, що зумовлено виконанням

* При цьому станом на 2013 р. з 10 суднобудівних заводів тільки 7 виробляли суднобудівну продукцію

замовлень попередніх років. Проте вже у 2013-2014 рр. відбулося скорочення по всіх підгрупах експорту суден (крім підгрупи 8903). У 2015 р. порівняно з попереднім роком суттєво збільшився експорт суден підгрупи 8901 та 8903 і незначним чином – підгрупи 8905.

Скорочення портфеля замовлень та падіння виробництва спричинило погіршення фінансових результатів діяльності підприємств галузі та рентабельності операційної діяльності. Так, у 2010-2012 рр. чистий збиток підприємств суднобудування зріс з 2,8 млн грн до 123,9 млн грн, а рентабельність операційної діяльності впала з 6,3 % до – 3,5 % (табл. 3.1.3). На цьому тлі стрімко скорочувалися обсяги інвестицій у галузь – якщо у 2010 р. підприємствами галузі було освоєно 141,8 млн грн інвестицій в основний капітал (ІОК), то у 2012 р. обсяг капітальних інвестицій (який у т.ч. включає ІОК) був меншим за показник ІОК у 2010 р. Після покращення фінансових показників діяльності підприємств у 2013 р. у 2014 р. відбулося їх подальше скорочення – підприємства отримали чистий збиток в обсязі 814,5 млн грн та від’ємну рентабельність – 26,7 %. Водночас тривало скорочення обсягів інвестування, які у 2013 р. зменшилися порівняно з 2012 р. в 1,3 рази, а у 2014 р. – майже в 6 разів порівняно з 2013 р. При цьому протягом усього зазначеного періоду інвестування галузі коштом державного бюджету України не здійснювалося взагалі.

Таблиця 3.1.3

Фінансові показники діяльності та обсяги інвестування підприємств суднобудування у 2010-2014 рр. *

	2010	2011	2012	2013	2014
Чистий прибуток (збиток) суднобудівних підприємств, млн грн.	- 2,8	- 121,4	- 123,9	23,1	- 814,5
Рентабельність операційної діяльності суднобудівних підприємств, %	6,3	- 2,5	- 3,5	8,7	- 26,7
Капітальні інвестиції у суднобудування та судноремонт **, млн грн.	141,8	50,5	112,1	86,2	14,7

* Складено за: статистичний збірник Держстату «Діяльність суб’єктів господарювання» за 2013 р., статистичні бюлетені «Капітальні інвестиції в Україні» за відповідні роки.

** 2010-2011 рр. – ІОК, 2012-2014 рр. – капітальні інвестиції.

Ефективний розвиток судноплавства знаходиться в тісному зв’язку з розвитком вітчизняного суднобудування та судноремонту. Разом з тим, на сьогодні в країні склалося парадоксальне становище, при якому суб’єкту українського підприємництва значно вигідніше будувати і ремонтувати судна за кордоном, ніж на вітчизняних верфях. Самі верфі країни знаходяться у вкрай неконкурентному стані на світовому ринку суднобудування. Це зумовлено неконкурентністю цінової пропозиції, яку можуть надавати українські верфі, і яка, за умов наявності ПДВ та значного мита на комплектуючі, у 1,5 – 2 рази вища за ту, що пропонують китайські та південнокорейські верфі. Більше того, в Китаї, Південній Кореї, Японії, більшості Європейських країн існує практика надання пільгових кредитів судовласнику, який здійснює в країні замовлення для будівництва суден не менш ніж на 80 % вартості будівництва та верфі для закупівлі комплектуючих. В більшості випадків судовласник починає розраховуватись за кредитом через рік після прийняття судна в експлуатацію протягом в середньому 7 років за ставками близько 3% річних.

Суднобудівна галузь України не може існувати і розвиватися без державної підтримки. Тому Верховною Радою України у 1997 р. було прийнято Закон України «Про державну підтримку суднобудівної промисловості України», яким суднобудування визнавалося пріоритетною галуззю економіки України.

У 1999 р. було прийнято Закон України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні», у якому було конкретизовано напрями та

механізми державної підтримки галузі. Зокрема, з 1 січня 2000 р. було передбачено звільнення від сплати ввізного мита і податку на додану вартість на матеріали і комплектуюче обладнання, яке ввозиться в Україну для будівництва суден, звільнення від податку на додану вартість окремих операцій з продажу продукції, звільнення від сплати податку за землю, реструктуризацію заборгованості перед бюджетом та державними цільовими фондами. За рахунок реалізації положень закону сума оборотних коштів, залишена у розпорядженні підприємств за період дії закону (у 2000-2004 рр.), склала близько 270 млн грн, що позитивно вплинуло на зростання обсягів виробництва і розвиток підприємств суднобудівної промисловості, підвищення ефективності роботи і конкурентоспроможність продукції.

У 2000 р. прийнято Закон України від 13.07.2000 р. № 1909-III «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв», згідно з яким для всіх суб'єктів спеціальної економічної зони (далі - СЕЗ) запроваджувалася низка пільг, у тому числі щодо сплати ввізного мита, податку на додану вартість, податку на прибуток підприємств та плати за землю. Зважаючи на те, що у м. Миколаєві було зосереджено більше 55 % основних засобів суднобудівної галузі України (у тому числі 48,5 % суднобудівних заводів, 83,5 % заводів судового машинобудування, 70,7 % науково-дослідних та проектних установ), запровадження спеціальних умов господарювання у цій зоні мало визначальний вплив для розвитку галузі в цілому. У результаті з 2000 р. до 2004 р. обсяги виробництва у галузі зросли у 2,5 рази, а заробітна плата – втричі²⁵. Проте вже у 2005 р. з прийняттям Закону України Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2005 рік» та деяких інших законодавчих актів України пільги для СЕЗ «Миколаїв» було скасовано.

Потягом наступних років було прийнято ще цілу низку законодавчих та нормативно-правових документів, спрямованих на забезпечення державної підтримки галузі, серед яких, зокрема, Розпорядження КМУ від 6 травня 2009 р. № 581-р «Про схвалення Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року», Розпорядження КМУ від 6 травня 2009 р. № 671-р «Про схвалення Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року», Закон України від 06.09.2012 № 5209-VI «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості», проте їхні положення залишилися нереалізованими, а мета – відродження національного суднобудування в Україні – не досягнутою.

На цьому тлі проблеми, що накопичувалися у галузі протягом багатьох років, поступово поглибилися та набули катастрофічного масштабу. До накопичених протягом останніх десятиліть системних проблем додалися нові, пов'язані з загостренням соціально-економічної ситуації в Україні у 2014-2015 рр. Таким чином, на сьогодні до найактуальніших проблем суднобудівної галузі України можна віднести наступні.

1. Критичний стан основних засобів у галузі суднобудування. Технологічна, наукова і випробувальна бази галузі морально та фізично застарілі, зношеність основних фондів підприємств становить 30 - 60 % і більше. Наслідками старіння основних засобів стає низький рівень розвитку технологій та організації суднобудівних робіт: трудомісткість виробництва вітчизняної продукції суднобудування є у 3-5 разів вищою, а тривалість будування суден у 2-2,5 разу довшою порівняно з відповідними показниками провідних закордонних виробників. Це робить українські суднобудівні підприємства неконкурентоспроможними та призводить до скорочення кількості нових замовлень, позбавляючи українські підприємства фінансових ресурсів для реалізації програм технічного переозброєння та модернізації.

²⁵ Спеціальна економічна зона «Миколаїв» Передумови створення Миколаївської спеціальної економічної зони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mykolayiv.osp-ua.info/index.php?ch=4&fl=econzone>

2. Відсутність дієвої інституційної бази для забезпечення державної підтримки розвитку суднобудівної галузі, внаслідок чого українські суднобудівні підприємства опинилися у нерівних конкурентних умовах порівняно з виробниками розвинених країн та країн, що швидко розвиваються. Попри те, що всі основні стратегічні документи щодо підтримки розвитку вітчизняного суднобудування, затверджені протягом попередніх років, залишаються чинними, вилучення з них окремих статей щодо забезпечення пільгових умов діяльності для суднобудівних підприємств позбавило їх економічного сенсу. Отже, законодавча підтримка галузі залишається декларативною.

У більшості країн Європи та Азії держава бере на себе гарантії при кредитуванні комерційними банками будівництва суден, або комерційні банки кредитують будівництво нових суден під заставу суден даної компанії, що знаходяться в експлуатації. Це дозволяє замовнику судна виплачувати за час будівництва суден лише близько 20 % вартості, а інша частина виплачується з доходів, які отримуються від його експлуатації. Але відсутність в Україні правової бази для використання залогових схем фінансування будівництва і придбання флоту змушує українських судновласників створювати офшорні компанії в країнах, юрисдикція яких гарантує повернення кредиту, переводити в ці країни заставні судна та брати кредит в закордонних банках. За таких умов розміщення замовлень на будівництво здійснюється на закордонних суднобудівних заводах, оскільки закордонні банки не хочуть фінансувати будівництво суден на українських заводах через значні інвестиційні ризики.

3. Низький рівень міжвідомчої, міжорганізаційної та міжгалузевої координації у морській індустрії. На сьогодні взаємодія основних суб'єктів морської індустрії – власників вантажів, судновласників, портів, суднобудівних та судноремонтних підприємств, наукових інститутів та проектних організацій – залишається вкрай слабкою, що насамперед зумовлено відсутністю інтегрованої системи її регулювання та розвитку. Усі сфери морської індустрії України розвиваються майже автономно, що перешкоджає консолідації ресурсів держави, судноплавних компаній, інфраструктури морського бізнесу та замовників транспортних засобів для забезпечення розвитку вітчизняного суднобудування.

Це не дозволяє створити в Україні замкнений цикл виробництва суднобудівної продукції з використанням потенціалу вітчизняних науково-дослідних організацій та конструкторських бюро та орієнтацією на потреби вітчизняних судновласників.

Незадовільним залишається й стан міжгалузевої кооперації підприємств суднобудування з підприємствами та організаціями інших галузей промисловості, що виробляють суднове обладнання і матеріали, необхідні для будівництва суден (чорна і кольорова металургія, електротехнічна та кабельна промисловість, машинобудування, електроніка тощо). Відсутність в Україні виробництва сучасного устаткування та обладнання для випуску суднобудівними заводами суден «під ключ» змушує їх закуповувати ці елементи, що робить кінцеву українську продукцію значно дорожчою за іноземні аналоги, або будувати лише корпуси на експорт, що, як правило, є економічно невиправданим.

4. Недостатнє використання фінансових важелів розвитку суднобудівної галузі – механізмів фінансово-кредитної та податкової системи, які в усьому світі ефективно використовуються для підтримки суднобудування.

Значний розрив у часі між здійсненням витрат та отриманням прибутку від продажу суден зумовлює необхідність доступу суднобудівних підприємств до довгострокових кредитів. Однією з найбільших проблем суднобудівної галузі є недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг в Україні. Українським суднобудівним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них орієнтується на використання власних коштів і всіляко уникає зовнішнього (комерційного) кредитування інноваційних проектів. Проте власних фінансових ресурсів не вистачає на організацію НДДКР та впровадження інноваційних технологій. Українські судновласники також не

мають коштів для замовлення необхідних їм суден, хоча потреба українських замовників у транспортних, рибпромислових судах та судах технічного флоту є значною.

Визначальну роль у відродженні вітчизняного суднобудування має також податкове стимулювання галузі. Так, Китай, Південна Корея та Японія, знизивши податкове навантаження на суднобудування удвічі з початку 2009 р., отримали значне здешевлення суднобудівної продукції, у результаті чого вона коштує на 47-60 % дешевше, ніж українська²⁶.

В Україні після фактичного скасування пільг суднобудівній галузі у 2005 р. спроби податкового стимулювання були зроблені у 2011 р. з прийняттям Податкового кодексу, згідно з положеннями якого суднобудівні підприємства звільнялися від сплати податку на прибуток, земельного податку і мали можливість надавати митному органу податковий вексель на суму податкового зобов'язання з податку на додану вартість при імпорті устаткування, обладнання та комплектуючих, що не виробляються в Україні. Також було запроваджене автоматичне відшкодування ПДВ. Проте, зважаючи на збитковість більшості суднобудівних підприємств, вони не могли відповідати критеріям, необхідним для автоматичного повернення ПДВ, та не відчули позитивних змін від звільнення сплати податку на прибуток. Попри звільнення від земельного податку, орендна плата за землю залишилася вкрай високою.

Прийнятий у 2012 р. Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» передбачав звільнення від сплати ПДВ та мита при імпорті товарів, які використовуються для будівництва, ремонту і модернізації морських, річкових суден та інших плавучих засобів, що не виробляються в Україні або не відповідають установленим вимогам. Перелік таких товарів мав щороку ухвалюватися КМУ. Проте оприлюднений у травні 2012 р. перелік стосувався лише тимчасового звільнення від оподаткування ввезним митом, до того ж містив дуже обмежену товарну номенклатуру²⁷.

5. Порушення виробничого циклу суднобудівних підприємств та знищення виробничих потужностей внаслідок загострення соціально-економічної ситуації на сході України, анексії Криму та розриву коопераційних зв'язків з РФ. До 2014 р. РФ залишалася одним з ключових партнерів та замовників для українського суднобудування. Наприкінці 2013 р. між Міністерством промислової політики України та Міністерством промисловості і торгівлі РФ було підписано Меморандум про наміри щодо активізації співробітництва у сфері суднобудування, в рамках реалізації якого планувалося укладання міжурядової угоди з розвитку двостороннього співробітництва підприємств суднобудівної промисловості України та РФ. Проте загострення відносин з РФ після розгортання бойових дій на сході України унеможливили подальше співробітництво у галузі.

На захопленій РФ території АР Крим залишилися стратегічні підприємства суднобудування України, серед яких Керченський суднобудівний завод «Залив», на якому відбулося рейдерське захоплення російськими воєнізованими угрупованнями, Феодосійський суднобудівний завод ФСК «Море», Севастопольський морський завод ім. С. Орджонікідзе, суднобудівний-судноремонтний завод «Фрегат», завод «Фіолент».

Крім того, у РФ активно реалізуються проекти з імпортозаміщення у суднобудівній галузі. Так, виробництво газотурбінних двигунів для фрегатів ВМФ РФ, які раніше вироблялися на заводі «Зоря-Машпроект» у м. Миколаїв, переноситься до НВО «Сатурн» у російському м. Рибінськ.

Значну загрозу для забезпечення українських суднобудівних підприємств металом становить скорочення виробництва металургійної продукції внаслідок зупинення у 2014 р. значної частини металургійних підприємств України.

²⁶ Матеріали Круглого столу «Морська індустрія – двигун економічного розвитку України», 27 травня 2015 р., м. Миколаїв

²⁷ Рогов В.Г. Шляхи вдосконалення податкового механізму стимулювання розвитку суднобудівних підприємств // Економіка та управління підприємствами. – 2014. – № 1. – с. 49-54

Отже, нарощування негативних тенденцій у вітчизняному суднобудуванні та відсутність виваженої державної політики підтримки та розвитку морської індустрії може вже найближчим часом призвести до повного знищення суднобудівної галузі та втрати Україною важливого для забезпечення національної безпеки сегменту національної економіки.

3.2. Щодо розвитку вітчизняного суднобудування на інноваційних засадах

Основою якісного оновлення вітчизняної суднобудівної галузі є ефективне використання та розвиток її науково-технічного та кадрового потенціалу, від якого залежить техніко-технологічний рівень, якість та конкурентоспроможність суднобудівної продукції, а також перспективи відновлення попиту на неї з боку національних та іноземних замовників.

Європейський досвід свідчить про те, що орієнтація суднобудівного виробництва на створення високотехнологічної інноваційної продукції забезпечує ключові конкурентні переваги на світовому ринку. Завдяки спеціалізації на створенні складної наукоємної продукції країнам ЄС протягом останніх трьох років вдавалося нарощувати портфель замовлень на тлі кризових тенденцій у світовому суднобудуванні. Так, у 2014 р. при скороченні світових обсягів нових замовлень на суднобудівну продукцію європейським виробникам вдалося збільшити кількість нових контрактів на 27 %. Поступаючись азійським країнам-лідерам світового суднобудування кількістю побудованих суден, європейські виробники роблять ставку на виробництво спеціалізованих суден з високою вартістю, завдяки чому їхня частка у глобальному розподілі нових замовлень на суднобудівну продукцію у 2014 р. становила 20 %, посідаючи третє місце у світі після Південної Кореї та Китаю²⁸.

Провідні позиції європейських виробників на ринку високотехнологічної наукоємної продукції забезпечуються завдяки активному використанню механізмів державно-приватного партнерства та реалізації спільних проєктів приватним, державним та науковим секторами. Розвиток індустрії забезпечується завдяки послідовному виконанню програм ЄС – у 2003 р. було прийнято програму *Leadership 2015*, у 2013 р. – оновлену програму *Leadership 2020*, метою якої є забезпечення сталого розвитку, створення високооплачуваних робочих місць та подолання сучасних соціальних викликів, з якими стикнулася суднобудівна та морська індустрія²⁹. Крім того, у 2014 р. у межах Рамкової програми ЄС з досліджень та інновацій *Горизонт 2020* було створено Європейську дослідницьку асоціацію *Vessels for the Future*, яка об'єднала близько 50 приватних компаній, науково-дослідних організацій, освітніх закладів та професійних асоціацій у галузі суднобудування³⁰. Наукові дослідження та фінансові ресурси концентруватимуться у п'яти ключових сферах: нові матеріали та процеси, паливні та двигунові системи, ІКТ, взаємодія корпусної конструкції з водою (hull water interaction), енергоефективність та створення нових видів суден.

Натомість, в Україні всі науково-технологічні ланки створення суднобудівної продукції розвиваються майже автономно та без належної державної підтримки, що суттєво ускладнює створення повного циклу виробництва наукоємної продукції. Україна поступово втрачає успадкований з радянських часів потужний науковий потенціал у суднобудуванні – з 27 діючих у 1991 р. галузевих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро у 2014 р. залишилося лише 15.

²⁸ SEA Europe shipbuilding market monitoring fy 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.seaeurope.eu/template.asp?f=publications.asp>

²⁹ LeaderSHIP 2020 – Ensuring future of shipbuilding in Europe [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-116_en.htm

³⁰ Vessels for the Future PRESS RELEASE Brussels, 5 November 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://leitat.org/descargas/Vessels_Future2014.pdf

Попри несприятливі умови розвитку та відсутність державної підтримки науковий сектор продовжує реалізацію наукових досліджень. Так, у 2011 р. Державною премією у галузі науки і техніки було відзначено науковий проект Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова «Створення універсальних транспортних суден та засобів океанотехніки», у якому розроблено наукові, методологічні, конструкторські і технологічні засади створення та серійного виготовлення універсальних транспортних суден і засобів океанотехніки. Завдяки реалізації проекту на вітчизняних та зарубіжних верфях побудовано понад 180 суден і 20 засобів океанотехніки, а загальний підтверджений економічний ефект від впровадження результатів роботи перевищив 1138 млн грн³¹.

Нині переважна більшість виконуваних українськими КБ робіт з проектування суден здійснюється для іноземних компаній. Наприклад, за проектами одеського Морського інженерного бюро лише у 2012 р. було побудовано 43 судна у 4 країнах світу (28 суден у РФ, 10 – у Китаї, 3 – у Туреччині, 2 – у Латвії), тоді як в Україні – жодного³².

Про катастрофічні втрати кадрового потенціалу суднобудівної галузі свідчать показники зайнятості на провідних підприємствах галузі (табл. 3.2.1).

Таблиця 3.2.1

Кількість працівників на підприємствах суднобудування, осіб *

Назва підприємства	Рік заснування	Кількість працівників					
		1991	2010	2011	2012	2013	2014
ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод»	1897	22329	1848	1908	1831	1444	945
ДП «Суднобудівний завод ім.61 Комунара»	1788	11498	1327	1233	1144	1054	810
ПАТ «Суднобудівний завод Океан»	1951	8397	1754	1512	1196	956	290
ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»	1951	13104	1876	1502	1595	1407	1243
ХДЗ «Паллада»	1998	-	634	539	505	436	388
ПАТ «Суднобудівний завод «Залив»	1938	8679	1020	1701	1795	1768	-
ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море»	1938	5375	1000**	1131	1233	1188	-
ПАТ «Севморзавод»	1783	10788	309	362	360	347	-
ПАТ «Завод «Ленінська кузня»	1862	7063	456	386	366	356	279
ПрАТ «Київський суднобудівний судноремонтний завод»	1896	978	203	179	194	195	185
ГВСП «Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод»	1944	1895	711**	600**	500**	304	225
Суднобудівний-судноремонтний завод «Нібулон» (Лиман)	2012	-	-	-	-	100**	250**
Разом, у т.ч. без Криму		90106 65264	11138	11053	10719	9555	4615

*Складено за: інформація Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром»

** Кількість працівників орієнтовна

³¹ Матеріали з офіційного сайту Комітету з державних премій України в галузі науки і техніки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kdpu-nt.gov.ua/work/stvorennya-un%D1%96versalnikh-transportnikh-suden-ta-zasob%D1%96v-oceanotekhn%D1%96ki>

³² Ильницький К. Рекорды Морского инженерного бюро // Судостроение и судоремонт 2013. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3153>

Якщо станом на 1991 р. загальна кількість зайнятих на зазначених підприємствах (без урахування працівників підприємств, розташованих в АР Крим) становила 65264 осіб, то у 2014 р. скоротилася більш ніж у 14 разів.

Багато підприємств галузі через відсутність замовлень вимушені переходити на неповний робочий тиждень, а низька заробітна плата призводить до відпливу молодих фахівців галузі віком 30-40 років. При цьому трудомісткість виробництва вітчизняної суднобудівної продукції є у 3-5 разів вищою порівняно з провідними закордонними виробниками.

Суднобудування на законодавчому рівні визначено державою одним зі стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2011-2021 рр. – Законом України від 08.09.2011 р. № 3715-VI «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» до стратегічних напрямів віднесено освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки. Напрями було конкретизовано на період 2011-2016 рр. у Постанові КМУ від 12 березня 2012 р. № 294 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня на 2012-2016 роки» та Постанові КМУ від 17 травня 2012 р. № 397 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012-2016 роки». Зокрема, у галузі суднобудування освоєння нових технологій передбачалося за напрямами: впровадження керуючих систем корабельної електроніки, створення нових поколінь техніки і технологій у суднобудуванні, розроблення засобів для проведення діагностики корабельної техніки, розвитку навігаційних систем.

Згідно з Законом України від 08.09.2011 р. № 3715-VI «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» для реалізації середньострокових пріоритетних напрямів державою мали запроваджуватися заходи щодо розвитку інноваційної інфраструктури (інноваційних центрів, технологічних парків, наукових парків, технополісів, інноваційних бізнес-інкубаторів, центрів трансферу технологій, інноваційних кластерів, венчурних фондів тощо); першочергового розгляду заявок на винаходи; прямого бюджетного фінансування та співфінансування; відшкодування відсоткових ставок за кредитами; часткової компенсації вартості виробництва продукції; кредитів за рахунок коштів державного бюджету, кредитів (позик) і грантів міжнародних фінансових організацій, залучених державою або під державні гарантії; субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам; податкових, митних та валютних преференцій. Проте на практиці заходи з підтримки науково-технічного розвитку суднобудівної галузі державою з моменту прийняття вищезгаданих Закону та постанов КМУ не здійснювалися.

Основним джерелом виникнення сучасних проблем науково-технічного та кадрового забезпечення розвитку суднобудівної промисловості є відсутність належного фінансування та слабе інфраструктурне забезпечення. До найважливіших проблем слід віднести наступні.

1. Відсутність попиту та нових замовлень на науково-технічні розробки з боку національних виробників суднобудівної продукції, що пов'язано зі скрутним фінансовим станом більшості вітчизняних підприємств суднобудівної промисловості, які не можуть собі дозволити реалізовувати масштабні інноваційні проекти з виробництва нових видів продукції з високою вартістю. Крім того, значна частина наукових та проектно-конструкторських робіт для виробництва вітчизняної суднобудівної продукції виконується у країнах базування глобальних суднобудівних ТНК, які виступають замовниками вітчизняних суднобудівних підприємств (зокрема, у Нідерландах, Норвегії, РФ), що, з одного боку, посилює залежність вітчизняного суднобудування від іноземних наукових центрів, а з іншого – зменшує попит на вітчизняні наукові розробки³³.

³³ Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України // Економіка: реалії часу. – 2014. – № 3 (13). – С. 29

В умовах значного дефіциту державного бюджету держава також не має достатніх інвестиційних ресурсів для того, щоб виступити замовником високотехнологічної наукоємної продукції. Тому на сьогодні існуючий науковий потенціал суднобудівної галузі працює переважно на іноземних замовників.

2. Нерозвиненість зв'язків між наукою і ринком та між окремими інститутами наукового сектору. На сьогодні всі ланки створення наукоємної продукції працюють автономно через відсутність інтегрованої організаційно-управлінської системи (підпорядкованість інститутів наукового сектору різним міністерствам та відомствам, які мають різні програми та відмінні пріоритети розвитку), різні принципи фінансування наукових організацій (інститутів НАН, вузів, галузевих науково-дослідних інститутів (далі - НДІ), проектно-конструкторських організацій), відсутності зворотного зв'язку між розробками та ринком. Натомість, успішна реалізація інноваційних проектів повинна складатися з обов'язкових взаємопов'язаних дій: отримання нових знань чи використання існуючих для розроблення концепції інноваційного проекту; прикладні дослідження і розроблення технологій; виробництво кінцевої продукції; заходи із забезпечення ринкового збуту (комерціалізація)³⁴.

3. Нерозвиненість міжнародного науково-технічного співробітництва у високотехнологічних секторах суднобудування, що не дозволяє впроваджувати прогресивний досвід та використовувати інвестиційні ресурси розвинених країн для створення сучасних технологій та нових видів продукції, звужує можливості участі українських галузевих НДІ та суднобудівних підприємств у міжнародних наукових програмах. Станом на 13.04.2016 р. у переліку діючих проектів міжнародної технічної допомоги, що реалізуються в Україні та пройшли державну реєстрацію (перереєстрацію) у Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України, немає жодного проекту щодо розвитку українського машинобудування (зокрема, суднобудування). Особливо корисною для суднобудівної галузі України була б активізація співробітництва з ЄС, країни якого приділяють значну увагу розвитку інноваційних та високотехнологічних напрямів у суднобудуванні, а також програмам професійного розвитку у галузі.

4. Відплив висококваліфікованих наукових та робітничих кадрів, брак на підприємствах спеціалістів з досвідом стратегічного управління та планування інноваційної діяльності суднобудівної галузі. Однією з основних причин втрати кадрів та «відпливу мізків» з галузі є низька заробітна плата та нарощування заборгованості підприємств по її виплаті. Так, у середині 2015 р. заборгованість найбільших суднобудівних підприємств України ПАТ «Суднобудівний завод «Океан» та ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» за заробітною платою досягла 18,6 та 12,2 млн грн відповідно³⁵. Зважаючи на те, що суднобудівна галузь належить до високотехнологічних та наукоємних галузей, висококваліфіковані українські фахівці у цій галузі користуються високим попитом на міжнародному ринку праці, що зумовлює швидку втрату Україною кадрового потенціалу внаслідок професійної міграції.

³⁴ Пашин В. Инновации и отраслевая наука [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://shipbuilding.ru/rus/docs/article_innovation6.pdf

³⁵ Задолженность по заработной плате на судостроительном заводе "Океан" превысила 18 миллионов гривен [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/shipbuilding/2015/06/30/27334.html>

РОЗДІЛ 4. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИБНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Живі біологічні ресурси моря є найважливішими з усіх видів морських ресурсів для прибережних регіонів України. Рибне господарство України відіграє значну роль у забезпеченні населення продуктами харчування, галузей національної економіки – сировиною, а також у відтворенні природних ресурсів та підвищенні зайнятості населення. Існуючий асортимент, обсяги споживання, якість та вартість продукції визначають стан здоров'я та добробут споживачів.

Виллов риби та добування інших водних живих ресурсів в Україні зменшується.

Так, за 2010-2015 рр. виллов риби та добування інших водних живих ресурсів в Україні зменшилося на 130,1 тис. тонн або у 2,5 рази (рис. 4.1). При цьому, якщо виллов риби скоротився на 141 тис. тонн або у 2,9 рази, то виллов та добування інших водних живих ресурсів зріс на 10,9 тис. тонн або у 4 рази. Загальне зниження виллову риби та добування інших водних живих ресурсів пояснюється, насамперед, анексією АР Крим Росією, адже більше половини загального обсягу виллову риби та добування інших водних живих ресурсів одержувалося рибогосподарськими підприємствами м. Севастополя. Слід відмітити, що рибогосподарські підприємства м. Севастополя забезпечували понад 80 % національного обсягу виллову риби та інших водних живих ресурсів у водах виключних (морських) економічних зон інших держав.



Рис. 4.1. Динаміка виллову риби та добування інших водних живих ресурсів в Україні тис. тонн *

*Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

Структура виллову риби та добування інших водних живих ресурсів за видами водоймищ значно змінилася після втрати Україною рибогосподарських підприємств Криму. Так, якщо у 2010 р. 50,6 % водних біоресурсів добувалося у виключних (морських) економічних зонах інших держав, то у 2014 р. – лише 22,2 %. Частка добування водних біоресурсів скоротилася також і у виключній (морській) економічній зоні України – з 31,9 % у 2010 р. до 24,3 % у 2014 р. Разом з тим, Україна з 2013 р. почала виллов риби та добувати інші водні живі ресурси у відкритій частині Світового океану. І якщо у 2013 р. частка добування водних біоресурсів у відкритій частині Світового океану становила 2,1 % від загального обсягу, то у 2014 р. – 10,1 % (рис. 4.2).

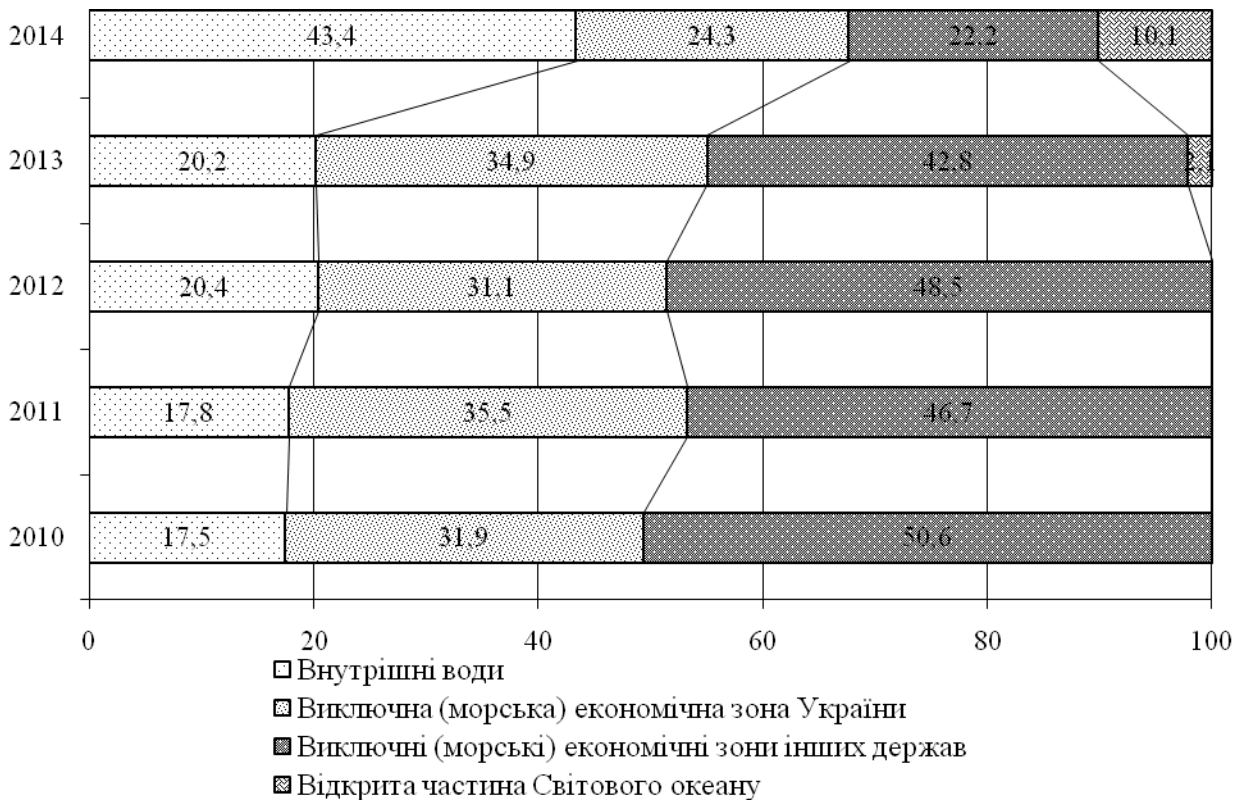


Рис.4.2 Структура вилову риби та добування інших водних живих ресурсів за видами водоймищ (у % до загального обсягу)*

*Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

Виллов риби та добування інших водних живих ресурсів у виключній (морській) економічній зоні України у 2010-2015 рр. здійснювали рибогосподарські підприємства приморських Донецької, Запорізької, Миколаївської, Одеської, Херсонської областей, АР Крим та м. Севастополя (до анексії Криму Росією). Крім того, у 2010 р. добування водних біоресурсів у морських водах здійснювали рибогосподарські підприємства Харківської області, у 2012 та 2014 рр. – Київської області та протягом 2012-2013 рр. – рибогосподарські підприємства м. Києва.

Виллов риби та добування інших водних живих ресурсів у виключних (морських) економічних зонах інших держав у 2010-2013 рр. здійснювали рибогосподарські підприємства м. Києва та м. Севастополя. У 2010 р. добування водних біоресурсів у виключних (морських) економічних зонах інших держав здійснювали рибогосподарські підприємства Одеської області, а у 2011 р. – АР Крим. У 2014 р. виллов риби та добування інших водних живих ресурсів у виключних (морських) економічних зонах інших держав здійснювали лише рибогосподарські підприємства Миколаївської області та м. Києва.

Структура обсягів виловленої риби за основними видами в Україні значно змінилася. Так, якщо у 2010-2013 рр. переважна маса виловленої риби була морського походження (ставрида, кільки, хамса, сардини, скумбрія та ін.), то у 2014-2015 рр. – річкового та озерного (товстолобик, короп та ін.), тоді як такі цінні промислові види риб як ставрида, сардини та скумбрія не виловлювалися (табл. 4.1). Слід відмітити суттєве нарощування добування інших водних живих ресурсів, яких у 2015 р. було виловлено на 10,9 тис. тонн або у 3,9 рази більше порівняно з 2010 р.

Таблиця 4.1

Розподіл обсягів виловленої риби та добутих інших водних живих ресурсів за основними видами у 2010-2015 рр., тис. тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 р. у % до 2010 р.
Виловлено риби та добуто інших водних живих ресурсів – усього	218,7	211,2	203,9	225,8	91,3	88,6	40,5
Виловлено риби – усього	215,0	205,3	195,5	216,4	81,0	74,0	34,4
з неї							
ставрида	25,9	20,4	23,4	25,1	н.д.	н.д.	-
кілька	24,2	23,5	15,7	12,5	2,1	1,7	7,0
хамса	22,5	25,1	29,8	36,6	0,4	1,2	5,3
сардини	22,3	19,7	9,8	4,9	н.д.	н.д.	-
скумбрія	16,8	14,6	14,7	13,0	н.д.	н.д.	-
товстолобик	11,8	12,1	12,1	14,8	12,5	11,5	97,5
тюлька	10,3	15,3	8,2	11,7	7,7	11,8	114,6
короп	9,9	8,8	10,4	11,5	9,7*	9,8	99,0
бичок	8,9	6,8	9,2	13,3	11,9	15,7	176,4
кефаль (піленгас)	3,8	3,7	1,4	1,3	0,6	0,3	7,9
лящ	2,7	2,5	2,8	3,3	2,8	2,9	107,4
пісчанка	0,9	0,9	0,7	3,8	н.д.	н.д.	-
вобла, тараня	0,7	0,9	1,5	1,4	2,3**	2,4	342,9
оселедці	0,5	0,4	0,2	0,4	0,09***	0,2	40,0
судак	0,4	0,4	0,4	0,4	0,7	0,7	175,0
морський карась	0,3	0,3	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	-
камбала	0,2	0,7	0,2	0,7	0,1	0,1	50,0
лососеві	н.д.	0,3	0,3	0,5	н.д.	н.д.	-
сазан	н.д.	0,2	0,5	0,6	н.д.	н.д.	-
щука	н.д.	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	-
сом	н.д.	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	-
тріскові	н.д.	н.д.	0,3	0,5	н.д.	н.д.	-
карась прісноводний	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	4,7	5,3	-
плоскирка	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,8	0,9	-
форель	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,6	0,4	-
амур	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,4	н.д.	-
окунь	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,2	0,3	-
осетер	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	0,04	н.д.	-
Добуто інших водних живих ресурсів – усього	3,7	5,9	8,4	9,4	10,3	14,6	394,6

* у 2014 р. Держстат України об'єднав в одну графу вилов коропа та сазана

** - тарань (плітка)

*** оселедці азово-чорноморські

Зниження обсягів вилову риби та інших водних живих ресурсів погіршує баланс споживання основних продуктів харчування населенням країни. Так, відповідно до звіту Міністерства економічного розвитку і торгівлі України про стан продовольчої безпеки України за 2013 р. продовольча група «риба і рибопродукти» знаходиться серед груп, за якими спостерігається суттєве відставання від раціональних норм споживання (табл. 4.2)³⁶.

³⁶ Звіт про стан продовольчої безпеки України у 2013 р. Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Download?id=c06d7392-f237-4e56-a2dd-9e511a3e53c4>

Таблиця 4.2

Показник достатності споживання продуктів харчування, на особу на рік; кг *

	Раціональна норма	Фактичне споживання	Показник достатності споживання
Хліб і хлібопродукти (у перерахунку на борошно)	101,0	108,4	1,07
М'ясо і м'ясопродукти (у перерахунку на м'ясо)	80,0	56,1	0,70
Молоко і молокопродукти (у перерахунку на молоко)	380,0	220,9	0,58
Риба і рибопродукти	20,0	14,6	0,73
Яйця (шт.)	290	309	1,07
Овочі та баштанні	161,0	163,3	1,01
Плоди, ягоди та виноград	90,0	56,3	0,63
Картопля	124,0	135,4	1,09
Цукор	38,0	37,1	0,98
Олія рослинна всіх видів	13,0	13,3	1,02

* Звіт про стан продовольчої безпеки України у 2013 р. Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/Download?id=c06d7392-f237-4e56-a2dd-9e511a3e53c4>

Продовольча група «риба і рибопродукти» є найбільш вразливою щодо імпортозалежності, частка імпорту за якою у загальному споживанні становить 73,0 %, при 30-ти відсотковому пороговому критерії цього індикатора (табл. 4.3).

Таблиця 4.3

Імпортозалежність за групами продовольства, тис. тонн *

	Імпорт продуктів у перерахунку на основний продукт	Ємність внутрішнього ринку	Відсоток імпортозалежності
Хліб і хлібопродукти (у перерахунку на борошно)*	120	4 933	2,4
М'ясо і м'ясопродукти	332	2 550	13,0
Молоко і молокопродукти	548	10 050	5,5
Риба і рибопродукти	484	663	73,0
Яйця (млн шт.)	87	14 076	0,6
Овочі та баштанні	237	7 431	3,2
Плоди, ягоди та виноград	1 172	2 560	45,8
Картопля	23	6 161	0,4
Цукор	11	1 686	0,7
Олія рослинна всіх видів	296	604	49,0

* Там само

Сучасний стан функціонування рибної галузі України, а також наявні тенденції щодо зниження вилову риби та інших живих водних ресурсів пов'язані з існуванням низки системних проблем, які не вдалося вирішити протягом тривалого періоду часу. Ключовими серед них є наступні:

- **низький рівень матеріально-технічного забезпечення рибного господарства, високий рівень зношення основних фондів (55-65 %), старіння технологічної бази галузі**, що робить її неконкурентоспроможною на внутрішньому та зовнішньому ринках. Більшість суден, машин і механізмів відпрацювали амортизаційні строки, значно підвищилися витрати на їх ремонт і технічне обслуговування;
- **недостатній розвиток системи зберігання рибної продукції**. Незважаючи на прийнятний рівень забезпеченості ринку риби холодильними потужностями для

зберігання продукції та заморожування сировини з риби та інших водних живих ресурсів, значна частина з них є технологічно відсталою (використовуються екологічно небезпечні технології та обладнання 50-60 рр. минулого століття із застосуванням аміаку). Учасники цього ринку вважають будівництво нових холодильників для зберігання рибної продукції пріоритетним для розвитку інфраструктури ринку. Потреба в потужностях для зберігання риби та рибної продукції становить до 100 тис. тонн на рік³⁷;

- **високий рівень антропогенного навантаження на морські водні об'єкти, інтенсивне забруднення води**, що призвело до зменшення природної кормової бази, ареалу нагулу і у підсумку – до скорочення площ та падіння продуктивності нерестовищ (передусім у Азово-Чорноморському басейні);

- **високий рівень імпортозалежності рибного флоту від іноземного обладнання** – підприємства рибного господарства України практично на 70 % забезпечуються сіткоматеріалом, навігаційним обладнанням та ехолотами іноземного виробництва;

- **відсутність довгострокової концепції розвитку марикультури** стримує використання потенціалу Азово-Чорноморського басейну, який має сприятливі умови для культивування молюсків (мідій, устриць), а також спорудження комплексів з культивування, добування і переробки водоростей та морських трав;

- **недостатність кваліфікованого кадрового забезпечення рибогосподарських підприємств**, що пов'язано з низьким рівнем середньомісячної заробітної плати робітників (яка у 2015 р. становила 3308 грн, що на 887 грн або на 21,1 % нижче, ніж у середньому за видами економічної діяльності), що зменшує зацікавленість працівників.

Відсутність прогресу у вирішенні вищезазначених проблем може призвести до повної втрати Україною добування морських видів риб та рибопродуктів та переорієнтації на рибопродукцію внутрішніх вод, що й надалі погіршуватиме баланс споживання основних продуктів харчування населенням країни та підвищуватиме її імпортозалежність за даною продовольчою групою.

³⁷ Основні тенденції розвитку рибної галузі в Україні [Електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.meatbusiness.ua/article.php?p=457&j=1>

РОЗДІЛ 5. НАПРЯМИ І ЗАВДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ОСНОВНИХ СКЛАДНИКІВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Розвиток морегосподарського комплексу є одним з пріоритетів державної морської політики, спрямованої на повноцінну реалізацію морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави в Світовому океані на найближчу та довгострокову перспективу. Розвиток економічних відносин морегосподарського комплексу з метою отримання суспільної економічної вигоди потребує реалізації низки завдань за наступними напрямками.

1. Відродження національного торговельного мореплавства як перспективної галузі 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 потужним каталізатором активності інших галузей економіки, а також дієвим засобом реалізації зусиль держави, спрямованих на розширення представництва України на світових товарних ринках. Реалізація даного напрямку зобов'язує зосередитись на виконанні наступних завдань:

- формування і реалізація послідовної державної морської політики, орієнтованої на зміцнення України як морської держави шляхом збільшення економічної присутності України у просторі світового океану та розвитку торговельного мореплавства згідно з основними тенденціями світового мореплавства і необхідністю забезпечення національних інтересів України в цій сфері. Реалізація даного завдання передбачає розроблення Закону України «Про морську політику», спрямованого на утворення України як морської держави, який врегулює відносини, пов'язані з внутрішньою і зовнішньою морською політикою, встановить пріоритети, принципи, шляхи та способи реалізації морської політики України, визначить ті сфери морегосподарської діяльності, де буде доречна й ефективна державна підтримка, розширить права територіальних громад щодо формування морської політики;

- удосконалення правового поля для організації морських перевезень торговельним флотом під прапором України та у територіальному морі і 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;

- відродження українського торговельного флоту шляхом законодавчої підтримки українських судноплавних компаній, а також у спосіб призначення ефективного менеджменту на державних судноплавних компаніях, застосування економічно обґрунтованих податкового та митного режимів експлуатації суден, спрямованих на відновлення національного морського торговельного флоту, зокрема, податкового режиму – на рівні, не вищому за мінімальні податкові умови відкритих реєстрів європейських країн, а митного – відповідно до рекомендацій Всесвітньої митної організації; розроблення і прийняття Закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України»;

- створення ефективної системи органів управління морською галуззю відповідно до вимог Резолюції ІМО А. 1070(28) та з метою формування сучасної моделі державного управління судноплавством в Україні, зокрема, утворення нового окремого центрального органу виконавчої влади, підпорядкованого Міністру інфраструктури України, який виконуватиме функції морської адміністрації, утримуватиметься за рахунок

коштів портового адміністративного збору відповідно до його цільового призначення і стане ефективним інструментом розв'язання завдань державної морської політики;

- запровадження ефективної сучасної державної системи забезпечення безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави та світових стандартів, яка стане ефективним інструментом розв'язання завдань державної морської політики у сфері безпеки мореплавства 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;

- сприяння розвитку найбільш перспективних напрямів і технологій в суднобудуванні і судноплаванні, які відповідатимуть сучасним тенденціям розвитку морських перевезень, зокрема створення умов для подальшого поширення контейнерних перевезень як стратегічно важливого виду перевезень, впровадження інновацій в морських технологіях (з орієнтацією на використання великовантажних, швидких й вузькоспеціалізованих суден, сучасних контейнеровозів, втілення сучасних технологій автоматизації в суднобудуванні і судноплаванні, включаючи саморозвантажувальні системи, комп'ютеризовану навігацію і GPS);

- узгодження державної політики щодо розвитку національного судноплавства з цілями і завданнями Транспортної стратегії України на період до 2020 р. та Стратегії 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 в сфері портової діяльності та тих, що надають послуги з перевезення вантажів і пасажирів, в рамках єдиного морегосподарського комплексу України;

- встановлення правил, що стосуються судноплавства українською частиною Чорного моря, Азовського моря і Керченської протоки, з урахуванням нових політичних і економічних відносин з РФ, підтримання у внутрішніх водах та територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародним стандартам безпеки судноплавства;

- орієнтація в пасажирському сегменті на розвиток круїзного судноплавства і паромних перевезень на короткі відстані згідно зі світовими тенденціями, зокрема сприяння кооперації між портами Чорноморського регіону з метою розвитку круїзного судноплавства, формування інтегрованих туристичних продуктів в 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;

- посилення державного нагляду у сфері судноплавства, технічного нагляду за станом морських суден та берегової інфраструктури судноплавства, зокрема, шляхом проведення аналізу безпеки функціонування об'єктів і суб'єктів судноплавства, у т.ч. на основі результатів розслідування морських аварійних подій, вжиття заходів для запобігання їх виникненню;

- концентрація зусиль на забезпеченні безпеки вантажу під час організації морських перевезень, що для України в умовах анексії АР Крим Росією та встановлення нею контролю над Керченською протокою є вкрай актуальним 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.

2. Розвиток портової галузі як високотехнологічного, ефективно працюючого, комерційного сектору ТДК України, максимально адаптованого до роботи в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку портових послуг та орієнтованого на потреби економіки країни, основою роботи якого мають бути європейські правила та принципи ведення бізнесу. Створення умов для провадження ефективної портової діяльності є важливим чинником для забезпечення розвитку зовнішньої торгівлі України, її утвердження як транзитної держави й забезпечуватиметься завдяки здійсненню наступних комплексних заходів підтримки:

- розроблення чіткої стратегії розвитку портової галузі України, яка визначить пріоритети розвитку портового господарства, вектори підвищення конкурентоспроможності й ефективності українських портів і портових операторів, передбачатиме лібералізацію та застосування механізмів державно-приватного партнерства в стивідорній діяльності, запровадження науково обґрунтованої оптимальної моделі приватизації портів, створення для всіх учасників рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності й отримання послуг у морських портах, забезпечить технологічний розвиток портової галузі та приведення роботи портового господарства у відповідність до європейських стандартів;

- ліквідація відомчої та технологічної роз'єднаності роботи портів та інших транспортних галузей (залізничної, автомобільної, річкової), проведення взаємоузгоджених структурних реформ та державного регулювання перевезеннями як нерозривним процесом, ефективність якого пов'язана з комплексним використання усіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі;

- удосконалення системи управління морськими портами, зокрема забезпечення більш чіткої регламентації діяльності та правового статусу Адміністрації морських портів України, усунення надмірної централізації управління, відокремлення комерційної складової діяльності адміністрації морських портів від функцій державного управління, зокрема тих, що стосуються створення сприятливих, рівних та безпечних умов для користувачів транспортної інфраструктури, гарантування обслуговування клієнтів в нерентабельних, але поки безальтернативних сегментах ринку транспортних послуг, забезпечення відповідальності держави за безперебійну і надійну роботу портової галузі, посилення цільового характеру використання портових зборів власниками морських гідротехнічних споруд;

- створення сприятливих інвестиційних умов для розвитку портової інфраструктури та реалізації масштабних інвестиційних проєктів, зокрема завдяки вдосконаленню законодавства, що регламентує залучення інвестицій у портову інфраструктуру (внесення змін до Законів України «Про концесію», «Про морські порти», «Про управління об'єктами державної власності»), прийняттю порядку компенсації інвесторам інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури. Слід передбачити резервування земель транспорту, відведення їх у користування морських портів з можливістю передачі інвестору на весь строк дії інвестиційного договору (концесійного, договору оренду);

- посилення ролі морських портів у підвищенні ефективності використання міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, зокрема, шляхом реалізації принципу мультимодальності в організації доставки вантажів, посилення координації роботи Укрзалізниці, портів та автомобільного транспорту, організації доставки вантажу внутрішніми водними шляхами із використанням суден типу «ріка-море»;

- застосування міжнародної практики створення вільних економічних зон в портах України, метою яких є стимулювання розвитку портового господарства і розвиток портових послуг, конкурентоспроможних по відношенню до закордонних аналогів;

- розроблення програми залучення вантажів в порти України, яка, на підставі обґрунтованих прогнозів вантажопотоків за країнами походження, обсягами і товарною

структурою, визначить очікувану завантаженість портів України на середньо- та довгострокову перспективу та сформує заходи, які забезпечать збільшення вантажопотоку через українські порти. Програма враховуватиме тенденції щодо зниження зовнішньоторговельної та транзитної внутрішньої вантажної бази українських портів, тимчасове унеможливлення залучення портів Криму до процесу перевалки вантажів та відповідну переорієнтацію портів материкової частини на задоволення потреб економіки України, розширення транспортної системи ЄС;

- удосконалення тарифної політики в портовій галузі у спосіб підвищення економічної обґрунтованості й адаптованості до умов ринку портових тарифів, зокрема опрацювання й затвердження нових методик розрахунку регульованих державою ставок портових зборів і тарифів на спеціалізовані послуги, що надаються в морському порту;

- розвиток економічної конкуренції на ринку портових послуг, впровадження сучасних логістичних принципів організації транспортної роботи. Необхідно створити умови для відкритої конкуренції між стивідорними компаніями приватної та державної власності, що в свою чергу сприятиме залученню інвесторів із сучасними прогресивними технологіями і нових вантажів у порти;

- розширення переліку послуг, що надаються у морських портах України, забезпечення комплексного обслуговування судна в порту згідно із світовими стандартами, перетворення портів на сучасні транспортно-логістичні центри;

- модернізація, розвиток та розбудова інфраструктури портів, включаючи підхідні канали, акваторії, гідротехнічні споруди, шляхи наземного сполучення, засоби навігаційного забезпечення судноплавства та інші. Забезпечення виконання комплексу днопоглиблювальних робіт в акваторіях портів і на підхідних каналах дозволить більш ефективно експлуатувати потужності портового господарства, сприятиме збільшенню кількості суднозаходів і залученню в порти додаткових обсягів вантажів.

Розвиток інфраструктури портів має врахувати тенденції міжнародної та національної кон'юнктури перевезень, зокрема, необхідно нарощувати потужності з обслуговування контейнерних перевезень, будувати спеціалізовані високотехнологічні перевантажувальні термінали під нову номенклатуру вантажів, розвивати потужності зернових терміналів та перевантажувальних комплексів масових тарно-штучних вантажів;

- розроблення програми оновлення портового флоту на підставі потреби в модернізації, реконструкції та закупівлі плавзасобів, визначеної підприємствами морської галузі, та залучення до її реалізації якомога ширшого кола компаній, що надають послуги з суднобудування і ремонту плавзасобів (буксирів, днопоглиблювальних, допоміжних та інших суден), забезпечення співпраці державних підприємств та бізнесу на умовах прозорості та чесної конкуренції. Фінансування програми має здійснюватися з власних джерел підприємств та шляхом залучення кредитних коштів, зокрема, міжнародних фінансових інституцій;

- збільшення пропускної спроможності портів та покращення умов ведення бізнесу, скорочення часу перебування суден у портах й мінімізація корупції шляхом подальшої дерегуляції в портах, що передбачає максимальне скорочення кількості процедур у портах та задіяних контролюючих органів, поширення електронного документообігу на нові види послуг і на всі порти України, забезпечення взаємодії з фіскальними органами, прикордонною службою, запровадження автоматизованого радіологічного контролю суден, остаточне скасування необхідності фінансових гарантій для вантажів, що переміщуються з морських в річкові порти, гармонізацію і стандартизацію транспортних документів, узгоджене управління ризиками усіма сторонами процесу, впровадження «єдиного вікна» як переходу від локального рішення до національного «єдиного вікна» тощо;

- впровадження безпечних та екологічно чистих технологій проведення портових робіт, що пов'язано з будівництвом нових перевантажувальних комплексів із сучасними технологіями і екологічними рішеннями, високим ступенем екологічного

захисту й на максимальному віддаленні від житлової зони, зокрема обладнання терміналів укриттям конвеєрних стрічок, системами аспірації, оснащення автоматичними датчиками цілодобового контролю концентрації пилу в повітрі, які за умови підвищення допустимих значень зупиняють роботу перевантажувального обладнання;

- розбудова та модернізація контейнерних терміналів в портах України як напрямку реалізації стратегії розвитку морських портів України в контексті світових тенденцій контейнеризації транспорту, розширення транспортних зв'язків з країнами Європи та Азії, спрощення митного оформлення контейнерів в портах, приведення процедур їх пропуску до міжнародних стандартів, створення рівних умов для перевізників на всіх пунктах пропуску.

3. Формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження потенціалу національного суднобудування, відновлення конкурентоспроможності суднобудівної галузі і її комплексного розвитку в системі морегосподарського комплексу України, що передбачає розроблення ефективних фінансово-економічних механізмів модернізації підприємств галузі, налагодження ринкової взаємодії та коопераційних зв'язків підприємств галузі з підприємствами суміжних галузей, стимулювання розвитку внутрішнього ринку та налагодження ефективного міжнародного співробітництва, а також вимагає реалізації низки наступних заходів:

- розроблення комплексної програми розвитку суднобудування та судноремонту до 2035 року з метою реалізації системного підходу до вирішення проблем галузі та забезпечення її розвитку за визначеними у програмі стратегічними напрямками. З метою забезпечення найбільшого кумулятивного ефекту у регіоні з найбільшою концентрацією підприємств та установ суднобудівної галузі необхідно відновити спеціальну економічну зону на базі провідних суднобудівних підприємств та наукових установ Миколаївської області шляхом розроблення та затвердження нової редакції Закону України «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв», що передбачатиме запровадження пільгових умов діяльності підприємств СЕЗ;

- створення сприятливого режиму оподаткування для підприємств суднобудівної галузі згідно з практикою країн-світових лідерів суднобудування. Це вимагає прийняття змін до Податкового кодексу України щодо надання права суднобудівним підприємствам на отримання автоматичного бюджетного відшкодування ПДВ незалежно від відповідності критеріям, визначеним ст. 200.19 розділу V Податкового кодексу України; звільнення від податку на прибуток коштів підприємств суднобудування, спрямованих на здійснення капітальних інвестицій; звільнення від податку на прибуток частини прибутку судноплавних компаній, отриманої від експлуатації та продажу суден, збудованих в Україні після 2010 р. Необхідно створити новий розширений перелік товарів для суднобудування та судноремонту, звільнених від оподаткування ПДВ та митом згідно з Законом України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості», у формуванні якого візьмуть участь громадські та професійні організації суднобудівної промисловості;

- запровадження ефективних механізмів фінансово-кредитної політики для забезпечення фінансування розширеного відтворення у суднобудівній галузі. Зокрема, розроблення механізму державних гарантій за іноземними кредитами, які надаються іноземними державами, банками, міжнародними фінансовими організаціями, а також зобов'язань перед іноземними замовниками за зовнішньоекономічними договорами (контрактами); поширення практики консорціумного кредитування обраних державою інвестиційних проектів у суднобудуванні за участю державних банків; розширення використання лізингових схем шляхом забезпечення державного фінансування лізингових компаній для замовлення ними суден у вітчизняних суднобудівних підприємств з подальшим переданням цих суден у лізинг за пільговими ставками;

- стимулювання горизонтальної та вертикальної інтеграції суднобудівних підприємств, провідних науково-дослідних інститутів галузі та підприємств суміжних

галузей шляхом створення вертикально інтегрованих структур холдингового типу за участю держави, які об'єднуюватимуть весь технологічний ланцюг виробництва суднобудівної продукції «дослідження – проектування – будівництво – сервісне обслуговування»; створення кластерів морської індустрії за участі судноплавних компаній, портів, підприємств суднобудування та судноремонту, рибальства, чорної та кольорової металургії, приладобудування, електроніки, наукових та проектних організацій, регіональних органів влади;

- забезпечення розвитку внутрішнього ринку суднобудівної продукції з використанням механізмів державно-приватного партнерства – розроблення та впровадження пілотних інвестиційних проектів, пов'язаних з модернізацією виробничих потужностей та створенням нових видів кінцевої суднобудівної продукції на умовах спільного фінансування держави та приватних підприємств морської галузі; здійснення державного замовлення на виробництво окремих видів суднобудівної продукції з поєднанням державних інтелектуальних та науково-технічних ресурсів та приватного виробничого потенціалу з чіткою регламентацією контрактних відносин;

- налагодження міжнародного співробітництва та розбудова стратегічного партнерства за пріоритетними напрямками розвитку суднобудівної промисловості шляхом систематичного здійснення бенчмаркінгових досліджень для порівняння методів організації та управління підприємствами, а також їх економічних результатів з підприємствами-лідерами ЄС з метою вироблення рекомендацій щодо запровадження кращих практик на вітчизняних суднобудівних підприємствах; створення міжнародних контактних груп для вивчення та запровадження в Україні передового європейського досвіду формування морських кластерів з перспективою їх подальшої інтеграції у міжнародні морські кластери із залученням представників професійних організацій, вищого менеджменту національних суднобудівних підприємств та органів державної влади;

- підвищення конкурентоспроможності вітчизняного суднобудування на висококонкурентних європейських ринках шляхом впровадження обов'язкової сертифікації всіх видів виробництв відповідно до сучасних міжнародних вимог та стандартів; надання інформаційно-консультаційних послуг суднобудівним підприємствам щодо можливостей та умов постачання продукції на європейські ринки у рамках Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС (зокрема, митних ставок, вимог у сфері технічного регулювання, алгоритму дій підприємств для експорту продукції до ЄС, механізму врегулювання спірних питань тощо);

- забезпечення диверсифікації ринків збуту української суднобудівної продукції та пошук на державному рівні нових стратегічних партнерів з метою мінімізації ризиків для вітчизняного суднобудування від втрати російських ринків збуту та розриву коопераційних зв'язків з РФ. Слід сприяти налагодженню науково-технічних зв'язків українських виробників з провідними зарубіжними виробниками, для чого необхідно посилити поінформованість провідних світових корпорацій про науково-технологічні і виробничі можливості суднобудівної галузі України;

- посилення державного контролю над виконанням діючих норм законодавства у сфері підтримки інноваційного розвитку суднобудування, зокрема, визначених Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» та відповідними постановами КМУ;

- розбудова інноваційної інфраструктури розвитку суднобудівної галузі шляхом створення загальнонаціональних інжинірингових центрів у галузі суднобудування – «центрів компетенції» з розроблення нових зразків продукції суднобудування на основі сучасних технологій із залученням потенціалу провідних галузевих НДІ, проектно-конструкторських організацій та закладів освіти; створення у регіоні найбільшої концентрації наукового та виробничого потенціалу суднобудування (Миколаївська обл.) технопарку суднобудівної промисловості на базі науково-дослідних організацій та

підприємств з виробництва суднобудівної продукції як майданчика для розвитку процесів кластеризації у галузі.

4. Нарощування видобутку риби та інших живих водних ресурсів, розширення асортименту присутності на вітчизняному ринку живої продукції морського походження шляхом розвитку рибної галузі на інноваційній основі з оновленням та розбудовою потенціалу рибогосподарських підприємств на сучасному технологічному рівні, відродженням вітчизняного рибпромислового флоту, його науково-виробничим і кадровим забезпеченням. З цією метою в галузі морського рибальства необхідно вирішити наступні довгострокові завдання:

- запровадження регулярного моніторингу економічно доцільного видобування живих природних ресурсів у виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав, а також моніторингу та обробки інформації (спостереження і контролю) щодо діяльності рибпромислового флоту України та інших держав світу з використанням сучасних систем зв'язку і плавальних засобів;

- удосконалення економічного механізму стимулювання раціонального використання живих біологічних ресурсів, здійснення природоохоронних заходів, застосування екологічно чистих технологій у рибогосподарській діяльності;

- створення системи штучних рифів для розширення функцій самоочищення морської екосистеми;

- забезпечення обсягів вилову водних живих ресурсів на рівні, який дасть змогу отримати економічну вигоду та не призведе до втрати їх здатності до відновлення чисельності популяції;

- забезпечення всебічної підтримки суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, які видобувають живі природні ресурси у відкритому морі, виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав на законних підставах, займаються розведенням і вирощуванням морських риб та інших водних живих ресурсів – в частині оновлення й модернізації їх ресурсної бази, впровадження новітніх технологій ведення господарської діяльності;

- створення та застосування нових технологічних процесів і обладнання для ефективного добування й переробки водних біологічних ресурсів, удосконалення методів збереження, переробки та транспортування живої продукції морського походження;

- встановлення економічно обґрунтованих зборів і плати за видобування живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;

- вжиття заходів до виключення можливості несанкціонованого доступу до будь-яких живих і неживих природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, територіального моря та внутрішніх морських вод України;

- розвиток інфраструктури зберігання та переробки морської продукції шляхом будівництва нових та модернізації існуючих рибопереробних та холодильних потужностей, а також розвитку морських терміналів, призначених для комплексного обслуговування суден рибпромислового флоту;

- підвищення ефективності штучного відтворення водних біологічних ресурсів на основі сучасних технологій розведення та вирощування риби та інших живих водних ресурсів;

- створення системи моніторингу якості та безпечності водних біологічних ресурсів, продуктів їх переробки, ведення технологічних процесів в рибній галузі;

- гармонізація стандартів та систем сертифікації вітчизняної рибної продукції та норм, що регламентують ветеринарно-санітарний контроль, з міжнародними вимогами та стандартами, удосконалення системи контролю якості риби та інших водних живих ресурсів;

- створення сприятливих умов для будівництва промислового флоту на українських верфях та розвитку мережі промислових підприємств з добування, переробки та відновлення морських продуктів (біонів, лікувальної грязі, водоростей тощо);
- розширення напрямів наукових досліджень та розробок в галузі рибного господарства, а також збереження та відтворення живих водних ресурсів;
- забезпечення задоволення потреб ринку в підготовці та підвищенні кваліфікації кадрів за основними спеціальностями в рибпромисловому комплексі, включення до програм навчання нових спеціальностей з урахуванням сучасних вимог.

Зміст

Вступ	3
Розділ 1. Розвиток економічних відносин у сфері торговельного мореплавства України	4
Розділ 2. Функціонування портової галузі в контексті забезпечення національних інтересів України	14
Розділ 3. Оцінка потенціалу вітчизняного суднобудування та судноремонту у відновленні українського торговельного флоту	22
3.1. Стан та проблеми суднобудівної галузі України	22
3.2. Щодо розвитку вітчизняного суднобудування на інноваційних засадах	29
Розділ 4. Тенденції розвитку рибного господарства України	33
Розділ 5. Напрями і завдання державної морської політики в сфері функціонування та розвитку основних складників морегосподарського комплексу України	38