

УДК 339.165.4 (477)

Ю. В. Хаймінова

### ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА

**Постановка проблеми.** Роль морського транспорту як матеріального чинника розвитку міжнародного поділу праці, що обумовлює зростання світового виробництва і товарообміну між державами, є очевидною. Прагнення забезпечити незалежність зовнішньої торгівлі від іноземного тоннажу та кон'юнктури фрахтового ринку стимулює кожну морську країну здійснювати перевезення на своїх судах. Розвиток національного флоту дозволяє експортувати послуги морського транспорту, отримувати значні прибутки в іноземній валюті, які у свою чергу сприяють збільшенню імпорту і розвитку міжнародної торгівлі. До специфічних особливостей морського судноплавства відносять міжнародний характер його діяльності, багатогалузеву спрямованість його роботи, високий ступінь динаміки [1].

Міжнародний характер морського бізнесу, його динамізм, необхідність функціонування морського судноплавства у взаємодії з іншими видами транспорту на основі безперервного розвитку технологій та управління сприяють процесу швидкого розвитку і ускладнення галузі, обумовленому зовнішніми і внутрішніми факторами.

Характерним для морського бізнесу є і наявність жорсткої конкуренції, в якій перевага – на стороні компаній і країн, що здійснюють перевезення найбільш ефективно і змушені максимально удосконалювати технологічні та управлінські аспекти своєї роботи. Кожен учасник морського бізнесу діє в рамках єдиного ринку морських перевезень і, отже, конкуруючи з більш динамічними партнерами, змушений підтримувати свої стандарти на рівні світових. Позиціонування України як морської держави вимагає врахування глобальних тенденцій світової морської торгівлі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Аналіз стану українського торговельного флоту та перспективи розвитку торговельного мореплавства України розглядали вчені: М. Примачов, О. Котлубай, В. Коба, А. Липинська та інші.

**Метою статті** є дослідження стану та шляхів розвитку світового торговельного мореплавства, перспективи його розвитку в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Розвиток світових морських перевезень знаходиться у прямій залежності від темпів зростання і стану світової економіки. У міру поглиблення міжнародного поділу праці, глобалізації ринків обсяги морських перевезень вантажів зростають. З 2000 р. до 2008 р. світова торгівля зростала в середньому на 5,4% щороку, тоді як зростання світового ВВП становило 3% на рік. У 2010 р. рівень зростання ВВП склав 3,1%, а обсяг морської торгівлі – 7%. Обсяг морської торгівлі в 2010 р. досяг 8,4 млрд т, перевищивши докризовий рівень 2008 р. – 8,3 млрд т рівень 2009 р. – 7,9 млрд т. У 2011 р. обсяг морської торгівлі досяг 8,8 млрд т. У структурі перевезень 28% припало на вугілля, руду і зерно, 17% – на контейнерні перевезення, 32% – перевезення наливних вантажів. У 2008 р. вантажообіг морських перевезень склав 32 млрд т-міль та збільшився до 34 млрд т-міль – в 2010 р. [2].

Зростання світової торгівлі, інституціональні і технологічні фактори сприяють розвитку морської торгівлі. Зростання потреб розвинених країн, Китаю та Індії в енергетичних та мінеральних ресурсах привело до зростання обсягів перевезень. За останні два десятиліття в міжнародних перевезеннях спостерігалися істотні технологічні та організаційні зміни: контейнеризація як головне технологічне досягнення та розвиток інформаційних систем. Впровадження контейнерів призвело до збільшення розмірів суден. У цей час спостерігається використання великих контейнеровозів переважно на головних напрямках перевезень між Заходом і Сходом.

На збільшення транспортної роботи морського флоту впливає зростання середньої відстані морських перевезень багатьох видів вантажів за умови більш активного залучення в міжнародний товарообмін віддалених країн і територій. Наростаючий зсув міжнародної морської торгівлі в Східну Азію утворив у цьому регіоні найпотужніший полюс тяжіння вантажопотоків і судноплавної активності. В цілому на розвинені країни з ринковою економікою в 2010 р. припадало 34% світового обсягу відправлення вантажів морем і 43% – прибуття, на азіатські країни – 40% відправлених та 55% – розвантажених.

На початок 2012 р. 30 країн контролювали 94% тоннажу. Судноплавні компанії чотирьох країн – Японії (15,76% тоннажу), Греції (16,17% тоннажу), Німеччини (9,17% тоннажу) та Китаю (8,63% тоннажу) – контролюють 50% світового тоннажу (що вимірюється в dwt). На 01.01.2012 р. світовий торговельний флот склав 48197 од. і 1,46 млрд т dwt і 15,3 млн TEU. За кількістю суден танкери складають 26,8%, балкери – 19,5%, контейнеровози – 10,4%, судна для перевезення генеральних вантажів – 34,9%. За дедвейтом танкери становлять 37,4%, балкери – 41,4%, контейнеровози – 13,5%, судна для перевезення генеральних вантажів – 7,2%. Середній вік танкера становив 14,5 року, балкерів – 12,4 року, контейнеровозів – 10,4 року, суден для перевезення генеральних вантажів – 21,22 року [3].

Сегмент балкерного тоннажу став у 2011 р. найбільшим сегментом ринку. Пропозиція балкерів зросла на 14,7%. 60% всіх поставлених на ринок нових суден є балкерами, що складає 99 млн т dwt, що майже в 2 рази більше середніх значень 2005–2010 рр.

Світова криза в 2008–2009 рр. призвела до падіння у світовій торгівлі і, відповідно, негативно позначилась на фінансових результатах судновласників. Надлишкова пропозиція тоннажу, максимальна з часів Другої світової війни, стримувала світову торгівлю і прискорила зниження фрахтових ставок (рис. 1).

Рівень фрахтових ставок в 2008–2011 рр. значно знизився, що змусило судноплавні компанії ставити судна на прикол чи продавати на скрап.

В 1992 р. Україні належало 21,75% дедвейту флоту СРСР і 0,9% світового тоннажу. За даними UNCTAD, на 01.01.1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України складав 6,2 млн т (враховувалися судна місткістю 100 і більше рег. т), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9% (25-те місце в рейтингу найбільших морських країн світу). В 2000 р. в Україні було 9 судноплавних компаній, яким належало 66% загальної наявності флоту України і 82% дедвейту. На 1.04.2005 р. десяти провідним судноплавним компаніям належало 1059 суден (самохідні і несамохідні судна, судна паралельної реєстрації) міст-

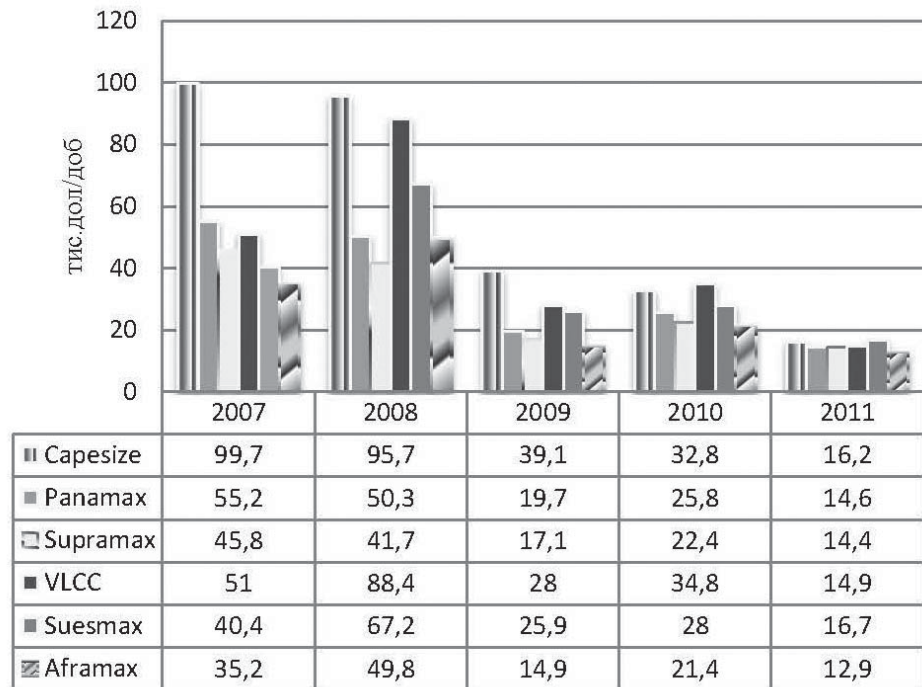


Рис. 1. Динаміка ставок трип-чартера для балкерів основних розмірів та рейсових ставок танкерів основних розмірів, тис. дол./доб.

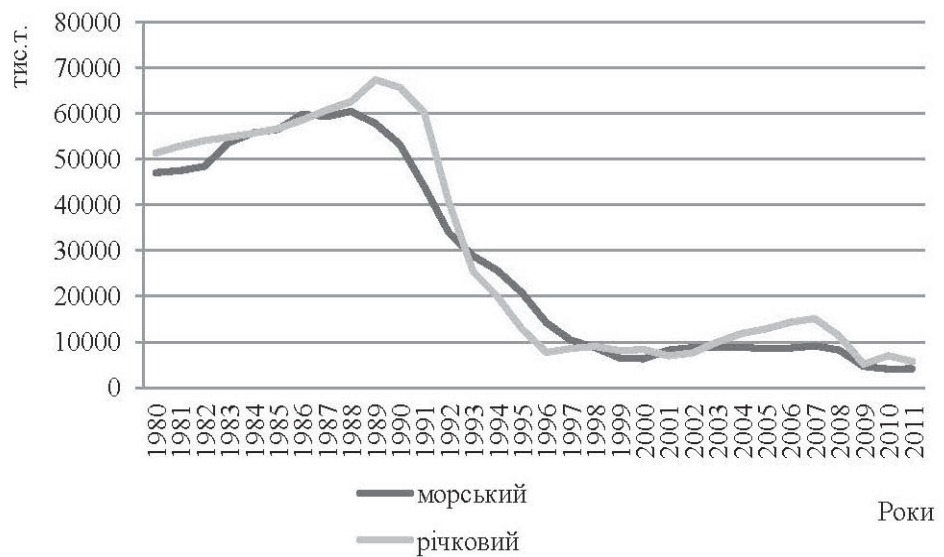


Рис. 2. Обсяг перевезень вантажів, млн т.

кістю 1,45 млн рег. т. Компаніям ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», АСК «Укррічфлот» і ТОВ «Торговий флот Донбасу» належало 48% українського тоннажу. За даними UNCTAD, на 01.01.2004 р. Україна ще займала 35-те місце в списку провідних судноплавних країн. Частка українського флоту у світовому торговельно-му флоті скоротилася до 0,07% в 2011 р. Обсяги перевезень та вантажообіг українських судноплавних компаній скоротився на 90% з 1991 р. (рис. 2, 3) [4].

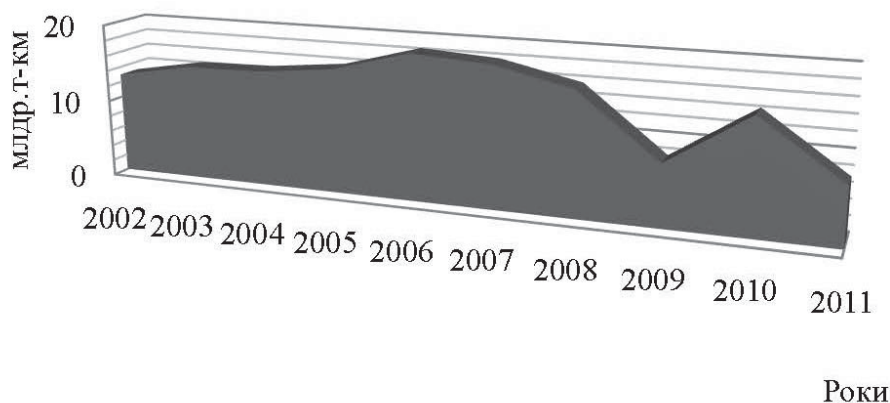


Рис. 3. Динаміка вантажообігу, млрд т-км

В 2000 – 2007 рр. частка перевезень морським та річковим транспортом України складала в середньому 14,5%. Частка перевезень водотранспортних вантажів судноплавними компаніями України зменшилася до 6,12% в 2011 р.

Такий стан пояснюється зниженням рівня конкурентоспроможності українського флоту по відношенню до світового. В умовах економічної кризи ця проблема є особливо гострою. Флот України є застарілим, середній вік суден досяг 30 років. Наслідком цього є висока собівартість перевезень, обмежений вибір вантажів, які можуть перевозитися українськими суднами, низькі фрахтові ставки. Найважливішою проблемою розвитку вітчизняного флоту є оновлення та модернізація морських та річкових суден. Враховуючи фінансовий стан вітчизняних судноплавних компаній, можна зробити висновок, що на сьогодні таких можливостей немає [5].

Поряд з процесом втрати державного флоту отримали розвиток менеджерські компанії, що здійснюють операторство суднами, плаваючими під «зручним прапором» і знаходяться у власності офшорних компаній. У 2010 р. під прапором інших країн було зареєстровано 197 суден, які належать українським власникам. Серед них більшість (37 суден) зареєстрована в Камбоджі, 30 – на Мальті, 16 – в Ліберії, 15 – в Грузії, 12 – у Молдові тощо.

Для збільшення частки перевезень судноплавними компаніями нашої країни в загальному обсязі перевезень у українському напрямку потрібно прийняти адміністративні, економічні і політичні заходи з відродження водного транспорту країни. В прийнятих нормативних документах, присвячених розвитку морегосподарського комплексу України, значна увага приділяється розвитку портів, що

значною мірою визначається експортною спрямованістю вітчизняної економіки і масовістю експортних вантажів, в першу чергу, сировинних, і певному «зрощуванні» портів із вантажовласниками. На думку фахівців, питанням розвитку таких підгалузей морегосподарського комплексу як флот, суднобудівні та судноремонтні заводи, галузева наука та підготовка кадрів приділяється незначна увага [6].

В Україні необхідним є створення передумов для розвитку національного судноплавства за світовими стандартами, що сприяє підвищенню інвестиційної привабливості галузі для національних експортерів. Перевезення товарів власним флотом дозволить експортерам підвищити їх конкурентоспроможність на світовому ринку.

Розвиток світогосподарських зв'язків та транснаціональних корпорацій (ТНК) із закінченим циклом виробництва від сировини до готового продукту, обумовлює необхідність своєчасного постачання виробництва сировиною, енергоносіями тощо. Трампове судноплавство не може повною мірою гарантувати регулярність доставки, а лінійне судноплавство технічно не пристосоване для перевезення масових вантажів. ТНК створюють власний флот, який експлуатується підконтрольними судноплавними компаніями, які володіють власним флотом або керують орендованими суднами [1]. Організація внутрішньофірмових перевезень сировини, енергоносіїв та інших необхідних для виробництва матеріалів підконтрольним флотом великих корпорацій становить торговельно-промислове судноплавство. Довгострокова угода оформляється договором – фрахтовим контрактом. У Кодексі торговельного мореплавства України зазначено, що «перевізник і вантажовласник, при необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів, можуть укласти довгострокові договори про організацію морських перевезень». Судновласник при укладенні довгострокових контрактів не звертається до фрахтового брокера, а може вести переговори з вантажовласником самостійно.

У договорі визначаються основні умови організації перевезень вантажів на даному напрямку. На кожен рейс оформляється стандартний для даної угоди чартер. Деталі кожного рейсу є індивідуальними і залишаються на розсуд судновласника. Витрати між судновласником і вантажовласником розподіляються так само як при рейсовому фрахтуванні. При укладенні контракту судновласник приймає на себе зобов'язання здійснити перевезення всього обсягу вантажів певними партіями за фіксованою ціною за договором без зазначення конкретного судна. Вантажі, що пред'являються до перевезення, визначені генеральним контрактом. Режим руху суден є узгодженим із вантажовідправниками, але не оголошений для загального відома. Ставка фрахту встановлюється і діє на протязі всього періоду дії контракту.

Для судновласників торговельно-промислове судноплавство має переваги, які пов'язані з можливістю зворотного завантаження, зниження експлуатаційних витрат та регулярної роботи флоту.

Використання механізму роботи флоту за довгостроковими фрахтовим контрактами може стати економічною основою здійснення експорту товарів переважно на умовах CIF, дозволить збалансувати рівень фрахтових ставок з урахуванням інтересів національних експортерів та судновласників, що створить основу підвищення рівня конкурентоспроможності товарів стратегічного експорту України [7; 8].

Таким чином, укладення довгострокових контрактів забезпечує постійну роботу суднам судновласника і дозволяє поліпшити фінансові показники судноплавної компанії. Привабливість довгострокових контрактів сприяє зростанню конкуренції між судновласниками, дозволяючи вантажовласникам знизити ціну перевезення і отримати додатковий прибуток.

Це створює основу для розвитку такої форми судноплавства, як торговельно-промислове судноплавство.

**Висновки.** Аналіз світової морської торгівлі, обсягів перевезень вантажів показує зростаючу роль морського транспорту, який є видом масового транспорту, що здатен до освоєння великих кількостей вантажів.

Розвиток світогосподарських зв'язків, зростання обсягів світового вантажобігу, розширення діяльності транснаціональних корпорацій, висока провізна спроможність та низька собівартість перевезень морським транспортом відносно інших видів транспорту та інше створюють основу інвестиційної привабливості галузі. Морський флот має потенціал інвестиційної привабливості для вітчизняних промислово-фінансових груп.

Розвиток торговельно-промислового судноплавства може стати основою економічного зростання України та підвищення рівня її економічної безпеки. У сучасних умовах ефективний економічний розвиток країни багато в чому визначається наявністю (володінням) тоннажу, що є достатнім для забезпечення фрахтової незалежності національної зовнішньої торгівлі. Це особливо важливо для країн, що експортують сировину і продукцію незавершеного виробництва. Укладання довгострокових контрактів дозволить підвищити конкурентоспроможність національного судноплавства на світовому фрахтовому ринку та підвищити конкурентоспроможність української експортної продукції на світових товарних ринках.

### *Література*

1. Ханін М.С. Экономические проблемы развития морского транспорта России и повышение его роли в мирохозяйственных связях : автореф. ... дис. д-ра экон. наук. спец. 08.00.14 «Мировая экономика» / М.С. Ханін. – Москва, 2002. – 36 с.
2. Review of Maritime Transport 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.un.org](http://www.un.org).
3. Shipping statistics and Market Review [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.isl.org](http://www.isl.org).
4. Вантажні перевезення за 2011 р. Статистична інформація. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
5. Коба В.Г., – Визначення ємності вантажних перевезень судноплавними компаніями України / В.Г. Коба, І.В. Гладка // Економіка, менеджмент, бізнес : Зб. наук. праць. – К. : Державний університет інформаційно-комунікаційних технологій, 2012. – № 1 (5). – Т. 1. – С. 137–140.
6. Украина – держава морская : монографія / Макогон Ю.В., Лысый А.Ф., Гаркуша Г.Г., Грузан А.В.; Под ред. Ю.В. Макогона. – Донецк : ДонНУ, 2010. – 393 с.
7. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / За ред. О.М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
8. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні : монографія / О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 453 с.

### Анотація

*Хайминова Ю. В. Економічні основи розвитку національного судноплавства.* – Стаття.

У статті розглядається роль торговельного судноплавства в розвитку світової економіки та економіки України зокрема. Досліджується розвиток глобальних морських перевезень, стан морських перевезень флотом України. Пропонується розглянути торговельно-промислове судноплавство в якості одного з напрямів розвитку національного судноплавства в Україні.

*Ключові слова:* торговельне судноплавство, судна, фрахтові ставки, обсяг морських перевезень, торговельно-промислове судноплавство.

### Аннотация

*Хайминова Ю. В. Экономические основы развития национального судоходства.* – Статья.

В статье рассматривается роль торгового судоходства в развитии мировой экономики и Украины в частности. Исследуются тенденции развития глобальных морских перевозок, состояние морских перевозок флотом Украины. Предлагается рассматривать торгово-промышленное судоходство в качестве одного из направлений развития национального судоходства в Украине.

*Ключевые слова:* торговое судоходство, суда, фрахтовые ставки, объем морских перевозок, торгово-промышленное судоходство.

### Summary

*Khaiminova Yu. V. Economic development bases of national shipping.* – Article.

The role of merchant shipping in the world economy and the Ukraine's economy are examined. The development of global shipping, shipping status fleet in Ukraine are investigated. Industrial shipping as one of the areas of national shipping in Ukraine is proposed.

*Key words:* merchant shipping, ships, freight rates, the volume of shipping, industrial shipping.

УДК 658.14

*В. О. Котлубай*

## ДОЦІЛЬНІСТЬ ТА УМОВИ СТВОРЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО РЕЄСТРУ СУДЕН

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку України однією з найважливіших умов забезпечення ефективності економіки і її зовнішньоекономічних стосунків є ефективна стратегія використання вигідного природно-географічного положення України.

Україна у своєму складі має потужну та розвинену інфраструктуру морського та річного транспорту, до якої входять порти, судноремонтні підприємства, судноплавні компанії, вантажна база (яка внаслідок відсутності на Україні конкурентоспроможного флоту обслуговується переважно суднами інших держав).

Робота судноплавних компаній є одним з можливих напрямків ефективного використання геополітичного положення України.

Наявність в країні морського та річкового флоту є підставою для розвитку національної науки, промисловості, машинобудування, металургії, радіоелектроніки, зв'язку, появи нових конструкційних матеріалів, ресурсозберігання, охорони навколишнього середовища та інших сфер науки і промисловості, які пов'язані із забезпеченням діяльності судноплавства і суднобудування.

Зменшення кількості суден під українським прапором призвело до зменшення обсягів перевезень національним перевізником, кількості робочих місць для