

УДК 351.81:656.13

**В. А. Ільяшенко**, доктор наук з державного управління, професор кафедри державного управління Класичного приватного університету  
**К. А. Машенков**, кандидат економічних наук, докторант ДРІДУ НАДУ

### МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ: ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ МЕХАНІЗМИ

*Статтю присвячено вивченню державної політики в галузі морських перевезень. Проаналізовано бар'єри, що стримують розвиток морської галузі. Встановлено, що важливу роль у зростанні обсягів морських перевезень відіграє держава. Досліджено нормативно-правове забезпечення, тарифну, податкову, інвестиційну та транспортну політику в морській галузі. Охарактеризовано інструменти впливу держави на розвиток портової інфраструктури: дозволи, податки, мито, податкові преференції.*

*Показано, що впровадження концесії є ефективною формою співпраці держави та приватних підприємств у напрямі розвитку портової інфраструктури. Встановлено, що стандартизація послуг у галузі морських перевезень є важливою умовою задоволення потреб перевізників, експедиторів, вантажовідправників, вантажоодержувачів.*

*Ключові слова: морські перевезення; державне регулювання; портові збори; інвестиції; податки; якість.*

*The article is devoted to the study of the state policy in the shipping sector. The author analyzes the obstacles which slowed the development of the sea industry. It is established that the state plays an important role in the growth of the shipping volume. Legal support, tariff, tax, investment and transport policies are studied in the sea industry. The instruments of state influence on the development of port infrastructure: permissions, taxes, duties, tax preferences are described.*

*It is shown that the adoption of concession is an effective form of cooperation between state and private enterprises in the direction of port infrastructure development. It is established that the standardization of services in the field of shipping is an important condition to meet the needs of carriers, forwarders, shippers, consignees.*

*Key words: shipping; state regulation; port dues; investments; taxes; quality.*

**Постановка проблеми.** Між Європою та Азією щорічно зростають обсяги торгівлі, що потребує розвитку транспортної мережі. Важливу роль у доставці вантажів до місць призначення відіграють морські перевезення. Загальновідомо, що морський транспорт – один з найдешевших серед усіх видів транспорту і поступається лише трубопроводному. Зростання морських вантажних потоків територією України сприятиме зростанню надходжень до державного бюджету та створенню нових робочих місць. Держава у збільшенні обсягів морських перевезень також відіграє не останню роль, оскільки регулює податкове та митне законодавство, може створити сприятливе інвестиційне поле, встановлювати нормативи та вимоги. Необхідність удосконалення інфраструктури морських портів зумовлено тим, що між українською та російською державами існує гостра конкуренція за вантажні потоки. Важливість розвитку морських перевезень територією України обумовлено тим, що

© В. А. Ільяшенко, К. А. Машенков, 2014

раніше морська галузь нашої держави давала близько  $\frac{1}{4}$  валового національного прибутку [1, 3]. Наразі вантажопотік у морських портах зменшився наполовину. Усе вищенаведене потребує посиленої участі держави у зростанні обсягів морських перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічні підходи розвитку транспортного комплексу та морських перевезень у цілому опрацьовують А. Ткаченко [1], А. Матійко [2], Н. Гармаш [3] та ін. Проблему розвитку міжнародних транспортних коридорів, у тому числі тих, що проходять територією морських портів України, розкрито в наукових працях О. Бакаєва [4], О. Сапронова [5], Н. Якименко [6], А. Толстової [7]. Розвиток державно-приватного партнерства досліджують Н. Бондар [8], Є. Бойко [9].

Незважаючи на розробленість питання розвитку перевезень, залишаються науково не обґрунтованими на системному рівні напрями реформування державного регулювання з метою зростання обсягів морських перевезень.

**Мета статті** – обґрунтувати пріоритетні напрями удосконалення державного регулювання розвитку морських перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Наша держава має портову інфраструктуру на Чорному та Азовському морях, що створює передумови для розвитку галузі морських перевезень. За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), понад 80 % міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень [10, 4]. Тому зростання обсягів міжнародної торгівлі неодмінно пов'язано з діяльністю морського транспорту. Розвиненість портової інфраструктури безпосередньо впливає на обсяги міжнародних морських перевезень територією України. Зокрема, територією морських портів України проходять 4 міжнародних транспортних коридори, що також сприяє здійсненню міжнародних перевезень, у тому числі морських. Проте частка у ВВП від діяльності морської галузі комплексу постійно зменшувалась і нині становить трохи більше двох відсотків [10, 3].

В Україні морською діяльністю керує Міністерство інфраструктури за допомогою “Адміністрації морських портів України”, що є державним унітарним підприємством з комерційним спрямуванням. Дане підприємство складається з центрального апарату (м. Київ), головного представництва (м. Одеса), 18 філій у морських портах України, філії “Дельта-лоцман”, Морської пошуково-рятувальної служби [11]. Адміністрація морських портів України має забезпечувати вільний доступ до стратегічних об'єктів портової інфраструктури всіх суб'єктів, що беруть участь в організації та здійсненні морських перевезень. Водночас філії даного підприємства утримують та експлуатують об'єкти морської інфраструктури, реалізують стратегічні плани розвитку, стежать за дотриманням норм охорони праці та пожежної безпеки. Дане підприємство консолідує всі фінансові потоки та розподіляє кошти на модернізацію, реконструкцію або на поточний ремонт. Раніше кожен порт самостійно управляв отриманими коштами, проте цих фінансових ресурсів не вистачало на масштабні проекти. Як наслідок, створення державного підприємства “Адміністрація морських портів України” сприяє підвищенню конкурентоздатності морської галузі України.

По Україні протягом 2013 р. перевезено водним транспортом на 19 % менше вантажів у порівнянні з 2012 р. [12]. Так, у 2013 р. допоміжних транспортних послуг морських портів та причалів потребувало 149 429,5 тис. т вантажів (тобто 97,1 % у порівнянні з 2012 р.) [12]. При цьому для транзитних вантажів даний показник зменшився на 24,6 % у порівнянні з 2012 р. Протягом 2013 р. обсяги транзитних перевезень морським транспортом зменшились на 7,2 % [12]. Отже, обсяги морських перевезень територією нашої держави зменшуються.

У зв'язку з анексією Криму Україна втратила вплив на морські порти Євпаторії, Севастополя, Феодосії, Ялти, тому потрібен перегляд державної політики в цій галузі. Слід також зазначити, що один лише російський порт у м. Новоросійську після того, як його

було модернізовано силами приватних інвесторів на суму 850 млн євро, показав обсяг вантажопотоку за 2012 р. у розмірі 118 млн т [13], що більше, ніж обробили всі українські порти разом. Водночас порти України втратили до 30 % імпорتنих контейнерів на користь інших портів – Констанци, Гданська, Новоросійська, Клайпеди і навіть Гамбурга [10, 75].

Подібне становище в морській галузі зумовлює потребу з'ясування причин. Вважається, що основні бар'єри для розвитку морської галузі такі: бюрократичні перепони при оформленні експортно-імпорتنих вантажів; брак сучасного інформаційного обслуговування вантажів; неефективність митно-тарифної політики та висока вартість послуг; низька швидкість і якість доставки вантажів, у тому числі транзитних; низька якість автошляхів, залізничного полотна, дорожньої інфраструктури [14]. Водночас спостерігається застарілість рухомого складу та допоміжних пристроїв (перевантаження, навантаження, розвантаження), а також невідповідність технічного рівня сучасним вимогам. Технологічна, наукова і випробувальна бази галузі морально та фізично застарілі, зношеність основних фондів підприємств становить від 30 до 60 % і більше [10, 14]. Наразі потужності контейнерних терміналів використовуються лише на 25 %, і цей показник зменшується й далі [10, 75]. Модернізація державного регулювання даної галузі потребує аналізу нормативно-правового забезпечення.

Порядок морських перевезень в Україні регулюється Кодексом торговельного мореплавства України, Законом України “Про морські порти України”, “Стратегією розвитку морських портів України до 2038 року”. Зокрема, для кожного порту розроблено план розвитку на коротко- (до 2018 р.), середньо- (до 2023 р.) та довгострокову (до 2038 р.) перспективу.

У морському порту справляються портові збори (корабельні, причальні, якірні, каналні, маякові, адміністративні та санітарні). Їх сплачують до виходу судна з морського порту, а за транзитний прохід каналами – шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході в канал. Зазвичай портові збори сплачуються Адміністрації морських портів України, окрім визначених законом випадків. Причальний збір справляється на користь власника причалу, каналний збір – на користь власника каналу, корабельний збір – на користь користувача портової акваторії, маяковий збір – на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства [15]. Слід зазначити, що портові збори в Україні в 4,6 раза вищі, ніж у Греції та Єгипті, в 3,5 раза – ніж в Італії, у 2 рази – ніж у Румунії й Туреччині [10, 76]. До того ж терміни обробки вантажів в Україні значно перевищують західні показники. В Україні періодично застосовувалися акордні знижки, проте держава впроваджувала дану політику непослідовно, що зумовлює потребу формування гнучкої тарифної політики в морській галузі.

Важлива умова для залучення нових вантажних потоків – розроблення та впровадження податкових і митних пільг, а також спрощення процедури отримання дозволів на будівництво інфраструктурних об'єктів. Нині місцева влада не зацікавлена в розвитку морських портів та прилеглої інфраструктури, тому необхідно вирішити питання щодо сплати частини доходів, отриманих від портових зборів, у місцеві бюджети. Також потрібно переглянути податкове законодавство й передбачити надання податкових пільг особам, що інвестують кошти в розвиток морської галузі. Пропонуємо враховувати такі показники під час надання пільг: створення нових робочих місць, необхідність увезення з-за кордону деталей, запчастин для будівництва чи ремонту інфраструктури портів.

На розвиток морських портів впливають обсяги фінансування. Морська галузь потребує інвестицій на суму 25 млрд грн, і своїми силами держава зможе модернізувати порти не раніше, ніж за 15 років [13], що зумовлює потребу створення сприятливого інвестиційного клімату. Держава не має достатніх коштів для розвитку портової інфраструктури.

Концесія є засобом вирішення даної проблеми, що зумовило впровадження цієї моделі для розвитку портової інфраструктури. Концесіонером надаються гарантії щодо можливості повернення коштів та створюються умови для довгострокової діяльності. Вдала реалізація концесійних проектів можлива за рахунок забезпечення балансу інтересів держави та приватного інвестора.

Отже, тільки співпраця держави та приватних інвесторів здатна модернізувати зношену інфраструктуру, підвищити конкурентоспроможність України та сприяти залученню нових вантажних потоків.

Як зазначалося, портова галузь потребує інвестицій і саме Закон України “Про морські порти України” створив передумови для їх залучення. Ст. 26 Закону встановлюється, що приватне інвестування в об’єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів [15]. Водночас даним законом захищаються права інвесторів, оскільки передбачається надання компенсації. Так, ст. 27 регламентується компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є суб’єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України, та інвестування в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України. Інвестування у стратегічні об’єкти портової інфраструктури може передбачити ремонт, модернізацію, реконструкцію та будівництво таких об’єктів. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством [15].

Міністерство інфраструктури України запропонувало проект постанови “Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб’єктами господарювання у стратегічні об’єкти портової інфраструктури”, у якому деталізовано випадки отримання компенсації. У даному проекті передбачається можливість отримання компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти портової інфраструктури, що є об’єктами державної власності, та відшкодування вартості підводних гідротехнічних споруд, що підлягають передачі у державну власність [16]. Для забезпечення інтересів інвесторів та уникнення можливих ризиків потрібно прийняти проект постанови.

Позитивним зрушенням у роботі морських портів України є запровадження Інформаційної системи портової спільноти, що створює однакові умови для всіх учасників перевізного процесу (експедиторів, вантажовласників). Вона водночас забезпечує високий рівень надійності інформації (у тому числі прозорість) та зменшує витрати часу на організаційні моменти (час простою в черзі тощо). У результаті поступова відмова від паперового документообігу та перехід на електронний формат роботи також сприятиме зростанню обсягів морських перевезень.

До того ж Міністерство доходів та зборів України дозволило не зважувати контейнери, що проходять територією Одеського регіону. Це означає, що рішення про необхідність зважування контейнерів будуть прийматися на основі системи управління ризиками, у тому числі за рахунок зіставлення інформації агентських організацій. В інших випадках митне оформлення здійснюється без додаткового зважування. Відмова від норми про обов’язкове зважування контейнерів зменшить витрати часу та фінансів суб’єктів зовнішньоекономічної діяльності на необґрунтовані заходи.

В Адміністрації морських портів України вивчають питання щодо проведення сертифікації систем менеджменту своєї організації на відповідність вимогам ДСТУ ISO 9001:2009 з отриманням сертифікатів міжнародної системи сертифікації апарату управління та філій стосовно надання таких послуг: нагляд за безпекою мореплавства; дипломно-паспортна

робота; технічне обслуговування, ремонт і модернізація суден, включаючи огляд їхньої підводної частини; технічна експлуатація та підводний огляд гідротехнічних споруд [17]. Проте виникає необхідність задовольнити потреби перевізників, експедиторів, вантажовідправників, вантажоодержувачів.

Отже, розвиток морських портів потребує впровадження цілеспрямованої державної політики. Для морських перевезень характерна більшість проблем, що й для транспорту в цілому: застарілість рухомого складу, недостатність фінансування, висока вартість портівих послуг.

Підготовка фахівців у морській галузі відіграє не останню роль у зростанні обсягів морських перевезень. У цьому напрямі бажано внести зміни до національної системи підготовки та дипломування фахівців з морської галузі відповідно до Манільських поправок до Міжнародної конвенції та Кодексу про підготовку, дипломування моряків і несення вахти; укласти міждержавні та міжвузівські угоди щодо підготовки фахівців морської галузі з країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону [10, 50].

Наша держава також має стимулювати розвиток суднобудівної галузі шляхом надання державних гарантій з метою отримання кредитів європейських банків для будівництва чи ремонту суден вітчизняних судновласників на вітчизняних заводах, що сприятиме розвитку галузі та забезпечить постійні робочі місця.

Під час розробки заходів для стимулювання розвитку портової інфраструктури та суднобудівної галузі держава мусить передбачити надання податкових пільг для установ і підприємств, які працюють над розробкою інноваційних технологій.

У кризові роки виникла потреба мінімізації витрат на перевезення та оптимізацію процесу доставки, що сприяло розвитку та створенню великих транспортно-логістичних центрів, спрямованих на виконання вищезазначених завдань. В українських портах за рахунок логістики ці витрати можна скоротити мінімум на 30 %, що можливо в сучасних умовах [10, 73]. Для стимулювання логістичної діяльності та з метою заохочення суб'єктів господарювання і приватних інвесторів до будівництва й розвитку логістичних центрів держава має надавати податкові, митні пільги, а також зменшувати адміністративні бар'єри.

Отже, можемо констатувати, що і метою розвитку галузі морських перевезень держава має створювати сприятливі правові та організаційно-економічні умови для розвитку морських портів та інфраструктури в цілому.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Для розвитку морських перевезень потрібна активна участь держави, що виявитиметься в постійному вдосконаленні тарифної, податкової, інвестиційної, транспортної та земельної політики. Розроблення та впровадження стандартів надання послуг морськими портами, мотиваційних механізмів залучення інвестиційних ресурсів має бути предметом подальших наукових досліджень.

### Список використаних джерел:

1. Ткаченко А. М. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора наук з держ. упр. : спец. 25.00.02 "Механізми державного управління" / А. М. Ткаченко. – К., 2005. – 32 с.
2. Матійко С. А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук з держ. упр. : спец. 25.00.02 "Механізми державного управління" / С. А. Матійко. – К., 2009. – 20 с.
3. Гармаш Н. О. Зовнішньоекономічні умови та інструментарій ефективного розвитку морських портів України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 "Економіка та управління підприємствами" / Н. О. Гармаш. – О., 2009. – 19 с.

4. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование / [Бакаев А. А., Пирожков С. И., Ревенко В. Л. и др.]. – К. : КУЭТТ, 2003. – Т. 1. – 518 с.
5. Сапронов О. В. Вплив міжнародних транспортних коридорів на рівень національної безпеки України [Електронний ресурс] / О. В. Сапронов. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej11/txts/10sovnbu.pdf>
6. Якименко Н. В. Пріоритетні напрями розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону) [Електронний ресурс] / Н. В. Якименко // Коммунальное хозяйство городов : научно-технический сборник. – Серия : “Экономические науки”. – К. : Техника, 2007. – Вып. 78. – Режим доступу : [http://www.eprints.kname.edu.ua/609/1/381-386\\_%D0%AF%D0%BA%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.pdf](http://www.eprints.kname.edu.ua/609/1/381-386_%D0%AF%D0%BA%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.pdf)
7. Толстова А. В. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів : автореф. дис. на здобуття наук ступеня к.е.н. : спец. 08.00.03 “Економіка та управління національним господарством” / А. В. Толстова. – Х., 2011. – 20 с.
8. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?iid=241.&operation=1>
9. Бойко Є. О. Державно-приватне партнерство – перспективні реалії для України [Електронний ресурс] / Є. О. Бойко. – Режим доступу : [http://www.archive.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2012\\_63/statti/9.pdf](http://www.archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2012_63/statti/9.pdf)
10. Филипенко А. О. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь / Филипенко А. О., Баришнікова В. В., Степанова К. В. – Одеса : Фенікс, 2012. – 152 с.
11. Адміністрація морських портів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua/ua>
12. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
13. Реформа морських портів України – передумови [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.mtu.gov.ua/uk/general\\_Information/35485.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/general_Information/35485.html)
14. Филипенко А. О. Інструменти та механізми підвищення транзитного потенціалу приморських регіонів України [Електронний ресурс] / А. О. Филипенко, М. Т. Примачов, В. В. Баришнікова // Системы управления в промышленности. – Режим доступу : <http://www.cyberleninka.ru/article/n/instrumenti-ta-mehanizmi-pidvischennya-tranzitnogo-potentsialu-primorskih-regioniv-ukrayini>
15. Про морські порти України [Електронний ресурс] : Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. Частина 2. – Режим доступу : <http://www.zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
16. Про затвердження Порядку та умов укладання договорів, на підставі яких здійснюється компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури : проект Постанови Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2349>
17. Сертифікація у міжнародній системі управління якістю [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua/ua/ogoloshennya/370-sertifikatsiya-u-mizhnarodnij-sistemi-upravlinnya-yakisty>