

ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУДНОПЛАВСТВА ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

У статті показано основні шляхи здійснення державної співпраці з судноплавними компаніями, необхідні для забезпечення конкурентоспроможності морського транспортного комплексу України при міжнародних перевезеннях. Обґрунтовано основні проблеми морської транспортної галузі і розроблено сценарії державного регулювання транспортного процесу.

Ключові слова: державне регулювання, конкурентоспроможність судноплавних компаній, міжнародні вантажні перевезення, сценарний підхід до державно-приватної співпраці.

В статье показаны основные пути осуществления государственного сотрудничества с судоходными компаниями, необходимые для обеспечения конкурентоспособности морского транспортного комплекса Украины при международных перевозках. Обоснованы основные проблемы морской транспортной отрасли и разработаны сценарии государственного регулирования транспортного процесса.

Ключевые слова: государственное регулирование, конкурентоспособность судоходных компаний, международные грузовые перевозки, сценарный подход к государственно-частному сотрудничеству.

The basic ways of the state cooperation with shipping companies, necessary for their competitiveness in international transportations are shown in the paper. The major problems faced in marine transportation are substantiated and scenario of the transport process state regulation is developed.

Key words: state regulation, competitiveness of the shipping companies, international cargo transportation, scenario approach to the state-private cooperation.

Постановка проблеми в загальному виді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Транспорт є однією з ключових галузей будь-якої країни. Він не лише дозволяє зв'язати виробника та споживача, але має власний потенціал підвищення рівня активності економіки через вивільнення можливостей слабозвинутих регіонів як країни, так і світу. Морський транспорт має значні переваги при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, тому ефективність управління ним у багатьох аспектах визначає місце країни в світовому співтоваристві в умовах глобалізації економіки.

Проблема ефективного управління діяльністю судноплавними компаніями актуальна ще з часів отримання Україною незалежності, оскільки флот державних компаній був майже повністю втрачений, а приватні компанії не спроможні вести діяльність без державної підтримки. Внаслідок неефективної співпраці державного і приватного сектору ринок перевезення українських вантажів було розподілено між іноземними компаніями, і зараз обсяг перевезень вантажів національними перевізниками складає

менше 5 % від загального обсягу імпортно-експортних операцій.

Промислова і фінансова криза 2008 року вплинула на галузь морського судноплавства, значно погіршивши умови існування всіх судноплавних компаній.

З одного боку, промислова криза призвела до того, що суттєво зменшилися імпортно-експортні вантажопотоки: за даними агентства Bloomberg, у 2008 р. світовий обсяг замовлень на морські перевезення скоротився на 90 %. Разом з падінням обсягів перевезень зменшуються фрахтові ставки, які на даний момент дійшли до рівня, після якого експлуатація суден є економічно недоцільною. Найсуттєвіше зменшення фрахтових ставок спостерігається в Чорноморському регіоні. Державна політика торговельного протекціонізму з боку всіх держав, включаючи розвинені країни, буде посилювати тенденцію до зменшення вантажопотоків зовнішньоекономічної діяльності України.

З іншого боку, вплив фінансової кризи полягає в наступному. Галузь судноплавства є капіталомісткою в більшій мірі, ніж інші транспортні галузі. Банківський капітал більше не фінансує побудову

нових суден і придбання їх на вторинному ринку, а поповнення парку суден за власний кошт неможливе через те, що 45,8 % всіх світових компаній-перевізників володіють одним судном, 28,2 % – 2-4 суднами, 11,7 % – 5-9 суднами, а їх прибутки є на декілька порядків меншими за вартість суден.

Тому виживання українських судноплавних компаній у таких умовах вимагає цілеспрямованої сукупності заходів із забезпечення ефективного функціонування компаній, що має відбиватися на конкурентоспроможності компаній. При цьому можливість реалізації частини цих заходів залежить від політики держави в галузі управління транспортними процесами.

Аналіз останніх досліджень та публікацій, у яких започатковано вирішення проблеми

Внесок у розробку економічних та правових теоретико-методологічних засад загальних питань державного регулювання економіки, регулювання транспортної галузі, в тому числі морської, зробили: Балобанов А. О., Богомазов В. А., Валраханн М., Кононова Г. А., Пузанова Г. І., Стефану К., Хрпстодоуло-Варотсн І. та інші дослідники [1-3].

Визначення частини проблеми, що не вирішена раніше

Незважаючи на велику кількість публікацій, присвячених питанням державного регулювання транспортного процесу, в тому числі морського транспорту, високий ступінь змінності економічного становища вимагає розробки нових заходів державного регулювання. Зміна економічного та правового становища створює нові проблеми морському транспорту і вимагає розробки нових рекомендацій щодо ефективної підтримки транспортної галузі.

Мета статті

Метою даної статті є систематизація поточних проблем національних судноплавних компаній, які суттєво знижують ефективність діяльності цих компаній без державного втручання. Виявлено основні напрямки та запропоновано заходи державного регулювання діяльності судноплавних компаній, що призначені забезпечити їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку при мінімальному

втручанні держави з урахуванням поточного стану економіки та державного бюджету України.

Викладення основного змісту дослідження

Незважаючи на прийняту в розвинених країнах доктрину невтручання держави в економіку, галузь транспорту в найбільшому ступені вимагає державного регулювання через те, що:

- необхідно забезпечити безпеку руху транспорту та екологічну безпеку;
- морський транспорт найбільшою мірою є інтернаціональним, що вимагає гармонізації законодавчої бази;
- морський транспорт вимагає координації з елементами інфраструктури, в тому числі з елементами державної форми власності (порти).

Регулювання морського транспорту в Україні передбачає управління державними судноплавними компаніями та регулювання приватних транспортних підприємств.

До українських державних судноплавних компаній належать: Чорноморське та Дунайське морське пароплавство, а також Керченська паромна переправа. Чорноморське пароплавство не має власних судноплавних потужностей. Дунайське морське пароплавство за результатами 2010 р. отримало збиток 65,4 млн грн, 13.04.2010 р. було виключено з переліку підприємств, які не підлягають приватизації. Керченська паромна переправа має вузьку спеціалізацію. Очевидно, держава не володіє флотом, яким здатна ефективно управляти. Тому діяльність держави в галузі управління морським транспортом слід зосередити на регулюванні окремих аспектів для забезпечення нормальних умов функціонування приватного сектору.

Розглянемо поточний стан приватних судноплавних компаній в Україні (табл. 1).

Таким чином, за 10 років український флот зменшився в 2,27 разів. Останній раз він зазначався в переліку 35 найбільших флотів світу в 2005 році (табл. 2) [4].

Згідно з даними Регістру Судноплавства України, український флот має наступну структуру (табл. 3):

Таблиця 1

Український флот 2001-2011 рр., тис. т дедвейту

Рік	Всього	Танкери	Балкери	Судна для перевезення генеральних вантажів	Контейнеровози
2001	2572	130	416	1507	51
2002	2080	62	207	964	37
2003	1667	89	265	880	45
2004	1592	56	100	718	27
2005	1454	45	100	613	27
2006	1081	64	160	684	22
2007	1379	34	100	621	40
2008	1131	50	160	670	34
2009	1147	29	100	601	34
2010	1131	51	160	685	27
2011	1145	34	100	612	29

Таблиця 2

Місце українського флоту серед найбільших флотів світу 2004-2010

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Парк флоту	641	574	513	493	451	389	393
Судна під національним прапором	577	476	420	393	361	298	259
Судна під іноземним прапором	64	98	93	100	90	91	134
Місце в світі за кількістю суден	24	28	32	33	32	35	33

Структура українського флоту згідно даних реєстру, 31.12.2011 р.

Розділ Реєстру	Клас судна	Кількість суден	Місткість, млн рег. т
1	Морські судна і судна змішаного плавання, самохідні і несамохідні валовою місткістю 100 т і більше	778	1 094 729
2	Морські судна з класом іноземного класифікаційного товариства, сертифіковані Регістром України	127	578 669
3	Морські судна і судна змішаного плавання, самохідні і несамохідні валовою місткістю менше 100 т	1840	783 044
	Разом	2745	2 456 442

Третя частина Реєстру складається повністю з суден технічного призначення. Структура суден першої та другої частин Реєстру, які містять транспортні судна, наступна (табл. 4):

Таким чином, флот України, занесений до Реєстру, за кількістю на 19 % складається з сухо-

вантажних суден, на 7,4 % – з суден для генерального вантажу, на 3,8 % – з наливних суден, на 1,7 % – з рефрижераторів, на 1,5 % – з накатних суден, менше, ніж на 1 % – з балкерів, контейнеровозів, хімовозів і на 65 % – з технічних суден.

Таблиця 4

Розподіл Реєстру за типами суден, 31.12.2011 р.

Тип судна	I частина Реєстру	II частина Реєстру	Разом
ВСЬОГО	778	127	905
Суховантажні судна	119	53	172
Судна для генерального вантажу	42	25	67
Балкери	1	7	8
Судна типу «ро-ро»	4	9	13
Контейнеровози	2	3	5
Хімовози	1	0	1
Наливні	29	6	35
Рефрижератори	12	3	15
РАЗОМ	210	106	316
Технічні судна	568	21	589

Максимальна валова місткість суден у I Розділі – 6641 т, середня місткість, не враховуючи технічні судна, – 1800 т. У II Розділі максимальна валова місткість складає 20 000 т, середня місткість – 4 623 т. Загальна середня місткість українських суден складає 2 457 т. Такі малотоннажні судна ефективно

використовувати лише для змішаних сполучень «ріка-море» в Чорноморському басейні.

В Україні діють більше 600 судноплавних компаній, більшість яких володіють одним судном. Найбільші перевізники України представлені в табл. 5.

Таблиця 5

Судноплавні компанії України, 01.01.2011 р.

Компанія	Кількість суден	Місткість, млн рег. т	Місткість, %
ВАТ «Українське Дунайське Пароплавання»	675	1,05	26
АСК «Укррічфлот»	175	0,44	11
Торговий флот Донбасу	33	0,44	11
Чоразморшлях	31	0,08	2
Чорноморнафтогаз	17	0,08	2
Укрферрі	2	0,08	2
Севастопольська рибодобувна компанія	6	0,04	1
Чорномортехфлот	64	0,04	1
МТП Херсонський	40	0,04	1
«Столична компанія судохідна»	10	0,04	1
Інші	1222	1,70	42
Всього	2275	4,04	100

Отже, за офіційною українською статистикою кількість суден під національним управлінням складає 2272 од. загальним обсягом 4,04 млн регістрових тонн, при цьому 42 % тоннажу належить 10 найбільшим компаніям, 26 % тоннажу – одній компанії – ВАТ «Українське Дунайське пароплавання».

На ринку трампових перевезень українські судноплавні компанії займають 5,4 % ринку перевезень. Контейнерні перевезення в Україні на 96,2 % здійснюються іноземними перевізниками. Доля українських компаній на ринку лінійних

перевезень становить менше 2 %: дві контейнерні лінії та одна пасажирська.

Таким чином, аналіз стану українського флоту та ринку перевезень національних вантажів свідчить про наявність проблем, що поділяються на загальноекономічні та специфічні.

До загальноекономічних проблем, які поширюються на морський транспорт, належать:

– суперечливість законодавчих актів у межах країни, невідповідність міжнародному законодавству;

– відсутність державної підтримки стратегічних галузей господарства та слабе регулювання фінансової системи;

– недосконалість податкової системи.

Специфічні проблеми полягають у тому, що:

– українські компанії займають нішу локальних трампових перевезень у Чорноморському басейні, здебільшого в змішаному плаванні «ріка-море», на суднах з вантажопідйомністю 1000-4000 т;

– є наявною сильна конкуренція з боку іноземних перевізників, які майже повністю забезпечують перевезення українських вантажів;

– судна перевізників українських судноплавних компаній мають прапор іноземних реєстрів.

Методи державного регулювання діяльності судноплавних компаній можна поділити на нормативно-правові; економічні; синтетичні. Нормативно-правові методи за своєю направленістю забезпечують безпеку руху суден у міжнародному та внутрішньому водному просторі; регулюють ринок транспортних послуг. Серед економічних методів регулювання можна виділити комплексні (зміна системи виробничих відносин); часткові (податки, тарифи, санкції та ін.). Синтетичні методи передбачають поєднання економічних та адміністративних заходів регулювання.

Поєднуючи назване коло проблем з методами державного регулювання діяльності судноплавних компаній, можна виділити такі сценарії вдосконалення державної політики:

Перший сценарій (песимістичний) – містить заходи, необхідні для виживання українських судноплавних компаній;

Другий сценарій (оптимістичний) – містить заходи, необхідні для існування судноплавних компаній у якості національних перевізників, тобто з суднами під прапором України;

Третій сценарій (перспективний) – містить бажані заходи для подальшого розвитку і посилення конкурентоспроможності транспортної галузі України.

З першим сценарієм необхідні заходи держави мають забезпечувати можливість роботи довільної судноплавної компанії на ринку перевезень українських та транзитних вантажів. Серед зазначених заходів слід виділити найважливіші.

1. Адаптація законодавчих актів під світові стандарти, прийняття ряду національних нормативних документів. В Україні діяльність морських підприємств регулюється: Законом України «Про транспорт»; Кодексом торгового мореплавства, зміни до якого не вносилися з 1993 р.; Водним Кодексом України тощо. Більшість цих актів спрямована на управління господарською діяльністю підприємств, що не

дозволяє створити ефективну систему управління водним транспортом. Крім того, існує ряд питань, які не мають законодавчого забезпечення. Наприклад, рух суден у внутрішньому водному просторі не обумовлений жодним нормативним документом, що ускладнює процеси каботажного та змішаного плавання, в тому числі й у інтермодальних перевезеннях.

2. Підвищення ефективності роботи органів державного нагляду над операціями, пов'язаними з транспортним процесом: оглядом судна, митним оформленням, видачею документів, дозволів тощо. Довгочасність організаційних процедур в українських портах збільшує час рейсу, що призводить до значних додаткових витрат судовласника через високу вартість утримання судна на стоянці. Як наслідок, зменшується транзит, який складає третину обсягу переробки вантажів українських портів.

3. Перегляд тарифів на державні послуги, пов'язані з транспортними перевезеннями, контроль над державними монополіями в цій сфері. Державні підприємства виконують ряд послуг, які є обов'язковими для судноплавних компаній, але тарифи на ці послуги значно завищені відносно ринкової вартості через монопольну позицію. Наприклад, льодовий збір у портах сплачується протягом півроку, незважаючи на відсутність криги в акваторії, хоча при цьому держава не несе витрат на очищення акваторії від криги. Лоцманська проводка в деяких портах та каналах є обов'язковою, її вартість складає до 80 % від фрахту суден, які працюють на коротких відстанях у межах Чорноморського басейну. При цьому більшість суден працюють за принципом послідовних рейсів, тобто обслуговують певний сталий вантажопотік, і в звичайних навігаційних умовах не потребують лоцманської проводки.

За другим сценарієм слід забезпечити діяльність судноплавних компаній у якості національних перевізників, тобто з реєстрацією суден під національним прапором України. Для цього треба здійснити наступні необхідні заходи.

1. Створення паралельного міжнародного Регістру. Національні реєстри судноплавства висувають ряд вимог щодо технічного стану суден, порядку їх експлуатації, національного складу екіпажу, оплати їх праці тощо. При цьому рівень вимог є досить високим, крім «зручних» реєстрів. До того ж процес реєстрації, періодичний догляд та утримання судна в певному реєстрі пов'язані з матеріальними витратами, які складають близько 15-25 % від прибутку підприємств. Регістр визначає прапор судна, тобто на судно поширюються закони країни прапору. За належністю до реєстру світовий флот розподіляється наступним чином (табл. 6.) [4]

Таблиця 6

35 країн з найбільшим флотом за прапором реєстрації, 2010 р.

Прапор реєстрації	Кількість суден	Доля в загальносвітовій кількості	Дедвейт, тис. тонн	Доля в загальносвітовому дедвейті	Накопичена частка	Середній розмір суден	Доля суден під національним контролем у зареєстрованій кількості
Панама	7 199	7,58	232 148	22,27	22,27	32 247	0
Ліберія	1 908	2,01	105 227	10,10	32,37	55 150	0
Багами	1 394	1,47	55 238	5,30	37,67	39 625	0

Греція	1 459	1,54	55 145	5,29	42,96	37 796	92
Маршалові острови	963	1,01	54 644	5,24	48,20	56 744	26
Гонконг	1 159	1,22	54 341	5,21	53,41	46 886	39
Сінгапур	2 080	2,19	51 043	4,90	58,31	24 540	30
Мальта	1 287	1,36	40 201	3,86	62,17	31 236	0
Китай	3 700	3,90	34 924	3,35	65,52	9 439	99
Кіпр	966	1,02	29 627	2,84	68,36	30 670	8
Норвегія (II національний реєстр)	614	0,65	20 285	1,95	70,30	33 038	61
Корея	2 829	2,98	16 540	1,59	71,89	5 847	96
Японія	6 713	7,07	15 083	1,45	73,34	2 247	100
Острів Мен	360	0,38	14 225	1,36	74,70	39 514	38
Індія	1 185	1,25	14 190	1,36	76,06	11 974	98
Італія	1 566	1,65	13 279	1,27	77,34	8 480	92
Німеччина	875	0,92	13 172	1,26	78,60	15 054	99
Сполучене королівство	1 596	1,68	12 810	1,23	79,83	8 026	44
США	6 422	6,76	12 354	1,19	81,02	1 924	83
Антигуа і Барбуда	1 081	1,14	10 400	1,00	82,01	9 621	0
Данія (II національний реєстр)	418	0,44	10 004	0,96	82,97	23 933	97
Бермуди	149	0,16	9 361	0,90	83,87	62 829	6
Іран	475	0,50	8 953	0,86	84,73	18 848	100
Малайзія	1 101	1,16	8 571	0,82	85,55	7 784	76
Сент-Вінсент і Гренадіни	1 063	1,12	8 552	0,82	86,37	8 045	0
Росія	3 650	3,84	7 612	0,73	87,10	2 085	94
Турція	1 182	1,25	7 223	0,69	87,80	6 111	99
Бельгія	233	0,25	6 995	0,67	88,47	30 019	93
Філіппіни	1 843	1,94	6 704	0,64	89,11	3 637	39
Індонезія	4 286	4,51	6 392	0,61	89,72	1 491	94
Нідерланди	1 258	1,33	5 828	0,56	90,28	4 633	67
Кайманові острови	157	0,17	4 637	0,44	90,73	29 538	7
Франція (II національний реєстр)	55	0,06	4 636	0,44	91,17	84 296	30
Тайвань	629	0,66	4 398	0,42	91,60	6 991	93
Тайланд	790	0,83	4 320	0,41	92,01	5 469	66
35 країн	62 645	65,99	959 062	92,01	–	15 309	32
Всього в світі	94 936	100,00	1 042 351	100,00	–	10 980	34

35 країн з найбільшим зареєстрованим флотом складають 92 % світового флоту, що відповідає 959,062 млн т дедвейту. Дві країни з найбільшими реєстрами (Панама та Ліберія) мають у складі третину (32,3 %) світового флоту. Тобто, найбільші флоти світу містять іноземні судна через високі вимоги національних реєстрів.

Повний перехід на іноземні реєстри обмежується:

- наявністю каботажних вантажів, перевезення яких суднами під іноземними прапорами обмежується, частково адміністративно, частково – за рахунок суттєвого (у десятки разів) зменшення судових зборів; тому середній розмір суден під національним прапором у декілька разів менший середнього розміру суден під іноземним прапором;
- здійсненням перевезень товарів стратегічного значення під контролем держави з рядом обмежень.

Повернення флоту під національний прапор вимагає створення власного реєстру, але це викликає ряд проблем. Насамперед, існує протиріччя між інтересами власників та держави: чим вище ціни та вимоги реєстру, тим менше він привабливий для судновласників; низькі ціни та вимоги не відповідають інтересам держави. Тому пропонується створення реєстру зі значними податковими пільгами для судновласників, але з певними обмеженнями на судна, наприклад, обмеженнями на вік судна (до 10 років). Пропонується дозволити найом екіпажу іншої, ніж прапор, національності, окрім капітана.

2. Вдосконалення податкової системи, введення пільгового режиму для судноплавних компаній. Рейтинг країн за зручністю податкових систем у 2011 році показано в табл. 7 [5].

Таблиця 7

Рейтинг країн за зручністю податкових систем

№ рейтингу	Країна	Загальна кількість податків	Загальний час на сплату податків, год на рік	Повна податкова ставка (відносно чистого прибутку), %
1	Мальдіви	1	0,5	9,1
2	Катар	1	36	11,3
3	Гонконг, Китай	4	80	24,2
4	ОАЕ	14	12	14,4
5	Сінгапур	5	84	27,9
6	Ірландія	9	76	28,8
7	Саудівська Аравія	14	79	14,5
8	Оман	14	62	21,6
9	Кувейт	14	118	14,4
10	Кірібаті	7	120	31,8
...

Закінчення таблиці 7

134-135	Росія	22	448	48,7
...
180	Україна	99	848	58,4
181	Білорусь	112	1 188	117,5

180-те місце України з 181 за зручністю податкових систем у поєднанні з реєстрацією суден під іноземним прапором часто призводить до реєстрації всієї компанії в офшорних зонах для оптимізації оподаткування. Тому для забезпечення податкових надходжень в український бюджет слід розробити програму пільгового оподаткування транспортної галузі. Як один із способів підтримки слід застосувати принцип вільних економічних зон та бізнес-інкубаторів.

Третій сценарій передбачає перспективні заходи державної підтримки судноплавства, серед яких є необхідні, але малоімовірні за сучасних економічних умов.

1. Організація ефективного фінансування транспортної галузі. Морський транспорт є найбільш капіталомістким з усіх видів транспорту. Низька кон'юнктура фрахтового ринку і той факт, що в середньому судноплавні компанії мають у власності 1-2 судна, робить неможливим власне фінансування компанії морського транспорту побудови, оренди або придбання суден. Приватні банки відмовляються фінансувати або фінансують їх під високі відсотки через велику ризикованість цього сектору економіки. Тому державі слід створити відповідний іпотечний морський транспортний банк та переглянути законодавство щодо залогового права.

2. Розвиток комплексу транспортної мережі. Ефективна діяльність судноплавства можлива лише при достатньому розвитку супутніх галузей: портів як основного елементу інфраструктури та суднобудівництва як галузі технічного забезпечення.

3. Розробка комплексної логістичної програми. Географічне розташування України є ідеальним для транзиту у напрямках «схід-захід», «південь-північ», але недосконалість адміністративних, економічних та технічних аспектів ускладнює перевезення вантажів транзитом. Участь України в транспортних коридорах, удосконалення інфраструктури для інтермодальних перевезень пов'язані зі значними витратами, але в довгостроковому періоді ці витрати окупляться, адже залучення транзитних вантажів забезпечить вантажну базу для підприємств не лише морського, але й інших видів транспорту, які беруть участь в інтермодальних перевезеннях. Це буде мати як економічний (податкові надходження), так і соціальний (працевлаштування) ефект.

Висновки та перспективи подальших наукових пошуків

У роботі здійснено аналіз поточних проблем морського транспорту та розроблено механізм державно-приватної співпраці в цьому секторі. Аналіз ринку перевезень показав, що українські судноплавні компанії не є конкурентоспроможними на ринку перевезень і займаються низькорентабельними трамповими перевезеннями в межах Чорноморського басейну, здебільшого в сполученні «ріка-море». При цьому судна в міжнародному сполученні ходять під прапором «зручних» реєстрів, український прапор мають лише судна у каботажі через пільгові ставки в портах України. Судноплавні компанії мають можливість підвищити власну конкурентоспроможність на міжнародному ринку перевезень, але це потребує підтримки з боку держави.

Можна виділити три сценарії розвитку державно-приватного партнерства в галузі судноплавства.

За першим слід виконати мінімальний комплекс дій з боку держави, який є необхідною умовою виживання судноплавної компанії. Сценарій передбачає адаптацію законодавства під потреби судноплавства і гармонізацію національного законодавства з міжнародним, а також спрощення і мінімізацію часу на процедури, пов'язані з державним контролем та оформленням вантажів і транспортних засобів.

За другим сценарієм державі слід надати мінімальну допомогу судноплавній галузі для національних перевізників, тобто компаній, чії судна ходять під національним прапором. Необхідні заходи в цьому напрямку полягають у створенні міжнародного реєстру суден України з меншими вимогами щодо суден та екіпажу.

Третій сценарій передбачає максимальну допомогу держави галузі морського судноплавства. Для цього слід розробити комплексну програму розвитку не лише водного транспорту, але й суміжних сфер: портів, суднобудівних підприємств, підприємств інших видів транспорту. Такі заходи є окупними в довгостроковому періоді внаслідок залучення транзитних потоків.

З урахуванням поточного стану економіки країни, другий та третій сценарій є бажаними, але малоімовірними.

ЛІТЕРАТУРА

1. Богомазов В. А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление предприятиями / В. А. Богомазов. – СПб : СПбГИЭА, 2007. – 452 с.
2. Регулирование транспортной деятельности / [под общ. ред. проф. Г. А. Кононовой]. – СПб : СПбГИЭА, 2006 – 444 с.
3. Правовое регулирование морского судоходства / [Балобанов А. О., Пузанова Г. И., Стефанов К. и др.]. – М. : Астропринт, 2003. – 255 с.
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.un.org>.
5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://rating.rbc.ru/article.shtml?2010/11/21/32214643>.

Рецензенти: Горлачук В. В., д.е.н., професор;
Скороходов В. А., к.т.н.

© Белова Н. М., 2012

Дата надходження статті до редколегії: 13.05.2012 р.

БЄЛОВА Наталія Михайлівна – к.е.н., старший викладач кафедри економічної теорії та міжнародної економіки, Чорноморський державний університет імені Петра Могили.

Коло наукових інтересів: проблеми розвитку судноплавства, стратегічне управління судноплавними компаніями.