

Є. Лебедєв, Ю. Савельєв

ПОЛІМЕРИ НА СТОРОЖІ ЗДОРОВ'Я

Резюме

Втрати промислових полімерних матеріалів від біокорозії щороку сягають мільярдів доларів. Крім того, мікроорганізми (гриби) в дедалі більших масштабах спричиняють інфекційно-запалювальні хвороби людей, уражають тварин і рослин. У статті розглянуто дію мікроорганізмів (грибів) на полімери, людину, тварин і рослин. Наведено результати міжнародного проекту «Ахіллес» (1997–1998 рр.) щодо поширення оніхомікозу серед населення Європи, Північної Америки, України. Обговорено шляхи створення нових полімерних матеріалів, стійких до дії мікодеструкторів, а також нових біологічно активних (фунгістатичних / фунгіцидних) полімерних матеріалів на основі поліуретанової матриці багатовекторної й спрямованої дії для захисту людини і довкілля.

E. Lebedyev, Yu. Savelyev

POLYMERS ON GUARD OF PEOPLE HEALTH

Summary

The loss of industrial polymeric materials due to biocorrosion is up to billion dollars. Besides microorganisms (fungi) cause more infectious inflammatory diseases of people, affect animals and plants. In the article the impact of microorganisms (fungi) on polymers, human beings, animals and plants is described. The results of international project "Achilles" (1997–1998) on onychomycosis expansion on population of Europe, North America and Ukraine are presented. The ways of new polymeric materials resistant to mycodestructors influence as well as new biologically active (fungistatic/fungicidal) polymeric materials based on polyurethane matrix of polyvector and targeted action on human and environmental safety are discussed.

Б. БУРКИНСЬКИЙ, О. КОТЛУБАЙ

УКРАЇНА У СВІТОВІЙ МОРСЬКІЙ ТОРГІВЛІ

Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства?

Одним із основних видів морської економічної діяльності є торговельне судноплавство, яке в усі часи було найважливішим інструментом внутрішньої та зовнішньої торгівлі. У своїх стратегічних цілях на 2005–2009 рр. Європейська Комісія наголосила на необхідності розроблення всеосяжної морської політики, спрямованої на розвиток морської економіки в її екологічно-життєздатному варіанті як основи швидкого загальноекономічного зростання. В Україні ж, де є великий нереалізований потенціал здійснення всіх видів морської економічної діяльності та значні наукові надбання в цій сфері, до останнього часу нічого не зроблено для їх використання як чинників розвитку національної економіки.

Пропонована стаття продовжує тему, порушену в публікації «Формування морської доктрини України» («Вісник НАН України», № 9, с. 7–13). На основі багаторічних наукових досліджень автори систематизували підходи до розроблення економічно вигідного для України сценарію розвитку морегосподарського комплексу з урахуванням національних особливостей, європейського досвіду і світових тенденцій.

© БУРКИНСЬКИЙ Борис Володимирович. Академік НАН України. Директор Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України.

КОТЛУБАЙ Олексій Михайлович. Доктор економічних наук. Завідувач відділу ринку транспортних послуг цього ж інституту (Одеса). 2008

Сучасна морська політика, як вважає Європейська Комісія, має віддавати перевагу науковим дослідженням і технологіям, заснованим на останніх досягненнях науки й техніки.* Судноплавство відіграє помітну роль і в становленні національних економік, і у світових економічних процесах. Відсутність ефективного механізму функціонування й розвитку торговельного мореплавання породжує проблеми фрахтової залежності, які істотно знижують можливості країн, що не володіють достатнім флотом, з розширення їхньої участі в міжнародних торговельних зв'язках для забезпечення високих темпів економічного розвитку. У результаті нееквівалентного обміну в системі зовнішньоторговельного обороту вантажовласники з неморських держав щорічно виплачують понад 80 млрд доларів фрахтових платежів, що становить більше як шосту частину всіх річних фрахтових платежів світової спільноти. У цих країнах частка фрахтових платежів у ціні товару становить 15% і більше, порівняно з 6,9% у середньому в світі.

Для країн, що розвиваються, ціни на переважну більшість товарів, які надходять у канали зовнішньої торгівлі, визначені зовнішніми факторами. Подорожчання морського перевезення імпортованих товарів веде до росту інфляції внаслідок збільшення вартості імпорту. Щодо проміжних виробів і засобів виробництва воно також веде до зростання витрат місцевого виробництва. Підвищення фрахтових видатків під час експорту загрожує країні-експортеру зменшенням експортного виторгу або втратою ринку залежно від еластичності попиту й наявності альтернативних товарів. Економічні оцінки свідчать про те, що подвоєння транспортних витрат тієї або іншої країни веде до скорочення її торгівлі на 80 відсотків або навіть і більше.

* GREEN PAPER Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas (SEC(2006) 689). Brussels, 07.06.2006, 49p.

Результати емпіричних досліджень свідчать про те, що за всіх інших однакових умов зростання транспортних витрат веде до скорочення іноземних інвестицій, зниження норми заощаджень, скорочення експорту послуг, обмеження доступу до технології й інформації, а також зниження зайнятості. Відповідно до оцінок, збільшення транспортних витрат удвічі веде до скорочення темпів економічного росту більш ніж на піввідсотка**. Такий вплив може здатися незначним, однак варто врахувати, що зниження темпів росту протягом тривалого часу призводить до істотного скорочення доходу на душу населення. Таким чином, немає нічого дивного в тому, що статистичні розходження в доходах на душу населення між країнами можна на 70% пояснити впливом фрахтового фактора, тобто імпорту послуг у сфері морських перевезень.

Найнижчий рівень фрахтового складника в ціні товару серед країн, що розвиваються, зафіксовано в Азії — приблизно 8,4% при тому, що розвиток цих країн іде найвищими темпами. Звісно, високий приріст товарообігу цих країн значною мірою зумовлений високими темпами розвитку торговельного мореплавання. Частка дедвейту їхнього флоту становить сьогодні майже 25% від усього світового тоннажу (порівняймо: частка України у 2004–2005 роках становила 0,28%–0,32%, і це наш найкращий показник за останні 15 років незалежності), зважаючи на те, що близько 75% світового тоннажу — це тоннаж розвинених країн із ринковою економікою та країн відкритої реєстрації. Країни Азії сьогодні володіють 35,8% суден-контейнеровозів, на їхню частку припадає 45,7% усіх операторів контейнерних ліній, 60,4% плавскладу, а також 83,2% будівництва контейнерних суден і 99% утилізації контейнерного тоннажу. У перші 35 найбільших морських країн, які володіють

** *Radelet S. and Sachs J. Shipping Costs, Manufactured Exports and Economic Growth. — Harvard, 1998.*

97,5% усього світового тоннажу, входять 12 країн Азії, а в першу десятку – 5 азійських країн, що розвиваються.

Судноплавні компанії України у 2005 році збільшили, порівняно з попереднім роком, дедвейт свого флоту приблизно на 570 тис. т (21%), але 62,6% усього дедвейту флоту країни, у тому числі всі судна, введені в експлуатацію за останні роки, зареєстровані в країнах відкритої реєстрації. Тенденції, що склалися, можуть призвести протягом наступних трьох років до зменшення самохідного суховантажного транспортного флоту під національним прапором на 70% від обсягу теперішнього тоннажу. Таке становище досить суттєво гальмує розвиток національної економіки, оскільки значний економічний потенціал у сфері торговельного мореплавання, який існує в країні, залишається невикористаним.

Сьогодні для успішного просування своїх товарів на ринки збуту необхідно мати ефективне транспортне забезпечення. Це зумовлено і значним зростанням цін на паливо, і посиленням вимог до конструкцій транспортних засобів, спрямованих на гарантування екологічної безпеки й людського життя, і загальним значним підвищенням рівня фрахтового ринку. Особливо це стосується сировини, виробів подальшого переділу та напівфабрикатів. За період із 2001 року Балтійський індекс суховантажів виріс більш ніж у 7 разів. Якщо у 2001 році фрахтова ставка за перевезення 1т металу з Чорного моря до Південно-Східної Азії становила для суден дедвейтом 35 – 49,9 тис. т близько 20 доларів, то у 2005 – більше ніж 80 доларів. І хоча з осені 2007 р. року фрахтовий ринок почав знижуватись, а сьогодні темпи його падіння досягли 5–6 відсотків на місяць, рівень фрахтових ставок залишиться високим ще протягом тривалого часу.

Таким чином, можна вважати, що в найближчому майбутньому пріоритет еконо-

мічного розвитку визначатимуть країни, які володіють достатнім тоннажем для забезпечення фрахтової незалежності національної зовнішньої торгівлі, насамперед ідеться про стратегічні вантажі. Особливо це стосується країн, що експортують сировину та продукцію незавершеного виробництва, оскільки значний фрахтовий складник у ціні товару робить цю товарну групу дуже чутливою до коливань світового фрахтового ринку.

Розвиток судноплавства виступає важливим чинником європейської і світової інтеграції, тому що на цій підставі створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності й конкурентоспроможності товарів українського експорту і розвитку сучасних технологій. Важливість морських транспортних послуг для економічного розвитку країн має різноплановий характер. Крім того, що судноплавство є важливою підгалуззю економічної діяльності, воно впливає на розвиток зовнішньої торгівлі держави, а також таких галузей, як суднобудування, судноремонт, сталеливарна промисловість, і зумовлює технологічний та структурний розвиток, для якого в багатьох країнах, на відміну від України, немає достатніх ресурсів і ноу-хау.

Кінець двадцятого століття у сфері торговельного судноплавства відзначився поглибленням світових проблем формування економічно доцільної системи послуг із морського перевезення вантажів. Здебільшого ці проблеми були пов'язані з двома обставинами. З одного боку – ліквідацією більшості пароплавств колишнього СРСР (СРСР займав 6 місце у світі за дедвейтом флоту, поступаючись Панамі, Ліберії, Греції, Багамським островам та Мальті, з яких тільки Греція не належала до країн відкритої реєстрації) і переходом суден, які перебували під наглядом Регістру

СРСР, під «зручні прапори» країн відкритої реєстрації. З другого — прийняттям у 1993 році так званого Уругвайського раунду, який поклав край епосі безпосередньої державної підтримки торговельного судноплавства у світі.

Якщо до початку 90-х років на розвиток торговельного судноплавства та світової морської транспортної політики значною мірою впливала діяльність Комісії ООН з торгівлі та розвитку, де були сильніші позиції країн, що розвивалися, то з початку 90-х років розвиток світового судноплавства почав формуватися під впливом ОЕСР, на рішення якої країни, що розвиваються, не мали суттєвого впливу. Слід зазначити, що країни ОЕСР на той час уже прогнали черговий раунд боротьби за повернення під свої національні прапори флоту, який контролювали їхні компанії і шукали шляхи економічної зацікавленості судновласників у дотриманні достатньо високих стандартів судноплавства для гарантування його безпеки, безпеки людського життя на морі та екологічної безпеки довкілля. Вважалося, що поширення насамперед вантажної бази, завдяки доступу до вантажів країн, що розвиваються, та усунення з ринку флотів цих країн (це передусім країни Латинської Америки та Південно-Східної Азії, які традиційно були зорієнтовані на розвиток та державну підтримку національного судноплавства) зменшить рівень конкуренції, оскільки за низького рівня ринку вони не матимуть достатнього обсягу власних коштів, а механізми запозичення грошей при фактичній рентабельності основного капіталу (суден) на рівні 3–5% за відсутності державної гарантії фактично привели б до переходу права власності на судна до фінансово-кредитних установ.

Одночасно з'явилися рекомендації, згідно з якими необхідною вважалася організація відкритого доступу (встановлення режиму, тотожного національному для всіх

без винятку суден) не тільки до територіальних вод, портів і внутрішніх морів, але й до внутрішніх водних шляхів і річкових портів, розташованих у глибинній території, вільного доступу до каботажних перевезень і перевезень внутрішніми водними шляхами. Певною мірою виконання цих рекомендацій було закріплене консультаціями (1993 р.) між Комітетом із морського транспорту ОЕСР та представниками країн Центральної і Східної Європи й нових незалежних країн та в Угоді про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС і державами-членами зазначеної Угоди (1994 р.), до яких готувалися без участі вже наявного на той час Державного департаменту морського і річкового транспорту України. Тому зазначені документи не передбачали для України відповідного перехідного періоду й можливості адаптації своїх державних судноплавних компаній до нових умов функціонування. Слід також зазначити, що Росія, яку на консультаціях представляли фахівці з морського транспорту, відмовилася від їх (документів) дотримання і вирішила проводити власну судноплавну політику, пов'язану зі значною державною підтримкою судноплавства. Інша країна-учасник зазначених консультацій — Болгарія — змогла довести необхідність установа для себе перехідного періоду, розробила та погодила з ЄС необхідні для цього періоду заходи, успішно його пережила і на час вступу до ЄС забезпечила певною мірою конкурентоздатність як національних судновласників, так і суднобудівної галузі.

Ураховуючи важливість судноплавства для розвитку світової економіки, ЄС, ОЕСР, СОТ спрямовують свої зусилля на якнайбільшу лібералізацію діяльності в цій сфері, забезпечення суто конкурентного доступу до вантажної бази. Особливо це стосується таких секторів світового фрахтового ринку, як перевезення нафтоналивних та

насипних вантажів. Саме вони забезпечують майже весь стратегічний експорт України, і тому принципи розвитку судноплавства нашої держави повинні бути такими, які підтримуватимуть європейська та світова спільнота.

Визнання та реалізація зазначеного на основі поєднання суперечливих критеріїв розвитку, що властиві зовнішньому та внутрішньому економічним механізмам, становить сутність змін, які необхідно провести в національній економіці для формування сучасної морської транспортної політики України. Над їх змістом інститут працює вже досить тривалий період.

Багатогранність наукових підходів до розв'язання однієї з найскладніших проблем суспільства полягає у визначенні методологічних засад сталого розвитку міжнародного морського судноплавства за умови застосування принципово нових конкурентних підходів, які на сьогодні навіть у Євросоюзі не використовують повною мірою всі його країни. При цьому важливою умовою розвитку судноплавства є відтворення в українському суспільстві морських традицій, які майже втрачені за період незалежності країни. Це судження підкріплене світовим досвідом, який підтверджує, що тільки ті країни, у яких морські традиції поширені на все суспільство, досягають значного успіху в цій сфері. Порівняймо, наприклад, Норвегію, Грецію, Великобританію, у яких значна частка державного бюджету формується на основі торговельного судноплавства та суміжних із ним сфер діяльності.

Теоретико-методологічні основи формування національної морської політики, розроблені в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, містять концептуальні основи морської політики України та економіко-правовий механізм, який включає проекти нормативних актів

для створення необхідного правового поля. У контексті функції узагальнення та інтеграції сучасних поглядів і підходів до функціонування й розвитку торговельного судноплавства формування національної морської політики подано в розрізі проблеми оптимізації розвитку національного морського транспортного комплексу за критеріями, що забезпечують ефективність позиціонування ресурсного потенціалу в системі глобалізації та інтеграції. Нормалізовані розвиток та функціонування судноплавних компаній і торговельних портів сприятимуть поширенню експорту транспортних послуг і зміцненню загальної економічної безпеки країни. При цьому враховано важливі завдання управління раціональністю використання капітальних і трудових ресурсів морського транспортного потенціалу України в умовах глобалізації ринку морських транспортних перевезень, обґрунтовано науково-методичне забезпечення концептуальних засад, достатнього й ефективного розвитку національного торговельного флоту в умовах, що склалися в Україні після здобуття нею незалежності.

Пропоновані зміни до чинного законодавства враховують особливості механізму формування економічних результатів морських транспортних підприємств у умовах циклічності функціонування фрахтового ринку і недосконалого характеру конкуренції між провідними судноплавними компаніями. Враховують також економічні взаємини, які склалися між суміжними видами транспорту й вантажовласниками, на основі чого обґрунтовують науково-практичні рекомендації щодо збалансованості економічних інтересів морського транспорту і споживачів його продукції та роль державних інституцій у забезпеченні цього процесу. Сказане відображено в розробленій інститутом концепції Національних правил із ціноутворення та перевезення вантажів у змішаному наземно-водному сполученні. На цій

підставі підсилено економічне стимулювання оптимальних економічних результатів як на транспорті, так і в економіці в цілому.

При обґрунтуванні змін до чинного законодавства сформульовано принципи, визначено сутність і систему внутрішніх та зовнішніх відносин щодо функціонування й розвитку в країні торговельного судноплавства, розкрито його місію в економічній системі країни та сформовано економіко-організаційний механізм розвитку, заснований на створенні системи принципово нових економіко-правових відносин і захисту майнових прав судновласників, фінансових інтересів інвесторів і кредиторів та економічних відносин між державою, судновласниками й операторами флоту, що відбито в проекті Закону «Про міжнародний реєстр суден України». Його прийняття забезпечить економічну привабливість будівництва флоту в Україні та утримання його під українським прапором, тобто надійні основи фрахтової незалежності України та прискорення темпів розвитку її економіки.

У ситуації, що склалася, необхідний рівень розвитку національного морського транспорту, враховуючи особливості прояву зовнішньополітичних факторів, потрібно встановлювати не тільки за критеріями забезпечення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі й ефективної участі в перевезеннях вантажів світового фрахтового ринку, але й враховуючи необхідність забезпечення конкурентоспроможності на світових товарних ринках товарів стратегічного експорту держави та групи транзитних вантажів, перевезення яких забезпечує ефективне використання транзитного потенціалу країни й найбільші надходження до державного бюджету.

На основі цього сформовано систему цільових установок, принципів та пріоритетів розвитку торговельного мореплавства за рівнями досягнення й часовими ета-

пами, в основі якої забезпечення стійкого попиту з боку національних експортерів та імпортерів на послуги з перевезення вантажів морем, який досягатиметься подвійним віднесенням фрахтових платежів на собівартість виробництва для цілей оподаткування.

Аналіз застосування принципів ГАТС до української практики показує, що для їх реалізації, враховуючи вільний доступ на внутрішні водні шляхи, потрібні значні зміни в організації судноплавства одночасно зі змінами всієї правової і господарської систем країни. Ми створили принципово нову модель, за якою національне судноплавство з часом органічно увіллється в європейську систему, яка відрізняється від світової більш суворим дотриманням високих стандартів, передусім безпеки та якості судноплавних послуг.

Це принципове положення зумовлює необхідність радикальної перебудови наявного зовнішньополітичного, адміністративно-управлінського, економічного й техніко-технологічного базису розвитку та функціонування національного судноплавства на засадах ринкової економіки, без будь-якого безпосереднього втручання держави. Створена модель функціонування ґрунтується на організаційно-економічному механізмі, прийнятному для світової спільноти, який одночасно сприятиме розвитку національного судноплавного бізнесу. Насамперед це податкова і митна системи, які мусять бути адекватними тим, у яких функціонують судноплавні компанії наших основних конкурентів. Це й організаційно-правове підґрунтя, яке повністю захистить потенційних інвесторів і кредиторів українського торговельного судноплавства, щоб інвестори не реєстрували суден в офшорній зоні й не переводили український флот під іноземні прапори. Крім того, розроблена модель не копія моделі в країнах відкритої реєстрації, проти чого виступають ІМО, МОП

та ЄС. Таку ситуацію зараз спостерігаємо в Монголії, Грузії, Франції (реєстр острова Кергелен) та в інших країнах. Це модель розвитку торговельно-промислового судноплавства за власним національним сценарієм, у якій ефективно функціонування національного судноплавства ґрунтується, принаймні на початковому етапі, на використанні власної вантажної бази, але на умовах конкурентного доступу до неї всіх без винятку судовласників зі всіх країн світу, при цьому така модель використовує наявні природні переваги національних судовласників і не стосується конкурентних засад міжнародного судноплавства.

Поєднання національних особливостей, світових тенденцій і європейського досвіду зумовило застосування принципу системності щодо розвитку судноплавства, провідного при формуванні національної політики у цій сфері, який передбачає врахування не тільки всіх складників, що формують таку політику, але й певних напрямів розвитку, які передбачають економічно вигідний для України сценарій, як це робить Євросоюз та інші морські держави.

Сучасному морському судноплавству властивий комплекс проблем, пов'язаних із прагненням судовласників максимально скоротити витрати судноплавного бізнесу. Особливої актуальності це прагнення набуло на початку 80-х років минулого сторіччя у зв'язку з настанням періоду застою у світових морських перевезеннях при одночасному зростанні об'ємів будівництва флоту, який заклали ще в середині 70-х років. Високі витрати на оплату праці й соціальне забезпечення плавскладу, що досягали 40% і більше в структурі собівартості утримання флотів традиційних морських держав (ТМД), високі вимоги щодо гарантування безпеки судноплавства, а отже, і від-

повідні їм витрати, високі податки зробили неконкурентоспроможними більшість флотів ТМД, порівняно з флотами нових морських держав. Виходом для судовласників ТМД стала відома ще з 30-х років ХХ ст. практика торгівлі прапорами, так званий *boutique register*. Низка держав з нерозвиненою економікою, названих країнами «зручного» або «дешевого» прапора, виявила для себе можливість заробляти на наданні свого прапора для реєстрації іноземних суден на умовах, економічно набагато вигідніших, ніж у ТМД. Це призвело до того, що за 10 наступних років флот ТМД значно скоротився і становив у 1990 році майже половину від величини 1980 року. Одночасно погіршився стан світового флоту, підвищився його вік, зростає аварійність, значно погіршилися екологічна ситуація, умови праці й соціального забезпечення плавскладу. Зазнала збитків й економіка ТМД: скоротилися об'єми суднобудування в Європі, знизилися темпи розвитку супутніх галузей, зменшився обсяг надходжень до бюджетів європейських країн, а над зовнішньою торгівлею цих держав нависла загроза фрахтової залежності. Тобто виникла ситуація, яка сьогодні характеризує економіку України.

Уряди ТМД почали шукати способи запобігання подальшому відтоку тоннажу й повернення суден під прапори своїх держав. Оскільки в основі процесу відтоку суден лежали економічні причини, то й протидіяти цьому слід було теж економічними методами. Накопичений у ТМД до кінця 80-х років досвід державного субсидування національного судноплавства свідчив про його низьку ефективність, та й лібералізація економіки, що постійно прискорювалася, обмежувала можливості вживання методів відкритого протекціонізму. Альтернативою стала необхідність зміни умов реєстрації суден під національним прапором. Проте обґрунтувати необхідність установ-

лення для судноплавного бізнесу податкових пільг, нижчих, ніж у середньому по країні, стандартів оплати праці й соціальної захищеності плавскладу було також неможливо.

Щоб уникнути цього, ТМД пішли шляхом відкриття інших реєстрів: залежних (офшорних) або міжнародних (альтернативних), у яких умови оподаткування, складу екіпажу та працевлаштування були значно ліберальнішими, ніж в основних реєстрах. Так, виник перший у світі залежний реєстр суден, який було засновано в порту Берген (Норвегія) в 1987 році. Норвегія пішла за принципом розумної достатності, встановивши суворий контроль за дотриманням правил безпеки мореплавання й охорони навколишнього середовища та одночасно лібералізувавши оподаткування результатів діяльності й умови наймання моряків (тільки капітан судна повинен бути громадянином Норвегії). На сьогодні Норвезький міжнародний реєстр суден — найбільш успішна організація, у якій зареєстровано більше як 90% тоннажу, що курсує під норвезьким прапором. І хоча частка флоту під національним прапором у загальному тоннажі цієї країни становить близько 43%, це один із найкращих показників для першої п'ятірки найбільших морських держав (вище тільки Китай — 51%). Успіх норвежців фахівці пояснюють збереженням у цій країні сильних морських традицій, які об'єднують не тільки судовласників, але й профспілкових менеджерів, власників банків, вантажовідправників і, найважливіше, керівників уряду та урядових посадовців.

Застосування альтернативних міжнародних реєстрів дозволило ТМД повернути під свої прапори значну кількість суден, і на кінець 2002 року близько 60% флоту під італійським прапором було зареєстровано в міжнародному реєстрі, а всього під іноземними прапорами залишилося тільки

29,5% італійського тоннажу*, при тому, що загальне податкове навантаження (усі податки та обов'язкові платежі) в італійському міжнародному реєстрі суден становило близько 10% із прибутку.

Отже, якщо першопричиною встановлення національної належності суден була можливість здійснення ефективних протекціоністських заходів підтримки й надання переваг національному судноплавству для забезпечення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі, то причина виникнення в ТМД альтернативних реєстрів судноплавства — превентивний захід для захисту власної зовнішньої торгівлі від можливої загрози фрахтової залежності. Інакше кажучи, відбувся поворот морської політики від державного протекціонізму до загальної лібералізації.

Сказане свідчить, що суворі умови забезпечення національної належності суден і високий рівень державних субсидій та дотацій судноплавного бізнесу — пережиток політики протекціонізму. Інтернаціоналізація морського судноплавства не може спиратися на національні обмеження, які негативно впливають на розвиток як торговельного мореплавання, так і всієї міжнародної торгівлі.

Зрозуміло, що жодної економічної мотивації для реєстрації і будівництва флоту в Україні не існуватиме доти, доки не буде вирішене питання пільгового оподаткування судноплавного бізнесу на рівні, який забезпечить його конкурентоспроможність на регіональному фрахтовому ринку. Росія вже розв'язала цю проблему шляхом створення Міжнародного реєстру суден. Згідно з умовами цього реєстру судно дедвейтом, наприклад, 10 тис. т. сплачуватиме за рік лише 2,5 тис. доларів США, заробляючи

* Див.: REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2004 / Report by the UNCTAD secretariat. UNITED NATIONS New York and Geneva, 2004. — 153 p.

при цьому більше як мільйон доларів прибутку.* А судновласники з таких країн, як Росія, Греція й Туреччина, — наші перші конкуренти на Чорноморському фрахтовому ринку балкерних перевезень. Хіба зможуть українські судновласники витримати таку конкуренцію? Звісно, що ні. Отже, якщо Уряд України сьогодні не вживатиме кардинальних заходів, насамперед пов'язаних із лібералізацією системи оподаткування судноплавного бізнесу, то завтра зовсім не залишиться флоту під українським прапором, а зовнішня торгівля України підпаде під повну фрахтову залежність, українські товари втрачатимуть конкурентоспроможність на світовому ринку з усіма наслідками, що з цього випливають.

Таким чином, основою національної морської політики повинна стати нова система реєстрації суден під державним прапором України. Сьогодні для українських судновласників основною перешкодою реєстрації під національним прапором побудованого й купленого нового тоннажу є, найімовірніше, не стільки оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, скільки наявність ПДВ і митного збору на новозбудований і куплений флот. Істотною перешкодою є й система регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а питання комплектування екіпажів та оплати праці плавскладу сьогодні не є такими нагальними. Після ратифікації нової рамкової Конвенції МОП з регулювання праці моряків її вимоги стануть обов'язковими і для України, проте в умовах збереження достатньо високого рівня фрахтових ставок протягом найближчого періоду цей чинник не повинен зіграти якусь істотну роль.

* Див.: РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся создания Российского международного реестра судов / май 2005 г. / <http://www.seanews.ru>

Для тоннажу, який уже експлуатують під державним прапором України, вказані причини так само зумовлюють низький рівень його конкурентоспроможності на світовому ринку, проте в цьому разі разом із чинною системою валютного регулювання найбільшої ваги набуває оподаткування результатів експлуатаційної діяльності й відсутність у національному законодавстві механізму належного забезпечення морських застав та іпотек, що ускладнює отримання коштів для модернізації й оновлення флоту.

Сказане вище зумовлює необхідність прийняття закону України про створення Міжнародного реєстру суден України та вдосконалення чинного законодавства стосовно створення конкурентних засад реєстрації суден щодо захисту майнових прав власників та кредиторів і забезпечення прийнятних норм оподаткування судноплавної діяльності на міжнародному рівні.

У наукових дослідженнях нашого інституту обґрунтовано також й альтернативні варіанти та підходи щодо розв'язання актуальних проблем становлення морського транспорту як зрілої ринкової структури, яка здатна до виживання, функціонування та розвитку в конкурентно-ринковому середовищі. Насамперед це необхідність створення власної системи торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де всі ланки (виробництво, споживання, торгівля й транспортування) перебувають у тісному взаємозв'язку з торговельно-промисловим судноплаством. Це особливо важливо в умовах сьогоднішньої гострої конкуренції, коли кожному учасникові ринку потрібно відшукати ресурси доданої вартості.

Пріоритетними для української держави слід уважати передусім фрахтові ринки металу, насипних та навальних вантажопотоків, що зароджуються в Україні. Уже сьогодні помітно стійку тенденцію обмеження доступу й витіснення з цих ринків українських виробників та перевізників. При цьо-

му, за всіма прогнозами, стабільна цінова конкуренція лише зростатиме.

Отримані наукові результати щодо формування сучасної національної морської транспортної політики доводять можливість прискореного розвитку торговельного мореплавання України трьома етапами протягом 3,5–5,5 років, після чого настане період сталого функціонування приблизно ще на 3–5 років.

Процес відбудови флоту, за нашими песимістичним та оптимістичним прогнозами, свідчить, що за оптимістичного прогнозу 85% прибутку буде спрямовано на відбудову флоту з отриманням податкового кредиту на строк, який перевищує термін окупності флоту на 2 роки, розміру прибутку на одну тонну дедвейту в перші 7–9 років на рівні 0,22 USD за добу і в середньому за період на рівні не нижче за 0,14 USD. Засади песимістичного прогнозу передбачають повне звільнення від будь-якого оподаткування при 0,18 USD прибутку однієї тонни дедвейту за добу в перші 7–9 років і в середньому за весь термін на рівні не нижче ніж 0,115 USD прибутку за добу. Песимістичний і оптимістичний прогнози в обох випадках показують можливість досягнення дедвейту флоту під національним прапором (переважно недержавної власності) на кінець 2012 року в обсязі не менше ніж 3,5 млн т, що забезпечить фрахтову незалежність зовнішньої торгівлі України (перевезення стратегічних експортних вантажів у обсязі приблизно 24–25 млн т).

Подальший розвиток торговельного мореплавання України буде пов'язаний із розширенням ринків використання, оптимізацією складу та структури флоту відповідно до майбутніх тенденцій і пропорцій міжнародних морських перевезень та технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України.

1. *Буркинський Б.В., Котлубай М.І.* Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. — 122 с.
2. Організаційно-економічні аспекти формування морегосподарського комплексу України / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов та ін. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. — 94 с.
3. *Котлубай О.М.* Концептуальні засади розвитку торговельного мореплавання України // *Экономические инновации. Выпуск 18: Современные трансформации производственных, транспортных и коммуникационных систем: Сборник научных работ.* — Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2004. — С. 104–110.
4. *Котлубай О.М.* Торговельне судноплавство України: погляд у майбутнє // *Транспортный комплекс Украины. Международный проект.* — Український видавничий консорціум. Українська академія геральдики товарного знаку та логотипу. — К., 2006. — С. 53–56.
5. *Котлубай О.М.* Тенденції розвитку торговельного судноплавства в сучасних умовах // *Экономические инновации. Выпуск 25: Актуальные проблемы развития производственной инфраструктуры.* — Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2006. — С. 34–45.
6. *Примачев Н.Т., Печерская Н.В.* Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота. — Одесса: ИПРЭЭИ, 2003. — 280 с.
7. *Котлубай А.М., Липинская А.А.* Развитие торгового судоходства — основной фактор роста мировой экономики // *Развиток методів управління та господарювання на транспорті.* — Одеса: ОНМУ, 2005. — Вип. 22. — С. 21–30.
8. *Котлубай О.М., Познанська І.В.* Національний режим судноплавства в Україні за умовами ГАТС // *Развиток методів управління та господарювання на транспорті.* — Одеса: ОНМУ, 2004. — Вип. 19. — С. 29–39.
9. *Котлубай О.М., Леонов О.О., Редіна Є.В.* Умови реєстрації суден під прапором України як фактор підвищення їх конкурентоспроможності // *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць.* — Одеса: ОНМУ, 2006. — Вип. 10. — С. 35–51.
10. *Котлубай О.М.* Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. — Одеса: ІПРЕЕД, 2004. — 453 с.
11. *Котлубай М.І.* Становление морского транспорта в рыночной среде. — Одесса: ИПРЭЭИ, 2005. — 224 с.
12. *Котлубай О.М.* Становлення торговельного мореплавання як чинник прискорення економічного розвитку України. — Одеса: ІПРЕЕД, 2005. — 56 с.

Б. Буркинський, О. Котлубай

УКРАЇНА У СВІТОВІЙ МОРСЬКІЙ ТОРГІВЛІ
Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства?

Резюме

У статті проаналізовано кризові процеси, що призвели до втрати Україною стратегічних позицій на просторі Світового океану, її витіснення зі сфери міжнародних морських перевезень і торгівлі. З урахуванням національних особливостей, європейського досвіду і світових тенденцій узагальнено сучасні погляди і підходи до формування ефективної національної морської політики.

B. Burkynsky, O. Kotlubai

UKRAINE IN WORLD SEABORNE TRADE
(What hinders development of the national navigation?)

Summary

Crises processes resulted in loss of strategic environment by Ukraine on the World ocean space its exclusion from the sphere of international seaborne shipping operations and trade are analyzed in the article. Taking into account national characteristic features, European experience and world trends modern views and approaches to effective national sea policy formation are presented.

Є. ГОЛОВАХА

ТЕРНИ НА ШЛЯХУ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА *

«Європейське» майбутнє України залишається фата-морганною, попри давно проголошений керівництвом держави курс на євроінтеграцію. Невизначеність цієї перспективи зумовлена тим, що Європейський Союз досить критично оцінює можливості України стати повноправним членом ЄС. Очевидні симпатії його представників до політичних сил, що ініціювали помаранчеву революцію, не змінили цієї позиції щодо європейської перспективи сучасної України. Чим це можна пояснити? Що тут переважає: упередженість чи розуміння реального стану справ у нашій країні? Щоб отримати відповідь на ці запитання, автор розглянув деякі об'єктивні характеристики соціально-економічного та політичного становища України.

Навіть мінімальні європейські стандарти, якими керується ЄС, приймаючи рішення про перспективи членства того чи того потенційного кандидата, залишаються недосяжними для України, де зберігається пострадянська політична та правова нестабільність, половина економіки перебу-

ває «в тіні», не забезпечено законодавчих гарантій «недоторканності» для приватної власності, не сформовано повноцінних ринків землі, цінних паперів тощо. На Заході досить низько оцінюють демократичні та ринкові досягнення України, відводячи їй місце аутсайдера в провідних економічних та соціально-політичних рейтингах.

Висновки західних експертів, як би до них ми не ставилися, відображають оцінку

* У статті використано результати «Європейського соціального дослідження».