

УДК 338.47 (330.133.2+656.61)

Мінакова С. М.
член-кореспондент ТАУ,
доктор економічних наук, доцент,
головний науковий співробітник
відділу макроекономіки та державного управління
Причорноморського науково-дослідного
інституту економіки та інновацій

Познанська І. В.
кандидат економічних наук, старший науковий співробітник,
старший науковий співробітник відділу макроекономіки
та державного управління
Причорноморського науково-дослідного
інституту економіки та інновацій

Minakova Svetlana
Corresponding member TAU,
Doctor of Economics, Associate Professor,
Chief Scientist Macroeconomics and Public Administration Department
of the Black Sea Research Institute of Economics and Innovation

Poznanska Inna
Ph.D., Senior Scientist, Senior Researcher
Macroeconomics and Public Administration Department
of the Black Sea Research Institute of Economics and Innovation

ПРИНЦИПИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНІЙ СИСТЕМІ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Анотація. У статті проаналізовано сучасний стан та перспективи розвитку світових ринків морської діяльності. Для визначення перспективних напрямів морської діяльності запропоновано класифікацію ринків морської діяльності відповідно до стадій життєвого циклу судна та формулювання Морського профілю України. Визначено основні принципи державної транспортної політики у сфері інтермодальних та мультимодальних перевезень: взаємопов'язаності, ефективності, стійкості, доступності. Обґрунтовано необхідність розроблення стратегії розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень в Україні з визначенням ролі морського транспорту та взаємозв'язків з іншими видами транспорту. Обґрунтовано основні напрями входження на міжнародні ринки морських перевезень національних компаній країни, такі як розвиток коротких морських перевезень та автодоріг моря.

Ключові слова: морський транспорт, національна морська транспортна політика, ринки морської діяльності, морський профіль України, інтермодальні та мультимодальні перевезення.

Вступ та постановка проблеми. ВВП України в 2015–2016 рр. становив 90 615 та 93 270 млн. дол. США відповідно, експортна квота транспортних послуг – 5,8% та 5,68%, за бажаних 10%. Такий низький показник свідчить про дуже слабку ступень залученості України до світової торгівлі, що відбивається на ефективності використання її транспортного потенціалу. Частка водного транспорту у цьому показнику становить лише 14% у 2015 р. та 12,5% у 2016 р., що відображає дуже складний стан морегосподарського комплексу країни. При цьому в останні роки ми спостерігаємо зростання саме послуг щодо обслуговування роботи підприємств морського транспорту, які в загальному обсязі становлять у середньому 98%, що свідчить про велику частку імпорту морських перевезень. Але й у цьому секторі є багато проблем: іноземні компанії-перевізники уникають заходів у вітчизняні порти, транспортно-експедиторські компанії зачиняються або змінюють вид діяльності і таке інше. Дуже складний стан морського транспортного сектору України потребує визначення персональних підходів до її відтворення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема функціонування та розвитку морської транспортної галузі України, можливості використання морського потенціалу

України, використання морського транспорту у формуванні безперебійних ланцюгів постачань турбують багатьох вітчизняних учених. Цим питанням у своїх працях приділяли увагу такі вчені-економісти, як: О.Є. Соколова [1], Е.Л. Лимонов [2], О.С. Каспрук [3], А.Г. Калпін [4], Ю.В. Демін [5], О. Собкевич [6], В.І. Пасічник [7] та ін.

Метою даної роботи є визначення перспектив України в розвитку перевезень морським транспортом шляхом визначення перспективних для України ринків морської діяльності.

Результати дослідження.

Ринки морської діяльності переважно утворюються залежно від життєвого циклу судна: ринок суднобудування та судноремонту; ринок класифікації флоту; ринок транспортно-експедиторських послуг; фрахтовий ринок, у тому числі ринок перевезень за новими технологіями; ринок послуг, пов'язаних із забезпеченням морської транспортної інфраструктури; ринок праці робітників морського транспорту; ринок реєстрації флоту; ринок утилізації флоту.

На основі аналізу ринків морської діяльності визначено основні види морської діяльності та рівень доступності до входження залежно від рівня економічного роз-

виту морської галузі країни. У таблиці види діяльності поділено на групи залежно від рівня їх доступності для нових учасників. Це дає уявлення про перспективи розвитку того чи іншого виду діяльності в будь-якій із країн, що розвиваються. Наприклад, завдання створення у себе одного з морських секторів, віднесених до групи 3, представляється для цих країн дуже складним. По-перше, ці сектори характеризуються високими бар'єрами для нових учасників, а по-друге, вони мало пов'язані з іншими, більш доступними для новачків секторами; відповідно, відсутні стимули для розміщення тих і інших в одній і тій же країні.

У міру глобалізації виробництва послуг, пов'язаних із морським транспортом, країни, що розвиваються, освоюють усе нові сектори. Вони вже майже повністю контролюють такі трудомісткі види діяльності з низькими витратами виробництва, як розбирання суден і підготовка судових екіпажів. Їм також належить значна частка ринку у виробничих галузях і в таких капіталомістких секторах, як суднобудування, експлуатація флоту і судовий менеджмент, що продовжує зростати.

Для того щоб отримати уявлення про тенденції розвитку в різних секторах морських перевезень країни, потрібно виділити та проаналізувати економічні показники за такими шістьма групами показників, які становитимуть Морський профіль України:

1. Основні відомості: основна інформація про економіку, торгівлю та секторах морського транспорту.

2. Частка на ринку: частка в окремих секторах морського транспорту (реєстрація суден, їх приналежність, суднобудування, розбирання суден на злам і вантажообіг контейнерних портів), чисельність населення, ВВП, протяжність берегової лінії і товарна торгівля.

3. Товарна торгівля: товарна структура торгівлі (за всіма видами транспорту), баланс зовнішньої торгівлі та основні партнери.

4. Торгівля транспортними послугами: загальна інформація про торгівлю послугами, включаючи торгівлю транспортними послугами, і баланс торгівлі послугами.

5. Флот суден під національним прапором: тенденції і структура за типами суден.

6. Індекс обслуговування лінійним судноплавством: становище країни в рамках світової мережі лінійного судноплавства, включаючи тимчасову динаміку національного індексу обслуговування лінійним судноплавством і показником індексу обслуговування лінійним судноплавством в двосторонньому повідомленні.

Нові підходи до формування державної політики розвитку морських перевезень України повинні бути орієнтовані на відповідність світовим стандартам та міжнародним напрямкам перевезень. Сучасна транспортна система повинна забезпечувати безперешкодне просування вантажів територією країни за оптимальними маршрутами та схемами доставки, що передбачає гармонійний розвиток усіх видів транспорту та ефективну систему переванта-

ження вантажів. Найбільш розвинутим в Україні є автомобільний та залізничний транспорт, однак за останніми міжнародними тенденціями найбільш бажаним є розвиток водного транспорту як найменш затратного та екологічно безпечного. У дослідженні приділяється увага перспективам та напрямкам розвитку в Україні ринків морських перевезень у розрізі створення безпечних та ефективних ланцюгів постачань.

Використання декількох видів транспорту під час формування ланцюгів постачань передбачає готовність усіх елементів ланцюга брати участь у безперервному поставчанні від «дверей до дверей». Формування державної політики у цьому сенсі повинне бути спрямоване на:

– створення умов безперервного переміщення транзитних вантажів через транспортні вузли на території України;

– сприяння розвитку як сухопутних, так і водних видів транспорту;

– визначення та розвиток пріоритетних напрямів перевезень;

– сприяння розвитку транспортних вузлів та інфраструктури.

Державна транспортна політика України у сфері інтермодальних та мультимодальних перевезень повинна ґрунтуватися на створенні стратегії розвитку повноцінної транспортної мережі, що складається з інфраструктури для залізниць, морського і повітряного транспорту, доріг, внутрішніх водних шляхів та залізничних терміналів, що охоплюють технічні стандарти, а також вимоги до функціональної сумісності інфраструктур. Стратегія повинна визначати пріоритети розвитку та вирішувати такі проблеми:

- відсутні ланки, зокрема на транскордонних ділянках;
- інфраструктурні нерівності;
- недостатні мультимодальні з'єднання (з'єднання між різними видами транспорту);

- надмірно високий рівень викидів парникових газів від транспорту і неадекватна функціональна сумісність (сумісність різних систем, пов'язаних із транспортом).

У зв'язку з тим, що така мережа повинна забезпечувати доступність усіх регіонів України, пов'язуючи стратегічно важливі міські та інші вузли, такі як порти, аеропорти і пункти перетину кордону, ця стратегія повинна складатися з частин за видами транспорту та їх взаємозв'язку.

Можна визначити основні принципи державної транспортної політики України у сфері інтермодальних та мультимодальних перевезень:

- *взаємозв'язаності*: доступність і зв'язок усіх регіонів країни, включаючи віддалені, зовнішні, острівні, периферійні й гірські райони, а також малонаселені райони; скорочення прогалів у рівні якості інфраструктури як для пасажирських, так і для вантажних перевезень, взаємозв'язок між транспортною інфраструктурою, з одного боку, міжміським рухом, з іншого – регіональ-

Таблиця 1

Розподілення видів діяльності за рівнем доступності для входження

Ринки морських перевезень	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
	Підготовка морських кадрів рядового складу	Утилізація суден	Класифікація суден
	Підготовка морських кадрів офіцерського складу	Судновий менеджмент	Фінансовий менеджмент
	Реєстрація суден	Судноплавство	Страховання суден
		Суднобудівництво	
	Експлуатація суден		

Джерело: визначено авторами

ним і місцевим рухом; транспортна інфраструктура, яка відображає конкретні ситуації в різних частинах країни і забезпечує збалансоване охоплення всіх регіонів країни;

– *ефективності*: усунення вузьких місць і відсутніх ланок як усередині транспортної інфраструктури, так і на стику між ними; взаємозв'язок і функціональна сумісність національної транспортної мережі; оптимальна інтеграція і взаємозв'язок усіх видів транспорту; сприяння економічно ефективному, високоякісному транспорту, що сприяє подальшому економічному зростанню та конкурентоспроможності; ефективне використання нової та існуючої інфраструктури; економічно ефективно застосування інноваційних технологічних і експлуатаційних концепцій;

– *стійкості*: розвиток усіх видів транспорту відповідно до забезпечення сталого й економічно ефективного транспорту в довгостроковій перспективі; внесок у досягнення цілей низьких викидів парникових газів, низьковуглецевого і чистого транспорту, безпеки палива, скорочення зовнішніх витрат і захист навколишнього середовища;

– *доступності*: задоволення потреб у транспорті в рамках країни та міжнародному сполученні; забезпечення безпечних і високоякісних стандартів як для пасажирських, так і для вантажних перевезень; забезпечення доступності для аварійно-рятувальних служб; створення вимог до інфраструктури, зокрема у сфері функціональної сумісності, безпеки та охорони, що забезпечить якість, ефективність та стійкість транспортних послуг.

Визначення ролі морського транспорту України в системі інтермодальних та мультимодальних перевезень сьогодні складається із забезпечення ефективного функціонування морської транспортної інфраструктури та спроби використання нових систем доставки вантажів, таких як автодороги моря та короткі морські перевезення.

Морська транспортна інфраструктура

Ефективність розвитку морської інфраструктури залежить від спроможності країни забезпечувати:

взаємозв'язок морських портів із внутрішніми водними шляхами;

упровадження Інформаційної системи управління рухом судна (VTMIS) і електронних морських послуг;

упровадження нових технологій та інновацій для просування альтернативних видів палива й енергоефективного морського транспорту, включаючи СПГ;

сприяння розвитку морських шляхів, включаючи морські перевезення, розвитку зв'язків із внутрішніми районами і розроблення, зокрема, заходів щодо поліпшення екологічних характеристик морського транспорту відповідно до застосованих міжнародних вимог, міжнародних угод;

модернізацію і розширення можливостей інфраструктури, необхідної для транспортних операцій у районі порту.

Вимоги до транспортної інфраструктури щодо забезпечення інтермодальних та мультимодальних перевезень:

морські порти повинні бути пов'язані із залізничними лініями або дорогами і, за можливості, внутрішніми водними шляхами за винятком випадків, коли фізичні обмеження перешкоджають такому з'єднанню;

будь-який морський порт, який обслуговує вантажні перевезення, повинен мати принаймні один термінал, який відкритий для користувачів недискримінаційним чином і який застосовує прозорі платежі;

морські канали, портові фарватери забезпечують доступ від моря до морських портів і відповідають щонайменше класу VI внутрішнього водного шляху;

забезпечити, щоб у портах було обладнання, необхідне для забезпечення екологічної ефективності суден у портах;

розвивати електронні морські послуги, включаючи, зокрема, морські послуги з одним вікном.

Автодороги моря

Автодороги моря допоможуть розвивати та використовувати морський транспорт як ефективну ланку в інтермодальних та мультимодальних ланцюгах постачань. Вони складаються з коротководних маршрутів, портів, пов'язаної морської інфраструктури та обладнання і споруд, а також спрощених адміністративних формальностей, що дають змогу здійснювати морські перевезення або морські річкові служби між щонайменше двома портами, включаючи з'єднання всередині країни. Автодороги моря повинні включати:

морські зв'язки між морськими портами всередині країни та з портами, які мають стратегічне значення для України;

портові споруди, вантажні термінали, логістичні платформи і сухі порти, розташовані за межами порту, але пов'язані з портовими операціями, інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ), такі як електронні системи управління логістикою, а також безпека й адміністративні та митні процедури;

інфраструктури для прямого наземного і морського доступу.

Висновки. Формування державної транспортної політики у сфері морських перевезень повинне бути орієнтоване на раціональне використання всіх видів транспорту. Можливість повноцінної участі морської галузі України у цій системі дуже ускладнена нинішнім її невтішним становищем: відсутністю флоту, штучно ускладненими митними формальностями, недосконалістю податкової системи та ін. Фактично йдеться не про розвиток, а про необхідність відродження цієї галузі. Враховуючи рівень розвитку національної економіки, успіх у цьому напрямі залежить від оцінки реалій входження України на ринки морських перевезень. Найбільш можливими та доступними є ринки реєстрації флоту та підготовки морських кадрів. Поряд із цим роль морської галузі в розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень полягає у забезпеченні ефективної роботи морської транспортної інфраструктури та розвитку коротких морських перевезень та автодоріг моря. Розвиток коротких морських перевезень залежить від наявності спеціалізованого флоту, який забезпечує перевалку вантажів на короткому плечі.

Розвиток концепції автодоріг моря все ще можливий для України, принаймні в сенсі участі в забезпеченні функціонування коридору Orient/East-Med, який з'єднує великі частини Центральної Європи з портами Північного, Балтійського, Чорного і Середземного морів та коридору Рейн-Дунай, що забезпечує основний зв'язок між сходом і заходом по континентальній Європі.

Розвиток таких видів морського перевезення потребує впровадження нових інноваційних рішень щодо перевалки вантажу, таких як фідерні контейнерні перевезення, cargo-flow, використання концепції материнського судна для барж із метою забезпечення роботи портів-хабів та ін., що дає можливість зайняти вільну нішу на ринку, збільшити пропускну спроможність портів та допоможе ефективно використовувати невеликі порти та внутрішні водні шляхи.

Усі ці види морських перевезень потребують залучення достатньої кількості одиниць флоту, який повинен бути сучасним та безпечним. Сьогодні для України єдиним засобом залучення такого флоту є створення нового міжнародного реєстру суден із привабливими умовами реєстрації та оподаткування.

Список використаних джерел:

1. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. № 1. С. 114–118.
2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Санкт-Петербург, 2000. 416 с.
3. Каспрук О.С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. Вип. 126. Ч. I. С. 93–100.
4. Калпин А.Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (Роттердамские правила). *Право*. 2010. № 4. С. 40–57.
5. Демин Ю.В. Економіко-організаційні та соціальні аспекти ефективності інтермодальних перевезень. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2005. Вип. 36. С. 65–68.
6. Пасічник В.І. Ефективність інтермодальних перевезень як елемент забезпечення високої якості транспортних послуг. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2013. Вип. 12. С. 123–130.
7. Собкевич О., Смельянова О. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. URL : <http://www.niss.gov.ua/articles/599> (дата звернення: 19.03.2019).
8. Management of modern socio-economic systems: collective monograph/ edited by K. Shaposhnykov. Vol.1. Lithuania: Izdevnieciba “Baltija Publishing”, 2017. 296 p.
9. Транспорт і зв'язок України 2015 : статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2015. 185 с.
10. Транспорт і зв'язок України 2016 : статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2016. 175 с.
11. Международная экономика в вопросах и ответах : учебник / под ред. Ю.Г. Козака ; 5-е изд., перераб. и доп. Киев : Центр учебной литературы, 2013. 240 с.
12. United States seeks «quick wins» towards 100 per cent container scanning: web site. URL : <http://fairplay.ihs.com/safety-regulation/article/4268041/us-seeks-%E2%80%9Cquick-wins%E2%80%9D-towards-100-container-scanning> (дата звернення: 20.03.2019).
13. Митний кодекс України. URL : <http://sfs.gov.ua/mk/rozdil-1/glava-2/> (дата звернення: 19.03.2019).

**ПРИНЦИПЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УЧАСТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ
В МЕЖДУНАРОДНОЙ СИСТЕМЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Аннотация. В статье проанализированы современное состояние и перспективы развития мировых рынков морской деятельности. Для определения перспективных направлений морской деятельности предложены классификация рынков морской деятельности в соответствии со стадиями жизненного цикла судна и формулировка Морского профиля Украины. Определены основные принципы государственной транспортной политики в области интермодальных и мультимодальных перевозок: взаимосвязанности, эффективности, устойчивости, доступности. Обоснована необходимость разработки стратегии развития интермодальных и мультимодальных перевозок в Украине с определением роли морского транспорта и взаимосвязи с другими видами транспорта. Обоснованы основные направления вхождения на международные рынки морских перевозок национальных компаний Украины, такие как развитие коротких морских перевозок и автодорог моря.

Ключевые слова: морской транспорт, национальная морская транспортная политика, рынки морской деятельности, морской профиль Украины, интермодальные и мультимодальные перевозки.

**PRINCIPLES AND PERSPECTIVES OF THE PARTICIPATION SEA TRANSPORTATION OF UKRAINE
IN THE INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT SYSTEM**

Summary. New approaches to the development of a state policy on the development of maritime transport in Ukraine should be oriented towards compliance with world standards and international transportation directions. The modern transport system should ensure smooth movement of goods across the country by optimal routes and delivery schemes, which involves the harmonious development of all modes of transport and an efficient system of cargo transshipment. The most developed in Ukraine are automobile and railway transport, however, according to the latest international trends, the most desirable is the development of water transport as the least costly and environmentally safe. The study focuses on the prospects and directions of the development of maritime shipping markets in Ukraine in the context of creating safe and efficient supply chains. The article analyzes the current state and prospects of development of world markets for maritime activities. In order to determine the promising areas of maritime activities, a classification of markets for maritime activities has been proposed in accordance with the stages of the vessel's life cycle. It is proposed to use the concepts of the Sea Profile of Ukraine to determine the priorities of maritime development. The basic principles of the state transport policy in the field of intermodal and multimodal transportation. The necessity of developing a strategy for the development of intermodal and multimodal transportation in Ukraine with the definition of the role of maritime transport and interconnections with other modes of transport is substantiated. The main directions of Ukraine's entry into international markets of Ukraine's national shipping companies. The proposed approaches allow us to determine the directions of development of the maritime transport industry available to Ukraine, to use the maritime transport potential in uninterrupted supply chains, which will help to revive the position of Ukraine and the market of international and national maritime transport.

Key words: maritime transport, national maritime transport policy, markets for maritime activities, maritime profile of Ukraine, intermodal and multimodal transportation.