

**СОСТОЯНИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ТОРГОВОГО ФЛОТА УКРАИНЫ В ЗОНЕ
ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Макогон Ю.В., заведующий кафедрой «Международная экономика» ДонНУ, директор Донецкого филиала Национального института стратегических исследований, заведующий сектором Института экономики промышленности НАН Украины, заслуженный деятель науки и техники Украины, д.э.н., профессор

Флаг, развевающийся над теплоходом, олицетворяет не только его национальную принадлежность, но экономическую и политическую мощь государства. Каждое государство стремится максимально увеличить тоннаж флота под своим национальным флагом, демонстрируя символ своей страны в портах Мирового океана. Национальный флаг на судне означает, что судно находится под защитой своего государства в период плавания в международных водах и на нем применяется соответствующее законодательство. Несмотря на то, что в наше время все мировое судоходство подчиняется единым нормам и конвенциям, одинаковым для всех судовладельцев, национальный флаг над судами отечественных судовладельцев остается предметом большого интереса для каждой страны, в которой реально заботятся о своей экономической и политической независимости. Кроме престижа, возможность регистрации флота под свой флаг приносит и значительные поступления в бюджет. Даже такие сухопутные государства, как, например, Монголия или Беларусь, уже имеют «свой» флот, приносящий доход в виде ежегодного регистрационного взноса. Причем выгода для государства возникает уже с момента оформления документов, дающих право плавания под национальным флагом (табл.1).

Мировой флот весьма неравномерно распределен по странам. В последние десятилетия в судоходном мире произошли крупные подвижки. Из числа традиционных морских держав, на первый взгляд, выпали Германия, Франция, Италия, Дания, а другие — США, Россия, Англия — переместились с первых строчек на последние. Секрет этих подвижек известен: судовладельцы экономически развитых стран, скрываясь от высоких местных налогов и для экономии на эксплуатационных издержках регистрируют свои суда в государствах, где налоги ниже, а рабочая сила дешевле (подставные флаги регистрации).

Германская, американская или иная судоходная компания учреждает за мизерную плату свою офшорную компанию в стране так называемой «открытой регистрации». Традиционно — это Панама и Либерия, а в последнее время к ним добавились Багамы, Мальта, Кипр, Сингапур и др., готовые хоть и немного, но заработать на морском бизнесе. Подставная компания регистрирует суда действительного собственника под флагом «своего» государства, причем нередко, из соображений коммерческой безопасности, на каждую такую компанию приходится по одному судну.

Бегство под подставные флаги, или как это именуется в английском языке под «удобные флаги» (flag of convenience) в последнее десятилетие приняло настолько массовый характер, что вызвало нешуточную обеспокоенность в среде стран — экономических лидеров. Среди мер по предотвращению бегства судов под удобные флаги стало учреждение в судоходных странах дублирующих вторых международных регистров. Флаг этого регистра дает налоговые льготы и является своеобразной офшорной зоной в границах ведущих морских держав. Такие международные регистры созданы в Норвегии и Дании.

Таблица 1.

**Распределение тоннажа мирового морского флота по отдельным странам (флагам)
в конце XX века**

| Страна (флаг) | Число судов | Тоннаж | |
|--------------------|-------------|---------|---------|
| | | Млн брт | Млн двт |
| Панама* | 4 835 | 89,3 | 136,2 |
| Либерия* | 1 600 | 58,7 | 95,7 |
| Греция | 1 200 | 25,1 | 43,2 |
| Багамские Острова* | 1 070 | 24,9 | 38,3 |
| Кипр* | 1 535 | 23,0 | 36,1 |
| Мальта* | 1 315 | 22,6 | 37,5 |
| Норвегия | 1 170 | 22,0 | 33,9 |
| Сингапур | 970 | 18,5 | 29,0 |

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

| | | | |
|----------------|-------|------|------|
| Япония | 3 510 | 16,9 | 24,4 |
| Китай | 2 050 | 14,9 | 22,4 |
| США | 375 | 9,8 | 12,9 |
| Россия | 1 755 | 9,5 | 12,0 |
| Филиппины | 935 | 8,7 | 13,3 |
| Великобритания | 460 | 7,3 | 9,9 |
| Сент-Винсент * | 885 | 7,2 | 10,9 |
| Южная Корея | 740 | 7,0 | 10,6 |
| Индия | 390 | 6,6 | 11,0 |
| Турция | 1 150 | 6,6 | 7,4 |
| Германия | 630 | 6,5 | 7,7 |
| Италия | 1 325 | 6,2 | 8,0 |
| Дания | 1 100 | 5,9 | 7,3 |

Япония на нынешнем этапе занимает одно из лидирующих положений по тоннажу флота. Ее экономика, с одной стороны, базируется преимущественно на привозном сырье и импортных энергоносителях. С другой стороны, ее обрабатывающая промышленность в значительной мере имеет экспортно-ориентированный характер. В этих условиях при островном положении страны Япония вынужденно имеет большой флот, без которого не может быть гарантий регулярного функционирования народного хозяйства. Однако оплата рабочей силы в Японии в настоящее время сравнялась с уровнем других развитых стран, эксплуатационные расходы относительно выросли и при низкой прибыльности работы флота на международных морских перевозках грузов содержать большой флот не под силу даже богатой Японии. В результате до 80% японского флота числится за странами открытой регистрации.

Торговый флот США также не в состоянии конкурировать на фрахтовом рынке из-за высокого уровня национальных эксплуатационных издержках и налогов. Флот США, плавающий под национальным флагом, не в состоянии выжить без государственной поддержки. Поэтому более 70% судов американского флота плавают под подставными флагами — либерийским и панамским.

Китай упорно торит себе дорогу к званию великой державы, для которой мощный морской торговый флот—и вопрос престижа, и вопрос экономической безопасности. КНР в последние годы активно пополняла свой торговый флот за счет строительства и покупки, в результате чего в настоящее время занимает пятое место среди крупнейших судоходных держав, тогда как в первые годы после образования КНР флот у страны практически отсутствовал.

Затяжной кризис в судостроении и судоходстве отгеснил на второй план некогда могущественные морские державы: Великобританию, Германию, Италию, Францию, а также Швецию, Данию. В первые ряды упорно пробиваются Южная Корея и так называемые «малые драконы»: Гонконг, Сингапур, Тайвань, которые ранее в судоходном мире не были известны.

Различные страны по-разному подходят к «торговле» возможностью плавать под своим флагом. К примеру, в Панаме или Либерии никого не интересует национальная принадлежность судовладельцев, процедура регистрации максимально упрощена и для судов среднего класса не превышает 15 тысяч долларов и незначительных ежегодных взносов. В Украине также существует организация под названием «Главный регистратор флота», предоставляющая право плавания под украинским национальным флагом, которая тоже берет плату за выдачу комплекта документов. Порядок регистрации, размеры взносов, а самое главное, таможенное оформление судов под флагом Украины — определяются законодательством Украины, точное выполнение которого, увы, никак не стимулирует пополнение национального флота.

Украинский флаг неудобен только в Украине. Неудобство украинского флага заключается в следующем:

- целый ряд служб, с которыми приходится сталкиваться судовладельцам, экипажам судов в украинских портах, руководствуются нормативной базой, отличной от международного права (яркий пример — бассейновая санэпидстанция — СЭС. Она имеет свою нормативную базу, доставшуюся со времен СССР, которая никак не подтверждена международным правом);
- украинская морская администрация очень косная, забюрократизированная, а самое главное — малопрофессиональная;
- снижением престижности работы моряка, снижением уровня подготовки старшего комсостава, капитанов;
- языковой барьер, низкий уровень знания английского языка.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Кодекс торгового мореплавания Украины определяет перечень из 15 основных документов, которые должно иметь судно, в том числе и свидетельство о минимальном составе экипажа. До конца 2008 года срок действия этих документов был таким же, как и классификационного свидетельства, которое выдается на пять лет органом технического надзора (классификационным обществом) после выполнения планового периодического ремонта или осмотра судна. Но в Инспекции государственного регистратора флота решили, что судовладельцы должны получать свидетельство о минимальном составе экипажа каждый год. Стоит документ всего около 300 грн., но для его оформления необходимо предоставить дополнительные экспертные выводы, которые оформляет Госфлотинспекция.

Однако такие изменения - это лишь "косметические процедуры", которые не могут влиять кардинальным образом на превращение украинского флага, а точнее украинской юрисдикции, в привлекательный для судовладельцев других стран нормативно-правовой режим. В мире существуют две модели использования юрисдикции флага. Поскольку судно по международным правилам должно иметь порт приписки и соответствующую юрисдикцию (не всегда комфортную на родине судовладельца), многие слаборазвитые страны стали использовать это обстоятельство для заработка. Первой страной "удобного флага" в 1925 году стала Панама, второй в 1948 году - Либерия. А в последние годы под "удобными флагами" работают уже три четверти мирового тоннажа. Например, для судна дедвейтом 5 тыс. т в таких государствах установлен ежегодный сбор в пределах \$1,5–2 тыс. С недавних пор "удобными" стали даже Молдова и Монголия. Эти страны предоставляют льготный правовой режим, своего рода "единый налог", не вмешиваясь в деятельность компаний. Особенность работы под "удобными флагами" - недостаточно жесткий контроль со стороны морских администраций, что зачастую приводит к нарушению международных конвенций в сфере безопасности мореплавания, несоблюдению условий уровня оплаты труда моряков и т.п. В отношении некоторых из таких стран употребляется термин "грязный флаг". Речь идет в частности о Камбодже, суда под флагом которой были замечены в перевозках оружия, наркотиков, нарушении эмбарго против стран-изгоев и т.п. Впрочем, многое зависит от цивилизованности "удобной" страны. Например, в последнем отчете Парижского меморандума взаимопонимания в сфере портового контроля Либерия находится на 20-м месте в мире, а не менее "удобная" Панама - на 65-м (в "черной" части списка).

Решение перечисленных проблем сделает украинский флаг привлекательным для иностранных судовладельцев хотя бы из-за доступа к одному из крупнейших в мире легальных рынков трудоустройства моряков. Ведь для любого работодателя интересны невысокие требования украинского законодательства к размеру уровня оплаты труда персонала при его высоком уровне профессионализма. За пятнадцать лет разговоров о том, как сделать флаг Украины привлекательным, какого либо документа или хотя бы проекта так и не появилось. Поэтому можно лишь оценивать мультипликативный эффект, который может получить Украина, от либерализации режима флага. Вопрос об открытии украинского второго реестра стоит на повестке дня в нашей стране уже не первый год. Вернее, лежит, застряв на каком-то этаже нашей бесконечной казенной лестницы. Азовское главное морское агентство «Инфлот» уже несколько лет является судовладельцем. В настоящее время мы работаем с двумя судами типа «река-море» в основном на Турцию, Грецию, Ближний Восток

Преимущества, которые дает государственный флаг Украины, с точки зрения судовладельца, незначительны. Если говорить об океанских судах, не посещающих наши порты, то украинский флаг — это законная возможность нанять украинский экипаж по национальному трудовому договору (то есть за значительно меньшие деньги, чем предполагается по стандарту удобного флага, и тем самым сократить расходы). Стандарт удобного флага — это оклад капитана в 4200 долларов и оклад матроса в 1200. Далеко не все судовладельцы платят экипажам такие деньги, но они рискуют, поскольку это чревато скандалами. Многие фрахтователи, в особенности линейного флота, предпочитают суда под нашим флагом, если нужно выгрузиться или загрузиться в украинском порту. При этом они экономят на портовых сборах 30—40%. В этих случаях довольно часто одним из требований при заключении чартер-партии является украинский флаг. И все же большинство судовладельцев и руководителей сухоходных компаний на вопрос, будут ли они использовать украинский флаг, ответят отрицательно.

Главный аргумент против — украинская законодательная база. Судовладелец находится под жесточайшим прессом всевозможных налогов и сборов, а также многочисленных законных и подзаконных актов, зачастую не согласующихся друг с другом. Нормально эксплуатировать флот, накапливать средства на реновацию, ремонт и приобретение новых судов невозможно. Налоги, которые мы платим, никому не под силу. Наши отчисления составляют около 85 процентов

поступлений (это если компания работает без прибыли). Если прибыль есть, отчисляемая сумма приближается к заработнойной.

За рубежом Украину считают морским государством. Там до сих пор по исторической инерции путают географический статус с реальным местом в иерархии. По данным Международной федерации транспортников (ITF), в списке тридцати морских держав Россия - на 23-м месте по тоннажу (12 млн. тонн). Отечественный флот в нем занимает чуть ли не последнее место. Украина контролирует всего около 2,5 тыс. судов общим тоннажем не выше 800 тыс. тонн. Тем более что около 2 млн. тонн находится в оффшоре.

По мнению Исследовательского центра моряков (Кардифф, Великобритания), украинский флот - один из самых дешевых среди других национальных. Свыше 40% экипажа судов получают не более 300 долл. в месяц. Зарплата старших офицеров зачастую не превышает 1 тыс. долл. Примечательно, что следом идут флаги Филиппин и Румынии: здесь платят больше. На международном рынке зарплаты несравнимо выше. Международная морская организация (ИМО) классифицирует моряков по трем уровням. Первый - капитан, старший помощник, старший механик и второй механик, то есть комсостав. Второй - вахтенный помощник капитана и вахтенный механик. И, наконец, третий вспомогательный уровень - матросы. Самая низкая зарплата, естественно, у простых иностранных моряков - от 800 до 1 тыс. долл. Вахтенный помощник, попав на судно под "удобным флагом", будет зарабатывать 2,5-2,8 тыс. долл. У капитана зарплата составит 3-3,5 тыс. долл. Следует заметить, что уровень зарплат у европейских моряков, работающих под защитой ITF, еще выше. Здесь капитаны судов должны получать не менее 8-10 тыс. долларов. Поэтому "отток кадров" или "нехватка квалифицированных моряков" - привычные комментарии кадровиков о ситуации на флоте, находящемся под флагом Украины. Большинство профессионалов уже давно подыскали себе место в иностранных компаниях.

По мнению экспертов, общее количество украинских моряков, работающих под иностранными флагами, колеблется от 40 до 60 тысяч. Получить более точные данные не представляется возможным, поскольку деятельность большинства крьюинговых (англ. crew - экипаж, команда) агентств в Украине нельзя назвать прозрачной. Тем более что посредничество в трудоустройстве за рубежом практически не регулируется в Украине. Законами не предусматривается, чтобы при решении вопросов найма посредники требовали от судовладельцев гарантий минимальной зарплаты, медицинской и пенсионной страховок, репатриации.

Учитывать можно только тех, кто официально отчитывается. За скобками остаются моряки так называемого самостоятельного найма, которые выезжают по туристической визе и подписывают контракты в Прибалтике, Германии или где-нибудь в Кейптауне. Иногда можно встретить их имена в сводках информагентств или рапортах Международной федерации транспортников - "на борту брошенного судна четверо украинских граждан" или "украинский капитан командовал индусами". Для тех, кто не в курсе: на судах "удобного флага" принципиально отсутствует система какого-либо контроля над соблюдением трудового законодательства и социальных стандартов. Не регламентируются набор экипажа и оплата труда. Между тем "под флагами" работают более 300 тыс. моряков, своеобразных мигрантов-лимитчиков, которым в случае возникновения проблем государство флага даже не ответит. Поэтому роль регулятора здесь исполняют профсоюзы, члены ITF.

Начнем с рядового состава. Достаточно высокий рейтинг украинских экипажей в прошлом определялся уровнем подготовки рядового состава. И только тот факт, что многие сложные технические работы украинские рядовые моряки выполняют самостоятельно, без необходимости постоянного участия командного состава, подтверждал высокую эффективность такой подготовки. Наличие квалифицированного рядового состава позволило получить хороший экономический эффект в вопросе сокращения смешанных иностранных экипажей.

Все хорошие специалисты оставались в родных пароходствах, наивно веря, что неразбериха в управлении флотом пройдет и будет продолжена работа на своих судах, но с новым, человеческим отношением к моряку. А вот специалисты послабее оказались лишними, и им ничего не оставалось, как искать счастья в чужих краях. По ним и стали судить об уровне подготовки украинских моряков. Возникло мнение о невысоких профессиональных и моральных качествах специалистов из Украины. В этой обстановке «второй волне» моряков, пришедших на иностранный флот (а это уже были специалисты высокого класса), пришлось зарабатывать достойную репутацию. С чем они успешно справились.

В результате повысился спрос на украинских моряков. А спрос порождает предложение — при резком увеличении заявок на наших специалистов на флот стали приходиться какие-то странные люди.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Порой — с купленными документами, порой — с весьма далекими от морских профессиями. Значительно снизили репутацию Украины различного рода курсы, где в течение двух месяцев «готовят» судовых специалистов рядового состава. Пользуясь бесконтрольностью и порожденной этим безответственностью, стремясь только к одному — получению значительных денег, эти «учебные заведения» взяли в качестве основного принцип: плати деньги и получай соответствующий сертификат. А что касается знаний — это твоё личное дело. В свою очередь крьюинговые компании стремясь снять как можно больше денег с судоходных компаний, закрывают глаза на фактический уровень подготовки этих горе-специалистов и поставляют их в любые фирмы под любым соусом. И только тогда срабатывает обратная связь — возврат таких специалистов по причине их профессиональной некомпетентности. Но мир велик, судов много, так что эти «моряки» вновь и вновь всплывают в других компаниях. Бешеная погоня за наживой заглушает какие-либо соображения о влиянии всякого рода грязных факторов на рейтинг нормальных специалистов, на перспективы их трудоустройства в будущем.

Вместе с тем тенденции развития морской отрасли свидетельствуют о другом — постепенном превращении Украины из морской державы в «страну у моря». От некогда самого большого в мире Черноморского пароходства остались одни воспоминания. Сложные времена переживают и другие национальные судоходные компании. Экономический кризис повлиял также на работу портов. За девять месяцев 2009 года грузооборот портов Украины сократился на 21% — до 80 млн. тонн. Конечно, проще всего было бы свалить все на кризис, если бы за это же время грузооборот российских портов не увеличился на 8% — до 368,6 млн. тонн, а грузооборот портов Южного бассейна, составляющих главную конкуренцию украинским портовикам, — вообще на 14%, до 134,8 млн. тонн (табл.2).

До кризиса морехозяйственный комплекс развивался стихийно, осваивая новые грузопотоки, вводя в строй новые мощности. В принципе в этих условиях можно было бы и не принимать во внимание отсутствие слаженной системы управления отраслью. Однако кризис потребовал как раз активной роли государства. И оказалось, что оно к этой роли не совсем готово. Прежде всего стоит отметить, что правительство с очевидным опозданием отреагировало на снижение объемов грузопереработки в морских портах Украины. Лишь в октябре на заседании Кабинета министров были приняты ключевые для отрасли решения. В частности, утверждена Морская доктрина Украины. Эта доктрина стала логическим продолжением целой серии документов, принятых на высшем уровне, в частности указа президента Украины от 20 мая 2008 года о введении в действие решения СНБО от 16 мая 2008 года «О мероприятиях по обеспечению развития Украины как морского государства», Стратегии развития морских портов до 2015 года (одобрена Кабинетом министров Украины 4 июня 2008 года) и других.

Таблица 2

Грузооборот по видам транспорта в 1990-2008 гг. (млрд.ткм)

| ГОД | ВСЕГО | Железнодорожный | Автомобильный | Морской | Речной | Трубопроводный | Авиационный |
|------|--------|-----------------|---------------|---------|--------|----------------|-------------|
| 1990 | 1039,3 | 474,0 | 79,7 | 265,6 | 11,9 | 208,0 | 0,1 |
| 1995 | 544,0 | 195,8 | 34,5 | 123,1 | 5,7 | 184,9 | 0,0 |
| 2000 | 394,1 | 172,8 | 19,3 | 8,6 | 5,9 | 187,5 | 0,0 |
| 2001 | 394,0 | 177,5 | 18,5 | 10,1 | 3,7 | 184,2 | 0,0 |
| 2002 | 411,3 | 193,1 | 20,6 | 8,8 | 4,2 | 184,2 | 0,4 |
| 2003 | 457,5 | 225,3 | 24,4 | 9,9 | 4,7 | 192,7 | 0,5 |
| 2004 | 480,1 | 234,0 | 28,8 | 9,3 | 5,6 | 202,1 | 0,3 |
| 2005 | 473,6 | 224,0 | 35,3 | 9,6 | 6,3 | 198,1 | 0,3 |
| 2006 | 494,6 | 240,8 | 40,6 | 12,1 | 6,3 | 194,5 | 0,3 |
| 2007 | 510,2 | 262,5 | 46,6 | 12,9 | 5,7 | 182,1 | 0,4 |
| 2008 | 507,7 | 257,0 | 54,9 | 11,3 | 4,5 | 179,6 | 0,4 |

Данные относительно грузооборота по видам транспорта в 2008 г. в Украине представлена на рисунке 1



Рис. 1. Грузооборот по видам транспорта в 2008 г. в Украине

Основной целью экономического развития любой страны является обеспечение внутренних потребностей и эффективность участия в мировых хозяйственных связях. Эти факторы и определяют задачи развития морского транспорта. Период 1991 – 2005 годов отличался относительной устойчивостью мирового экономического роста. При этом усилилось значение внешних факторов в глобальном экономическом росте, что привело к опережению темпов роста провозной способности флота. Формирование международной экономики в условиях глобализации и на основе принципов Всемирной торговой организации (ВТО) предопределяет задачи национальных экономических систем, нацеленных на устойчивость формирования активного платежного баланса или получения сравнительных преимуществ. Эта тенденция предопределяет параметры производства, инвестиционного процесса и, как следствие, развитие морского транспорта. При этом последний становится важнейшим условием защиты экономических интересов и оптимизации экспорта транспортных услуг.

В процессе развития национального морского транспорта в условиях жесткого внешнего влияния и ограниченности инвестиционных ресурсов высветился ряд проблем, которые ранее сдерживали развитие экономической самостоятельности предприятий, но не были решающими в процессе управления экономическим ростом. В настоящее время четко прослеживается ряд негативных явлений в механизме управления становлением новых стран как морских держав. Важнейшей закономерностью экономического развития является неравномерность роста выпуска по годам исследуемого периода и существенное различие темпов экономического роста по отдельным группам стран (рис.2,3).

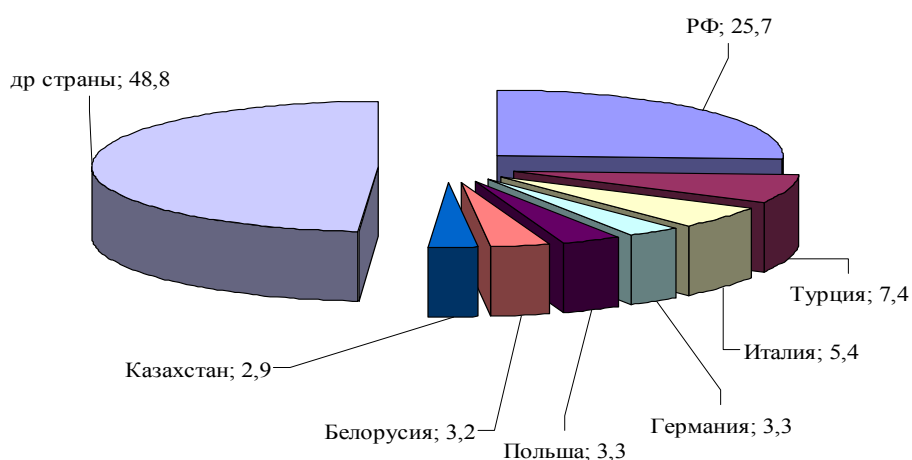


Рис.2. Географическая структура экспорта из Украины в 2008г.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

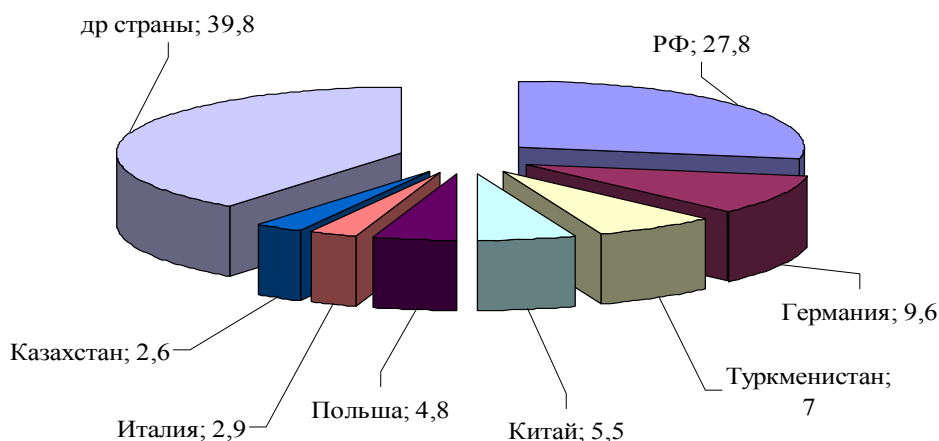


Рис.3. Географическая структура импорта в Украину в 2008г.

Эта особенность усложняет планирование развития судоходного комплекса, обслуживающего соответствующие транспортно-экономические связи. При этом следует иметь в виду, что темпы роста морской торговли превышают прирост промышленной продукции. В этих условиях принципиальной задачей судовладельцев становится использование интенсивных форм наращивания провозной способности с целью сохранения приемлемой эффективности функциональной деятельности флота. Существенной проблемой следует считать недостаточность темпов обновления объектов производственной инфраструктуры, что отрицательно отражается на обеспечении непрерывности производства и обращения товаров. Оптимизация темпов развития торговых портов влияет на ускорение прироста эффективности производственного сектора страны.

Таблица 3.

Обработка грузов морскими и речными портами (тыс.т)

| | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Морской транспорт | | | | | | | | | | |
| Всего обработано грузов, тыс.т | 53210 | 91943 | 98658 | 120601 | 126962 | 131761 | 138986 | 140610 | 157919 | 169595 |
| экспорт | 21916 | 42704 | 49310 | 62197 | 56171 | 65436 | 70698 | 68391 | 63860 | 76261 |
| импорт | 4270 | 6840 | 7404 | 7605 | 10955 | 11675 | 13331 | 15231 | 18784 | 21139 |
| транзит | 24461 | 37351 | 37120 | 45715 | 55147 | 50004 | 50556 | 53198 | 69167 | 66286 |
| внутрен | 2563 | 5048 | 4824 | 5084 | 4689 | 4646 | 4401 | 3790 | 6108 | 5909 |
| Речной транспорт | | | | | | | | | | |
| Всего обработано грузов, тыс.т | 17338 | 7462 | 7257 | 8053 | 9828 | 12359 | 13157 | 16903 | 18553 | 14522 |
| экспорт | 1634 | 1870 | 2029 | 2810 | 1919 | 2576 | 2076 | 2370 | 2660 | 2072 |
| импорт | 340 | 848 | 852 | 764 | 817 | 656 | 708 | 879 | 946 | 991 |
| транзит | 67 | 68 | 163 | 90 | 77 | 90 | 57 | 89 | 179 | 191 |
| внутрен | 15297 | 4676 | 4213 | 4389 | 7015 | 9037 | 10316 | 13565 | 14768 | 11268 |

Важнейшими средствами повышения эффективности функциональной деятельности являются активное использование макроэкономических рычагов и создание региональных источников финансирования инвестиционных программ морских транспортных предприятий. О приоритетности

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

оптимизации времени и сохранности доставки товаров морскими путями свидетельствует характер развития контейнерных перевозок. Контейнерные технологии доставки грузов, несмотря на их высокую капиталоемкость, интенсивно развиваются. При формировании стратегии государственной поддержки предприятий национального морского транспорта следует учитывать, что результаты их деятельности зависят от максимума участия в обслуживании единых грузопотоков. При этом грузооборот флота и портов отражает лишь степень развития производственного потенциала и его конкурентоспособность. Транспортная составляющая в стоимости товара формируется всей совокупностью флота, портов и сервисных организаций.

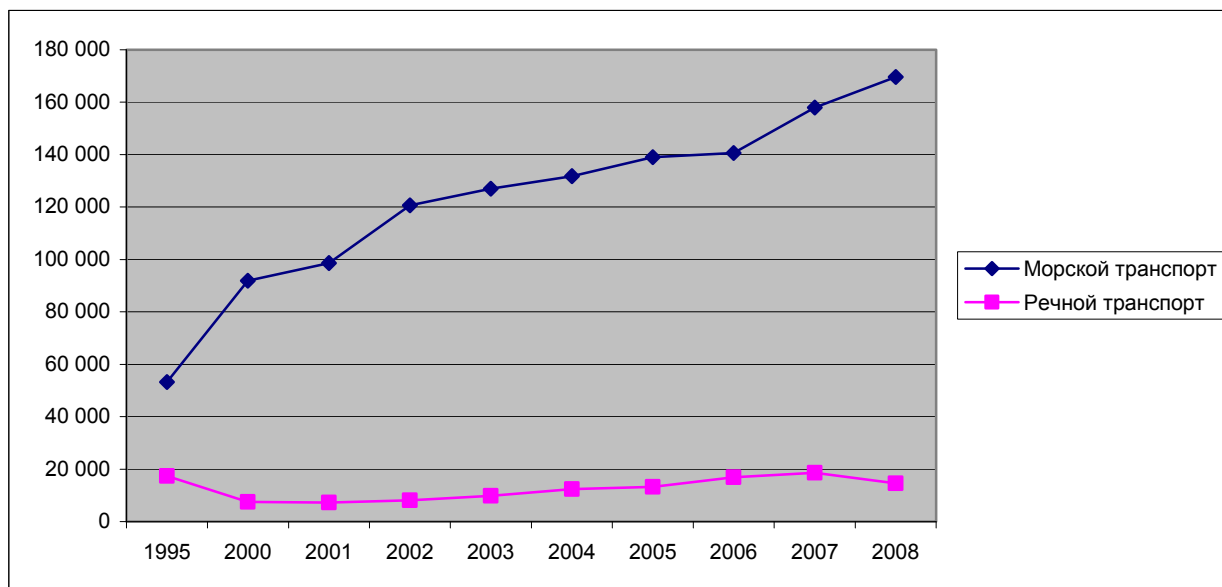


Рис. 4. Обработка грузов морскими и речными портами (тыс.т.)

Следовательно, необходим механизм, обеспечивающий относительно равноценное использование производственного потенциала всех структурных подразделений морского транспорта страны. При его разработке важно иметь в виду важнейшую роль предприятий морского транспорта в формировании платежного баланса независимо от организационно-правовых форм собственности. Для достижения адекватности состояния транспортной системы и грузопотоков необходимо привлечение инвестиций грузовладельцев в развитие флота и портов, расширение их участия в формировании корпоративного капитала предприятий. При развитии национального морского транспорта необходимо учитывать не только макроэкономические задачи и потребности, но и условия, и параметры развития конкурирующих подразделений. В этом отношении существенное влияние на характер и область деятельности украинских портов оказывает порт Констанца. Его развитие поддерживается международными финансовыми группами, в том числе ЕБРР. Порт интенсивно развивался в то время, когда наши порты решали проблемы ограниченности наличности и инвестиционных ресурсов. Этим обусловлено различие грузооборота портов.

Характер развития мирового торгового флота и его распределение по флагам обуславливается динамикой внешнеторговых операций ведущих стран мира (рис. 5). Ежегодно на внешний рынок вывозится четверть промышленной продукции. Одновременно крупные промышленные концерны расширяют капитальные вложения на территории всех развитых и большинства развивающихся стран. Таким образом, формируется сложный фактор, корректирующий тенденцию роста провозной способности мирового торгового флота. В этом же аспекте морской флот Европейского Союза, после его расширения, превратился в лидера Международной морской организации как по тоннажу, так и по степени влияния на мировом фраховом рынке. Приведенные факты и условия отражают необходимость более строгого подхода к выбору альтернативных вариантов развития производственного потенциала морского транспорта Украины, необходимость перехода к активной морской политике, предусматривающей систему мер эффективного развития торгового флота.



Рис. 5. Распределение мест в мире по тоннажу судов

Сегодня на европейских маршрутах «short sea» судоходства работает более 10 тыс. судов грузоподъемностью от 500 до 10 тыс. тонн под флагами разных стран. Ежегодно они совершают почти 456 тысяч заходов в порты. Самое большое число судов, занятых в «short sea» судоходстве, ходит под флагом Германии — 1302, на втором месте суда Норвегии — 1090, третье место занимает Турция — 993 судна. Самый большой сегмент в структуре этого флота занимают универсальные суда, обеспечивающие перевозку генеральных грузов. В 2009 году их доля составляет 46,1 %. Следом с большим отрывом (5,3 %) идут комбинированные танкеры для перевозки химических и нефтяных грузов. Остальные типы судов занимают более низкие позиции. Самые крупные суда, которые сегодня используются в европейских морях на коротких маршрутах, — это танкеры и газовозы, чья грузоподъемность в среднем колеблется от 6 до 10 тыс. тонн, и контейнеровозы — более 8 тыс. тонн. За последние пять лет флот «short sea» судоходства увеличился более чем на 400 судов, при этом вырос общий тоннаж на 4 млн тонн и составил в 2009 году в целом 37,6 млн тонн. Грузоподъемность усредненного «short sea» судна сегодня составляет 3,6 тыс. тонн. Таким образом, по оценкам специалистов, эффективность флота выросла за пятилетний период на 10 %. Несмотря на положительные изменения, старение флота остается острой проблемой «short sea» судоходства в Европе. Более того, несмотря на значительное обновление флота, общая ситуация стала хуже. Наши исследования показали, что пять лет назад этот сектор судоходства обслуживал флот, в котором суда старше 20 лет составляли 52 %, старше 25 лет — 37 %, старше 30 лет — 20 % и, наконец, старше 35 лет — 9 %. В 2009 году эти показатели выглядят соответственно: 50 %, 38 %, 24 %, 12 %. Если рассматривать структуру судов, то самая неблагоприятная ситуация складывается для балкерного флота. Например, 69 % балкеров старше 25 лет. Среди ролкеров 56 % судов отработали четверть века. На третьем месте по этому показателю универсальные суда — 43 %. Но универсальные суда составляют почти половину в структуре «short sea» флота, поэтому по числу старых судов именно этот сектор выходит в лидеры. Если в целом европейское «short sea» судоходство обслуживает 3932 судна старше 25 лет, то 2070 из них являются универсальными и перевозят генеральные грузы.



Рис. 6. Карта портов Европы

Европейское объединение морских кластеров как орган, вовлеченный в развитие «short sea» судоходства и объединяющий компании, занятые судоходством, судостроением, портовой деятельностью, поставкой морского оборудования, готово выйти с такой важной инициативой на соответствующее европейское руководство. Существующие министерства (ведомства) – осколки прошлого морского проекта были не в состоянии обеспечить разработку и реализацию нового Морского проекта на протяжении уже 14 лет. Для успешной реализации нового Морского проекта для Украины мне думается, что необходимо введение должности вице-премьера по морским вопросам, который бы координировал вопросы работы морехозяйственного комплекса страны, включая и судостроение, и морской транспорт, и рыбное хозяйство, и развитие морских побережий. Также необходимыми звеньями в структуре управления должны быть Комитет ВР по морским делам и Морская коллегия при Президенте Украины. Самые широкие полномочия при реализации Морского проекта следует предоставить самоуправляющимся объединениям субъектов национальной морской индустрии вплоть до организации процесса лицензирования отдельных видов морехозяйственной деятельности.

Перспективы «малого» флота.

Проведем анализ морских перевозок в регионах Азовского, Черного и Средиземного морей, где украинские судовладельцы оперируют в основном судами смешанного плавания грузоподъемностью до 5000 тонн. В последние годы объемы перевозок в регионе возрастают (в год на 10—15 %), особенно по таким массовым грузам, как зерновые, металлопрокат, удобрения... В то же время существенно обостряется положение с флотом судов смешанного плавания, используемых на перевозках. Их общее количество — примерно 300 единиц грузоподъемностью от 3 до 5 тыс. тонн. Однако большинство из указанных судов построено в 1970—80 гг., и их возраст уже достиг 25—30 лет. С учетом физического и технического износа происходит списание около 20—25 подобных судов ежегодно, и такая прогрессирующая тенденция сохранится. Вот почему в нашем регионе уже на данном этапе возникает нехватка тоннажа, которая может быть восполнена только за счет судов нового поступления.

Активное использование судов типа «река — море» проекта «Балтийский» и «Волго-Балт» на перевозках в регионе Азовского, Черного и Средиземного морей началась в бывшем СССР в настоящее время Балто-Черноморская ось с 1961 года. Эти суда по своим технико-эксплуатационным характеристикам оказались очень удачными. Была принята программа их интенсивного строительства и пополнения такими судами речных пароходств. Заказы на их сооружение, помимо судоверфей Украины и России, размещались также на судоверфях Чехии, Румынии, Португалии и Финляндии. Финансирование их строительства осуществлялось государством централизованно за счет госбюджета.

Из всего вышесказанного напрашивается вывод: ситуация с воссозданием морского флота Украины — тупиковая на ближайшие годы. Для решения этой задачи в будущем потребуются сформировать такие базисные предпосылки:

- разработать концептуальную программу создания морского флота Украины;
- заложить правовые основы государственного регулирования внешнеторговых контрактов, в том числе и их транспортных условий («СИФ» — экспорт и «ФОб» — импорт);
- создать в Украине, предпочтительно в Одессе, единый фрахтовый центр — фрахтовую биржу.

Основными функциями фрахтовой биржи должны быть формирование банка данных и системы информационного электронного обмена заявками на тоннаж и грузы; котировка ставок на перевозки и тоннаж; оформление сделок на отфрахтование судов как на отдельные рейсы, так и на тайм-чартерные; котировка ставок и предложений по контейнерным перевозкам.

Задача создания национального морского флота, его обновления и пополнения может быть решена в Украине путем принятия и реализации конкретной государственной программы строительства флота и его соответствующего бюджетного финансирования. Если рассматривать необходимость строительства флота для относительно ограниченного региона перевозок в зоне ЧЭС (Азовского, Черного и Средиземного морей), как это предложено в статье, то можно попытаться схематично оценить затратную часть такой программы. Вероятная нехватка тоннажа в регионе к 2010 году может составить 200—250 судов (в пересчете на суда дедвейтом 5000 тонн). Если исходить из программы-минимум, то есть постройки хотя бы 100 единиц судов, то при строительной стоимости такого судна примерно 6,5 млн долларов потребуется 650—700 млн долларов. Украинские судовладельцы не в состоянии инвестировать такие средства. На это необходимо политическое решение руководителей государства, трансформированное в бюджетные ассигнования на

перспективную программу строительства судов для национального морского флота. Тем более, что в составе морского флота Украины должны быть и большегрузные и специализированные суда для океанских направлений перевозок. Следует также принять во внимание, что окупаемость подобных судов на перевозках в нашем регионе обеспечивается в пределах 6—7 лет, т. е. возврат средств государственного кредитного финансирования программы постройки судов находится в оптимальных пределах, с финансово-экономической точки зрения. При этом речь не идет о монопольной государственной структуре судоходных компаний. Флот, построенный в соответствии с такой программой бюджетных ассигнований, может быть передан на условиях бербоут-чартера в структуры как государственных, так и частных судоходных украинских компаний. Такая практика успешно применялась в ряде стран, в том числе и в бывшем СССР.

Необходимо разработать и принять «Морскую доктрину Украины» — фундаментального государственного документа, который бы стал основой для разработки стратегических программ развития торгового флота и ВМС Украины, программ национального судо- и кораблестроения. Кроме того, судостроители считают необходимым создать при президенте совещательный орган — координационный совет по вопросам развития морской индустрии Украины для координации общих направлений государственной политики и национальной концепции развития морской индустрии и соглашений по развитию стран Черноморского бассейна и отстаивания преференций для стран ЧЭС в ЕС.

Вопросы развития украинского судостроения волнуют не только большое количество людей, которые работают в этой сфере, но и широкий круг людей, небезразличных к судьбе одной из наиболее развитых отраслей народного хозяйства, что досталась Украине в наследство от СССР. К сожалению, сегодня состояние этой отрасли в Украине очень тяжелое, и говорить о сильных конкурентных позициях Украины как морского государства в мире нецелесообразно. За последние десять лет позиции судоходных компаний Украины были потеряны не только на международных, но и на внутренних линиях. Сам же морской флот значительно устарел — большинство судов уже не отвечают требованиям международных конвенций. Более 92% грузов, которые обрабатываются в украинских портах, транспортируются иностранными судами. Отечественные верфи в основном простаивают или работают на заграничного заказчика. Среди сравнительных преимуществ, имеющих в Украине для активного развития судостроения и выхода на одни из первых позиций на мировом рынке, можно назвать высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров. Многопрофильность производства, ориентация на мировой рынок, возможность изготавливать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию говорят о том, что сегодня (при благоприятной конъюнктуре мирового судостроительного рынка) Украина должна не потерять шанс сохранить и развить накопленный судостроительный потенциал. Судостроительная промышленность Украины после образования независимого государства унаследовала мощный промышленный потенциал: восемь прекрасно оснащенных, высоко прибыльных судостроительных заводов, которые составляли около 30% судостроения бывшего СССР. На этих заводах в предыдущие годы за счет механизации технологических процессов повышалась производительность труда, снижалась себестоимость судов, росла чистая прибыль. Заводы имели оборотные средства выше норматива, что позволяло им обеспечивать уплату налогов и заработной платы, расширять и технически переоснащать производство, развивать социальную сферу, строить жилье. Однако необходимо отметить, что 65% продукции судостроительных предприятий составляли военные корабли, которые строились по госзаказам. Потому вопросы финансирования строительства судов перед судостроительными заводами не стояли вообще. После 1992 года, когда строительство кораблей было практически остановлено, выяснилось, что большинство украинских судовладельцев (исключением может быть разве что Blasco) не имеют средств для строительства необходимых им судов на отечественных судостроительных заводах, которые одновременно потеряли и военные, и гражданские заказы. Выход из такого положения виделся в строительстве судов на экспорт, тем более, что украинские судостроительные предприятия строили экспортные суда на 10-12% дешевле, чем некоторые заграничные фирмы, и заказчиков было достаточно. Невзирая на то, что заграничные заказчики занижали контрактную цену судов на 15-20% от мировых цен, объясняя это риском вложения средств в промышленность Украины, строительство судов на экспорт все равно оставалось достаточно рентабельным. Риск инвестирования в украинскую экономику был результатом непоследовательной налоговой политики (ставки, которые часто изменяются, механизмы начисления и уплаты налогов, отсутствие стабильных налоговых льгот для иностранного инвестора); многочисленных бюрократических препятствий на пути реализации инвестиционных проектов;

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

неподготовленности большинства предприятий к инвестированию, отсутствию грамотного инвестиционного планирования; хронической убыточности большинства отечественных судостроительных заводов.

Производственные мощности судостроительных предприятий Украины на данное время загружены в среднем на 25-30%. Современное состояние морского и речного украинского торгового флота характеризуется целым рядом негативных тенденций:

- сокращение количества торговых судов, в том числе под национальным флагом;
- уменьшение валютных поступлений, полученных от работы флота, и, соответственно, сокращения налоговых отчислений;
- активное старение флота, что, в свою очередь, приводит к ограничению количества мероприятий отечественных судов к иностранным портам.

Снижение объемов участия украинского флота в перевозках внешнеторговых грузов, что приводит, кроме потери прибылей, к усилению зависимости Украины от мирового фрахтового рынка и увеличения импорта транспортных услуг.

Судоходство открывает пути к источникам сырья и энергии, делает возможными рациональное разделение труда и сотрудничество в мировом масштабе, что составляет материальную основу человеческой жизни и благосостояния. Поэтому морской транспорт является ныне насущной потребностью человеческого общества. Это можно проиллюстрировать следующими цифрами. В настоящее время около 42 тыс. морских судов общей грузоподъемностью почти 800 млн. т перевозят на большие расстояния свыше 4 млрд. т грузов, что составляет подавляющую часть товаров мировой торговли. В то время как население земного шара удвоится примерно через тридцать лет, а потребление энергии увеличится вдвое лет через двадцать, объем морских перевозок грузов по прогнозам экспертов возрастет в два раза уже через десять лет. Это означает, что средние темпы роста мирового торгового флота будут опережать темпы увеличения выпуска промышленной продукции, и общая грузоподъемность ежегодного пополнения флота должна составлять около 50 млн. т.

Возрастающие потребности в транспорте дают разносторонние импульсы развитию транспортной техники, что само по себе ведет к увеличению объема производства и товарообмена. Поэтому можно исходить из того, что высокие темпы развития морской транспортировки грузов, особенно массовых, будут иметь стабильный характер. Средний ежегодный прирост объема морских перевозок грузов будет увеличиваться. Этот прирост для сырой нефти и нефтепродуктов будет несколько выше, а для сухих массовых и генеральных грузов — ниже.

Потенциальные возможности украинского судостроения позволяют ему занять, по крайней мере, седьмое место в рейтинге судостроительных держав мира. Следует отметить, что морской комплекс Украины не является безнадежно развалившимся — потенциал отрасли, который сохранен, вселяет надежду. Сейчас все зависит от руководства государства, которое должно провести реформирование и реструктуризацию судостроительных предприятий, а также принять законодательные акты, направленные в поддержку отечественного судостроения. Сегодня в Украине могут быть созданы благоприятные условия для привлечения инвестиций в судостроительную отрасль за счет списания с предприятий долгов, возвращения им возможностей создания оборотных средств, предоставления ряда налоговых и таможенных льгот (примером эффективности этих мероприятий является Blasco) путем внедрения специального экономического режима функционирования судостроительной промышленности. Потребности в увеличении объемов грузоперевозок в мире постоянно растут и создают реальные возможности последующего развития водного транспорта — на это все время обращают внимание в странах ЕС. Поэтому Украина может своевременно обратить внимание на эти тенденции и начать активную реструктуризацию в отрасли судостроения.

Украинские порты находятся в состоянии глубокого кризиса. В прошлом году в большинстве из них произошло рекордное падение объемов перевалки. Так, грузооборот Ильичевского морского торгового порта упал на 7%, Николаевского — на 10, Одесского — на 14, Ренийского — на 22, Херсонского — на 28, Мариупольского — на 35, а Усть-Дунайского — на 76%. Негативная тенденция в целом продолжилась и в этом году. Например, грузооборот Ильичевского морского торгового порта Украины в январе—феврале 2011 г. снизился на 24,2, а Херсонского — на 27,1%. По данным Госкомстата, общий грузооборот украинских портов в 2010 году составил 170 млн. тонн, что на 1,9% меньше, чем в 2009-м. Экспорт за 2010 год составил 61 млн. тонн — на 1,4% меньше, чем в предыдущем году. Транзит через порты снизился на 8,8%, а каботаж вообще — на 37,5%.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Сегодня Украина сама плодит себе конкурентов, поскольку у международных компаний нет гарантий, что груз будет доставлен в срок. По мнению эксперта Центра политического и экономического анализа Ирины Кавы, из-за технической отсталости украинских портов приблизительно четверть грузов, которые они могли бы перевалить, в прошлом году ушли в три порта конкурента — Новороссийск (Россия), Констанцу (Румыния) и Варну (Болгария) — эти страны входят в ЧЭС.

Надо отметить, что причин, по которым грузы обошли Украину, несколько. Прежде всего — технологическая отсталость. В Украине построены универсальные порты, лишь с некоторыми специализированными комплексами. Тогда как в мире, напротив, строится множество специальных комплексов в портах. Украинские порты в недостаточной степени обеспечены пропускной способностью железной дороги. Они соответствуют стандартам 60-70-х годов прошлого века и испытывают серьезные трудности с обработкой судов грузоподъемностью свыше 80 тыс. тонн, которые являются на сегодня наиболее экономичными для перевозки массовых грузов. Перегрузочная техника портов в основном универсальная (портальные краны), имеет крайнюю степень изношенности (60-90%) и не отвечает современным требованиям к размерности, грузоподъемности и производительности.

Система управления морскими портами представляет собой симбиоз государственно-частного подхода, сочетающий недостатки обеих систем и практически не обладающий их достоинствами. При кажущихся значительных объемах средств, генерируемых государственными портами, реинвестируется лишь малая часть. И главное — в Украине действуют отсталое морское и таможенное законодательство, средневековые правила пересечения границы судами, коррупция во всех органах государственного контроля перемещения грузов с генерацией прибыли вверх по иерархическим вертикалям. По оценкам Центра политического и экономического анализа, в нашей стране перегружается не более 15% от потенциального объема транзита. Однако главная проблема — в отношении государственной власти, не воспринимающей значимость частного бизнеса в современных реалиях. Если между развитыми странами, на которые мы равняемся, за привлечение инвестиций в экономику идет борьба, у нас ментальность такова, что Украина делает одолжение, разрешая инвестору работать, — утверждают эксперты.

Для того чтобы порты развивались, они должны каждые пять лет обновлять свою перегрузочную технику, потому что конкуренция требует высокой интенсивности использования оборудования. Регулярно надо вести работы по дноуглублению. Ведь к нам должны заходить большие суда. Порты могут развиваться только за счет капиталовложений. Этих капиталовложений последние три года попросту не было. Порты не инвестировали в свою деятельность. О том, что морехозяйственному комплексу Украины требуется новая эффективная законодательная база, заявил и президент Украины Виктор Янукович на расширенном заседании регионального комитета по экономическим реформам в Одесской облгосадминистрации.

Итак, главные цели, стоящие сегодня перед портами, — увеличение пропускной способности железных и автодорог, создание благоприятной системы управления и государственной регуляторной атмосферы. Крайне важна также реконструкция причальных, оградительных сооружений и каналов, техническое перевооружение перегрузочного оборудования и расширение внутренней железнодорожной сети.

Состояние судостроительной отрасли в Украине очень тяжёлое, и говорить о сильных конкурентных позициях Украины как морского государства в мире нецелесообразно. За последние десять лет позиции судоходных компаний Украины были потеряны не только на международных, но и на внутренних линиях. Сам же морской флот значительно устарел. Отечественные верфи в основном простаивают или работают на заграничного заказчика. Среди сравнительных преимуществ, имеющих в Украине для активного развития судостроения и выхода на одни из первых позиций на мировом рынке, можно назвать высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров. Многопрофильность производства, ориентация на мировой рынок, возможность изготавливать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию говорят о том, что сегодня (при благоприятной конъюнктуре мирового судостроительного рынка) Украина должна не потерять шанс сохранить и развить накопленный судостроительный потенциал.

Морской потенциал Украины является совокупностью природных ресурсов и созданных человеческой деятельностью приобретений, которые используются в процессе морской деятельности в интересах народа Украины. Морского транспорта, отрасли судостроения и судоремонта, морского природоохранного комплекса, научной и экспериментально-исследовательской базы; системы

морского образования, Военно-Морских Сил Вооружённых Сил Украины и Морской охраны Государственной пограничной службы Украины и в интересах всего мирового сообщества. Направленность государственной морской политики должна способствовать дальнейшему укреплению позиций Украины как морского государства, созданию благоприятных условий для достижения целей и решения задач развития морской деятельности.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Макогон Ю.В. Сотрудничество Украины на евразийском экономическом пространстве в причерноморской зоне / Макогон Ю.В. // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Україна в умовах глобальної конкуренції: стратегія випереджаючого розвитку». Донецьк: ДРУК-ІНФО, 2010.- С. 365 – 367.
2. Макогон Ю.В. Проблемы развития морского хозяйства Украины / Макогон Ю.В. // Шляхи удосконалення управління на морському транспорті в сучасних умовах: Матеріали міжнародної науково-технічної конференції. 4 – 5 червня 2010.- Маріуполь: АМІ ОНМА, 2010. – С. 24 – 43.
3. Макогон Ю.В. Трансграничное украинско-российское сотрудничество: формы, направления, перспективы: Монография / Макогон Ю.В. - Донецк: Юго-Восток, 2010. – 419 с.
4. Макогон Ю.В. Украина – держава морская: Монографія [Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузин; под ред. Ю.В. Макогон]. – Донецк: Изд-во „Ноулидж” (донецкое отделение), 2010. – 391 с.
5. Коваленко В. Украинское Причерноморье как базовая точка для южного вектора. – www.dialogs.ua
6. Колесников А. Перспективы для транзита: Порты Украины – 2000 -№1. Украина как транзитное государство: Каталог «Импортеры и экспортеры Украины» - 2000.-С. 47-98.
7. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015рр.) «Шляхом європейської інтеграції»/Авт. кол.: А.С. Гальчинський, В.М. Геєць та ін.; Нац. ін-т стратег. досліджень, Ін-т економ. прогнозування НАНУ, Мін-во економіки та з питань європ. інтеграції України. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004.-С.36-47
8. <http://www.map.asmap.ru>
9. <http://www.newsland.ru>
10. <http://www.yester-day.ru/prehistory.htm>

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена оценке состояния и возможностей развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества. Направленность государственной морской политики должна способствовать дальнейшему укреплению позиций Украины как морского государства, созданию благоприятных условий для достижения целей и решения задач развития морской деятельности.

Ключевые слова: морской потенциал, ЧЭС, торговый флот, морской транспорт.

РЕЗЮМЕ

Стаття присвячена оцінці стану та можливостей розвитку торговельного флоту України в зоні Чорноморського економічного співробітництва. Спрямованість державної морської політики повинна сприяти подальшому зміцненню позицій України як морської держави, створенню сприятливих умов для досягнення цілей та рішення завдань розвитку морської діяльності.

Ключові слова: морський потенціал, ЧЕС, торговельний флот, морський транспорт.

SUMMARY

The article is devoted to the estimation of Condition and development possibilities of merchant marine of Ukraine in the Black Sea economic cooperation zone. The state maritime policy orientation should promote the further strengthening of positions of Ukraine as maritime state, favorable conditions creation for the purposes achievement and the problems decision of maritime activity development.

Keywords: maritime potential, BSEC, merchant marine, sea transport.