

УДК 351: 338.26

Гайду О. В., здобувач, ЧДУ ім. Петра Могили

ДЕРЖАВНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ: НАУКОВИЙ ОГЛЯД НАЯВНИХ І ПРИХОВАНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ

У статті окреслено національні морські пріоритети України, представлено ретроспективний аналіз морської діяльності в Україні; обґрунтовано можливості відновлення потенціалу галузей морегосподарського комплексу; систематизовано стратегічні напрями розвитку морегосподарського комплексу України.

Ключові слова: *стратегія, розвиток, морегосподарський комплекс, національні морські пріоритети, морська діяльність, морегосподарська діяльність.*

The article outlines national marine priorities of Ukraine and presents a retrospective analysis of marine activities in Ukraine. It is determined that the complex of forces and means of the state, aimed at achieving the strategic objectives of the Marine Doctrine of Ukraine, the total capabilities of all national subjects of sea industrial complex constitute maritime potential of Ukraine.

Keywords: *strategy, development, marine complex, national priorities marine, maritime activities, marine activities.*

Постановка проблеми. На сьогодні, у період дезінтеграції морської політики загостилися питання щодо забезпечення сприятливих умов відтворення морської інфраструктури, якнайшвидшого відновлення повноцінного функціонування прибережних зон та ефективного мореплавства, без яких переваги географічного положення України практично нівелюються. За всіма формальними ознаками регіони України утворюють своєрідну «морську державу» з комфортними умовами проживання населення на морському узбережжі, з потенційно ефективною прибережною економікою. Однак сказане буде справедливим лише за умови належного промислового розвитку всіх галузей морегосподарського комплексу держави, що спирається в першу чергу, на власні технології суднобудування, судноремонту та портового будівництва, а також забезпечення всіх компонент комплексом потенціалом високоосвічених і досвідчених морських технічних фахівців, здатних підтримувати на сучасному рівні складну інфраструктуру морських комунікацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості здійснення морегосподарської діяльності та роль держави у забезпеченні розвитку морегосподарського комплексу досліджувалися багатьма вченими в галузі економічних наук і державного управління: Л. Антонова, П. Гнатюк, К. Ільницький, А. Котлубай, І. Познанська та ін.

Постановка завдання. Мета статті – окреслити національні морські пріоритети України; представити результати ретроспективного аналізу морської діяльності в Україні; обґрунтувати можливості відновлення потенціалу галузей морегосподарського комплексу; систематизувати стратегічні напрями розвитку морегосподарського комплексу України.

Виклад основного матеріалу. У стратегічному ракурсі розвиток морегосподарського комплексу, як одного з основних складових його господарсько-економічної системи, має враховувати, з одного боку, цілі і завдання перспективного розвитку певної території (соціо-еколого-економічної системи), а з іншого, – має в повній мірі реалізовувати національні морські пріоритети держави.

Національні морські пріоритети нашої держави представлені в Морській доктрині України [6], яку прийнято вважати базовим документом, який регламентує державну політику в сфері морської діяльності. У рамках морської доктрини законодавчо закріплено поняття національної морської політики, що визначають процеси вивчення, освоєння, господарського та наукового використання морських і прибережних ресурсів. Крім того, обґрунтовано поняття морського потенціалу України, визначено суб'єктів національної морської політики, сформульована судноплавна політика держави, сутність торгового і військово-морського мореплавання тощо.

Ухвалення державою морської доктрини означає якісно новий крок у здійсненні морської політики, визначає необхідність створення для неї відповідної сучасним реаліям нормативно-правової бази, формулює форми і способи ефективної реалізації національної морської політики. При цьому важливо, щоб доктрина не носила виключно декларативний характер, що у свою чергу вимагає розробки механізмів її втілення на практиці.

Доктрина закріплює такі напрями морегосподарської діяльності [6]:

- захист державного суверенітету і територіальної цілісності, забезпечення захисту національних інтересів держави в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану;
- розвиток торговельного судноплавства, портової діяльності, суднобудування, кораблебудування і судноремонту, приморської рекреаційної діяльності;
- комплексне освоєння природних ресурсів моря, розвиток морського рибного господарства;
- забезпечення безпеки морської та морегосподарської діяльності України в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, безпеки судноплавства, екологічної безпеки морегосподарської діяльності, захисту морегосподарської діяльності від тероризму;
- розвиток Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби;
- розвиток освіти, науки і технологій в морській галузі;
- проведення фундаментальних та прикладних досліджень Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану з урахуванням інтересів України;

– підтримка та поширення в суспільстві морських традицій, пропаганда необхідності прискореного розвитку в державі морської діяльності, забезпечення шанобливого ставлення до працівників галузі морського і річкового транспорту.

Маюючи вихід до Чорного і Азовського морів, Україна, безумовно, є морською державою. Це обумовлює інтерес до морської діяльності з боку законодавчого органу держави. Зокрема, 29 із 56 морських портів Причорномор'я розміщуються саме на території України (Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилкове, Усть-Дунайськ, Бугаз, Белгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Очаків, Миколаїв, Олександрівськ, Дніпропетровський, Херсон, Скадовськ, Чорноморськ, Донузлав, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Массандра, Феодосія, Армянське, Керч, Генічеськ, Бердянськ, Маріуполь, Азовсталь).

Також в Україні існує цілий ряд історично обумовлених передумов для успішного здійснення і розвитку морської діяльності. Зокрема, до моменту розпаду Радянського Союзу в грудні 1991 року суднобудування на одній шостій земної суші займало провідні позиції у світі. На цю галузь припадала третина всього військового кораблебудування у світі, а за обсягами та якістю цивільного суднобудування СРСР входив у десятку світових лідерів. З отриманням незалежності Україні дістався розвинений морегосподарський комплекс, що включав три морських парохозяйства (Азовське, Чорноморське і Дунайське), 15 морських портів, 11 суднобудівних верфей, 11 підприємств суднового приладобудування і 7 підприємств суднового машинобудування. Крім того, до переліку того, що успадкувала Україна, увійшли судноремонтні заводи, спеціалізовані морські підприємства, 27 передових для свого часу НДІ і КБ.

Лідруюче місце серед трьох українських морських пароплавств займало Чорноморське (ЧМП), до складу якого в 1991 році входило 295 одиниць суден вантажопідйомністю від 10 тисяч тонн і близько 1100 одиниць допоміжного флоту. ЧМП мало розвинену інфраструктуру, на його території діяло 36 і спільних підприємств та зарубіжних представництв. Візитною карткою пароплавства була всесвітньо відома торгова марка «Бласко», існування якої за рішенням держави закінчилось 18 травня 2013 р. Ринкова вартість основних активів ЧМП становила приблизно 7 млрд долл. США.

Це, у свою чергу, сприяло отриманню доходу ЧМП в 1991 році на рівні 1,1 млрд доларів США, з яких близько 350 млн доларів склали чистий прибуток. Пароплавство забезпечувало роботою близько 80 тис. чоловік [4, с. 103].

На жаль, за роки незалежності Україна суттєво втратила своє лідерство в морській галузі, позбувшись значної частини своїх активів, що абсолютно неприпустимо для морської держави.

Оскільки частина судів (28 одиниць) підлягали списанню, за підсумками 1992 року в пароплавстві залишилося 227 судів. У той же час, уперше за час існування ЧМП виникла фінансова заборгованість, яка в грудні 1992 року дорівнювала 170 млн доларів США. Протягом 1993 р. 160 судів перейшли у власність різних офшорних компаній [2]. У наступні три роки загальна

чисельність флоту пароплавства зменшилася на 200 одиниць, з них у 1995–1997 роки було втрачено 171 судно. Ця драматична експонента до 2004 року завершилася тим, що в ЧМП залишилося всього 6 судів при кредиторській заборгованості в 11,1 млн доларів США. Ще через два роки державна судноплавна компанія «Чорноморське морське пароплавство» піддалася санації, яка триває й сьогодні. А до 2008 р. ЧМП на морській гаді представляло одне-єдине судно – самохідний плашкоут «Парутине» [3].

У кінці 2010 року, після чергової реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України, пароплавство перейшло в підпорядкування Державної служби морського і річкового транспорту, яка перебуває у віданні Міністерства інфраструктури України. Весь цей час морська діяльність України неухильно знижувала показники своєї участі у ВВП країни, і наразі цей показник не перевищує 2%, у той час, як наявний у 1991 році потенціал галузі міг би забезпечувати сьогодні понад 15 % у результаті успішної експлуатації морського транспорту і 10% – від продуктивного суднобудування і судноремонту [4].

Чверть століття, протягом яких морська діяльність України перебувала в стагнації, привели до вкрай невтішних результатів, а саме:

1. У той час, як світовий флот нарощував тоннаж, в Україні відбулося його обвальне скорочення. Згідно з даними UNCTAD, на початок 1993 р. сумарний дедвейт торгового флоту України становив 6,177 млн т (з урахуванням судів тонажем від 100 реєстрових тонн), а в рейтингу провідних морських держав український торговий флот займав 25-й рядок.

На 01.01.1997 р. дедвейт флоту під українським прапором становив уже 4 млн т, на початок 2007 р. – 1,13 млн т, а на 01.01.2010 р. він нараховував лише 0,904 млн т (скорочення більш ніж у 5,8 разів), й Україна посідала у рейтингу вже 72-ге місце. На 01.01.2015 р. дедвейт знизився до 0,5 млн т (0,027 світового торгового флоту) [5].

Підсумкове падіння сукупного дедвейту морського торгового флоту України за 25 років виявилось буквально критичним для галузі – тоннаж впав в 13 разів, що виглядає особливо парадоксально на тлі буму морських перевезень у світі і виникнення таких «морських» держав, як Монголія (не маючи виходу до моря, починаючи з 2003 року, вона щорічно збільшує на 10 одиниць кількість торгових судів під своїм прапором, і сьогодні у неї всього близько 400 суден) або Білорусь (створення національного морського торгового флоту передбачено спеціальним указом президента республіки).

Серед причин, що призвели до розвалу ефективних судноплавних компаній, які дісталися Україні в результаті здобуття незалежності, основною є та обставина, що управління галуззю здійснювалося централізовано, з Міністерства морського флоту СРСР, у той час, як в Україні аналогічних управлінських структур просто не було. Будучи частиною планової радянської економіки, судноплавні компанії працювали з великими вантажовласниками, зовнішньоторговельними компаніями і не зуміли вчасно перебудуватися на роботу в нових господарсько-економічних умовах.

У результаті фінансової заборгованості, що виникла, залучення до управління через офшорні компанії іноземних фахівців галузь почала занепадати. На додаток до всього в Україні не була прийнята стратегія розвитку морської діяльності, абсолютно відсутній інтерес державних інституцій до перспективи розвитку торгового судноплавства.

У наші ж дні в якості головних чинників, які гальмують розвиток вітчизняного судноплавства, можна виділити такі: недостатній попит зовнішньоторговельної діяльності на послуги морського транспортування вантажів; недосконалість морського права, нерозвиненість морської логістики, відсутність стійкої практики фрахтування морських суден, низька зацікавленість української кредитно-фінансової системи в обслуговуванні морських вантажоперевезень і судноплавства, непомірне фіскальне навантаження на підприємницьку діяльність і цій сфері.

2. Суттєво скоротився обсяг пасажирських перевезень, у результаті чого Україна поступилася першістю в Чорному морі російським і турецьким операторам. Щодо внутрішніх пасажирських перевезень, то сучасний пасажирський термінал Одеського порту пропускною здатністю 1 млн осіб, протяжністю 1370 м і готовністю приймати відразу п'ять теплоходів, включаючи круїзні лайнери місткістю понад дві тисячі пасажирів, за роки незалежності знизив пасажиропотік в 7,5 разів – з 730 тис. пасажирів у 1986 р. до 96 тисяч у 2014 р.

3. У десять і більше разів скоротився обсяг українських експортно-імпортних вантажоперевезень на вітчизняних судах – з 75 до 7,5% в загальній масі морських вантажоперевезень. При цьому частка України в світовому торговельному обороті на море, тобто вантажів, перевезених під українським прапором, становить нині трохи більше 4,5 млн т, або 0,05% в загальному обсязі. Іншим таким «лідером» у морській торгівлі є острови Океанії. Це тим більш поганий показник, що в процентному численні від загального обсягу світових перевезень на вантажі українського походження припадає 1 %, і 2 %, якщо брати до уваги ще й транзитні перевезення.

4. Середній вік українських судів сьогодні перевищує 25 років. Таким чином, у наявності висока зношеність основних фондів морського господарства України. Більше того, протягом всіх 25 років незалежності завантаженість судноремонтних і суднобудівних заводів України була абсолютно не адекватна запитам часу. Крім того, експертним співтовариством висловлюється думка про те, що для додання нового імпульсу національній морській галузі держава повинна прийняти ряд законодавчих актів, і в їх числі зобов'язати українських судновласників робити ремонт своїх плавзасобів на вітчизняних судноремонтних верфях.

Сьогодні Україна все ще володіє розвинутою суднобудівною і судноремонтною базою, що підкорялася за часів Союзу Міністерству промислової політики Української РСР. Це 11 суднобудівних заводів, на які припадала третина всієї продукції, виробленої на верфях СРСР. Ще 7 підприємств випускали судові двигуни і різне корабельне обладнання, одинадцять

підприємств постачали галузі системи суднової автоматики і різні керуючі комплекси, розроблені в 27 спеціалізованих НДІ і КБ.

Наразі в Україні залишилося всього п'ять повноцінно діючих суднобудівних верфей. Це Чорноморський суднобудівний завод та ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», розташовані в Миколаєві, Херсонський суднобудівний завод, «Ленінська кузня» в Києві і завод «Плаза» в Маріуполі. Ще два заводи – «Залив» (Керч), ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» – є українськими лише номінально, адже знаходяться на території анексованого Криму [7, с. 265].

Виживає українське суднобудування в основному за рахунок експортних замовлень. У рамках сформованої на сьогодні кооперації з європейськими корабелями в Україні будують корпуси, які після цього добудовують на верфях інших державах. Одночасно з цим відсутність в Україні повного суднобудівного циклу змушує вітчизняних суднобудівників закуповувати відсутнє обладнання за кордоном, що є нерентабельним. Зношеність основних фондів підприємств галузі коливається в діапазоні від 30 % до 60 %, застаріла наукова, матеріально-технічна і технологічна база заводів і науково-дослідних організацій гальмують розвиток і можливість отримання великих замовлень.

Окремою проблемою українського суднобудування є низька зацікавленість кредитно-фінансових установ у співпраці з підприємствами галузі. Високі ставки за кредитами, тривалий виробничий процес (цикл виготовлення) призводять до того, що корабелі намагаються обходитися власними коштами, що за визначенням важко через недостатню кількість вільних грошових ресурсів. Це істотно обмежує можливості фінансування науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, упровадження передових технологій та інновацій.

З урахуванням поточних зарубіжних тенденцій у суднобудуванні, а це підвищений інтерес до екологічної безпеки морських перевезень, оптимізація тоннажу, експертним співтовариством висловлюється думка, що українське суднобудування могло б переорієнтуватися на будівництво малих і середніх судів типу «ро-ро». Однак перехід на будівництво ролкерів можливий тільки при істотній підтримці з боку держави, запровадженні на період становлення цього напрямку податкових преференцій, системному моніторингу вантажної бази, що визначає попит на різні види тоннажу [1].

Злободенною проблемою також є стан технічних засобів зв'язку, забезпечення і координації безпечного судноплавства. Сьогодні ремонт і модернізація актуальні для більшості рятувально-координаційних центрів, центрів регулювання руху суден, засобів радіозв'язку. Близько третини причального фронту в Україні, за оцінками фахівців, знаходиться в малопридатному для ефективної експлуатації стані. Крім того, в Україні все ще немає національної інтегрованої системи супутникового зв'язку, яка дозволяла б оперативно реагувати в надзвичайних обставинах і надавати судам своєчасну допомогу.

Незважаючи на існуючі проблеми, українське суднобудування має достатній експортний потенціал, який може розкритися за умови послідовної державної політики, збалансованості інтересів приватних і державних власників діючих суднобудівних підприємств, зацікавленості кредитно-фінансового сектора економіки, узгодженої кооперації науково-дослідних і дослідно-конструкторських організацій.

Підсумовуючи накопичений світовий досвід держав, що використовують кластерний принцип формуванні управлінської політики у морській галузі, слід виділити декілька базових регуляторних заходів, що діють, насамперед, у суднобудуванні: *а)* гарантії по кредитах, виданих на будівництво суден (у тому числі і тих, що зводяться по іноземних замовленнях, на експорт); *б)* компенсування частини відсотків по кредитах; *в)* видача пільгових недорогих кредитів; *г)* звільнення на певний період від сплати ввізного мита при закупівлі приладів, комплектуючих, устаткування; *д)* звільнення від податків експортних операцій; *е)* звільнення від непрямого оподаткування; *є)* оптимізація ставок прямих податків на доходи від експорту; *ж)* пряме субсидування суднобудування у фіксованому відсотку від контрактної вартості судна; *з)* фінансова допомога суднобудуванню для національних судновласників або в рамках експорту; *и)* застосування механізмів прискореної амортизації основних засобів; *ю)* застосування різних податкових пільг; *і)* залучення інвестицій в науково-дослідну, проектну та дослідно-конструкторську діяльність; *ї)* формування державного замовлення для виконання національними суднобудівниками; *й)* участь виконавчої влади в управлінні суднобудівними підприємствами, не виключаючи і можливість націоналізації окремих підприємств за прикладом таких країн як Іспанія, Італія, Китай; *к)* надання фінансової допомоги, залучення інвестицій, державне гарантування кредитів, що залучаються для модернізації суднобудівних підприємств; *л)* фінансове забезпечення підготовки і перепідготовки кадрів для галузі; *м)* державне субсидування експорту.

Заходи від «а» до «е» були результативними в період з 2000 по 2004 роки, а в еру «модифікованих» криз, в умовах циклічності та масштабності сучасних кризових явищ майже в усіх сферах життєдіяльності та господарювання людини ці заходи будуть успішними в Україні і сьогодні.

Розірвана в 90-і роки і не відновлена до теперішнього часу виробнича кооперація між судноплавними компаніями і суднобудуванням, практично нульова практика забезпечення кораблів державним замовленням є серйозною перешкодою в розвитку українського суднобудування.

5. Україна може втратити значну частину вантажопотоків. 18 діючих морських торговельних портів України складають потужний потенціал її морегосподарського комплексу. Визначальний для цього потенціалу обсяг перевалки вантажів виконують морські торговельні порти, які підпорядковуються Міністерству інфраструктури. Проте в продовження останніх 10 років їх питома вага і роль поступово знижується. Певна частка припадає на підприємства Міністерства аграрної політики і продовольства України (експорт

зернових і олійних, рибний промисел), Міністерства оборони (спеціальне обладнання і вантажі, боєкомплект, експорт озброєнь), суднобудівні компанії та підприємства (організації), які експлуатують морські причали, а також вантажно-розвантажувальні роботи в приватних портах.

Постійно зростаюча конкуренція на ринку вантажно-розвантажувальних та інших портових послуг при заглибленні спеціалізації регіональних ринків праці висуває як неодмінну умову збереження конкурентоспроможності необхідність підтримки на високому техніко-економічному рівні основних активів морських торговельних портів.

Нестабільність вантажообігу морських торговельних портів України багато в чому залежить від попиту на продукцію українських експортерів і транзитний вантажопотік, а також зумовлюється звуженою номенклатурою вантажів, що нараховує не більше десяти позицій, серед яких нафтоналивні вантажі (близько чверті всього обсягу), прокат чорних металів (трохи менше чверті), руда, вугілля, кокс, мінеральні добрива, зернові вантажі і, нарешті, вантажі в контейнерах. Крім того, розвиток портової діяльності стримують застарілі технології і висока зношеність основних фондів (технічний стан приблизно третини всього причального фронту перебуває в малопридатному для експлуатації стані).

Серед інших проблем, які гальмують розвиток українських морських торговельних портів, можна назвати такі:

- недосконала митна політика держави;
- наявні потужності в морських торговельних портах регіонів України не відповідають структурі сучасних вантажопотоків, зокрема, зростанню контейнерних перевезень;
- наявні в даний час портові потужності не відповідають потребам сучасних вантажопотоків, в структурі яких зростає обсяг контейнерних перевезень;
- низький рівень гарантій при зберіганні і транспортуванні;
- розширення пропускної здатності проводиться портами без врахування спільних інтересів і показників, з урахуванням власних завдань і можливостей зі збільшення вантажопотоку – у результаті чого зростає внутрішня конкуренція між морськими портами;
- відсутня державна програма розширення пропускної здатності морських торговельних портів, що об'єднала б розроблені і готові до впровадження методи інтенсивного і екстенсивного розвитку, збалансувала б інтереси різних власників і інвесторів;
- питання розширення пропускної здатності морських торговельних портів опрацьовуються без урахування ресурсів, які можуть бути залучені на основі регіональної диверсифікації вантажопотоків і концентрації технологічних можливостей.

Процес реалізації державою функцій управління в морських торговельних портах всупереч реаліям ринкової економіки не зазнав істотних змін.

Архаїчна та неперманентна структура і організація управління портовою діяльністю перешкоджає створенню рівних конкурентних умов для

державних портів і приватного сектора, призводить до правових колізій між операторами і учасниками ринку. Застарілим законодавством не опрацьований порядок утворення, експлуатації та ліквідації портових терміналів. В цілому, нормативно-правова база, що регулює діяльність операторів портової галузі, далека від досконалості. Не працює централізована управлінська вертикаль, в тому числі стосовно дотримання вимог міжнародних конвенцій, практично відсутня міжвідомча і міжгалузева координація дій.

6. Участь органів державної влади в реалізації планів з розвитку морегосподарського комплексу мінімальна і носить формалізований характер. В силу цього не розроблений головний документ – «Стратегія розвитку морегосподарської діяльності в Україні», яка б об'єднала інтереси всіх сфер, які входять у зазначений комплекс.

Протягом усіх 25 років незалежності управління морською галуззю держави зазнавало змін у силу нестійкості статусу органів центральної виконавчої влади, які несуть відповідальність за стан морського господарства країни і морегосподарської діяльності. Якщо в 1992-1993 роках Державна адміністрація морського транспорту України (Укрморфлот) підпорядковувалася безпосередньо уряду, то пізніше відповідальність за стан галузі переклали на Державний департамент (згодом просто Департамент) морського і річкового транспорту, що входить в структуру Міністерства транспорту та зв'язку України. У 2011 році Державна служба морського та річкового транспорту України була реорганізована в Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті, підпорядковану Міністерству інфраструктури (Указ президента України «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади»).

Наразі велика частина підприємств морегосподарського комплексу України підпорядковується Міністерству інфраструктури. Управління іншими напрямками морської діяльності покладено на різні міністерства і відомства.

Міністерство аграрної політики і продовольства курирує рибпромисловий комплекс. Міністерство економічного розвитку і торгівлі відповідає за суднобудування і судноремонтні підприємства. Міністерство екології та природних ресурсів здійснює наукові дослідження в морській сфері, займається природоохоронною діяльністю в Азовському і Чорному морях. Міністерство енергетики та вугільної промисловості розробляє морські шельфи з метою видобутку корисних копалин. Міністерство освіти і науки, молоді та спорту відповідає за підготовку кадрів для морської діяльності. У прямій компетенції Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства знаходиться регіональний розвиток приморських регіонів. У віданні Міністерства оборони – військово-морська діяльність. Нарешті, на Державну прикордонну службу покладено охорону морських кордонів. На жаль, координація та взаємодія в здійсненні морської діяльності між цими відомствами фактично відсутня.

Можливість прискореного відродження такої високорентабельної галузі

економіки, як морська, в ситуації відсутності скільки-небудь помітних і, головне, довгострокових державних капіталовкладень є реальною тільки за умови реалізації державою передової регуляторної політики.

7. В Україні не налагоджена система працевлаштування випускників морських навчальних закладів.

Відповідно до Міжнародної Конвенції і Кодексу про підготовку, дипломування моряків та несення вахти, в Україні діє система підготовки та перепідготовки фахівців для морського флоту.

Сьогодні цією підготовкою займаються 11 навчальних закладів, проте малочисельність українського флоту змушує випускників цих закладів шукати роботу за кордоном, на іноземних судах і в іноземних компаніях. При цьому багато в чому невирішеною проблемою є соціальна і юридична незахищеність моряків. За найскромнішими оцінками, сьогодні в Україні налічується понад 80 тисяч моряків, які працюють на судах під прапорами інших країн. Більшість з них отримує порівняно високу (для України) заробітну плату, проте податки і соціальні відрахування платить в країні, до якої приписано судно. Таким чином, Пенсійний фонд України і державний бюджет позбавляються досить значних надходжень. У той же час захист українських громадян (і серед них моряків), які піддаються арешту і кримінальному переслідуванню за кордоном, здійснюється державою в особі Міністерства закордонних справ не досить активно, а під час і на дуже низькому професійному рівні. Це явне протиріччя між недостатньою юридичною, дипломатичною підтримкою українських моряків за кордоном і несплатою ними податків в Україні вимагає усунення.

8. Слабка матеріально-технічна оснащеність Військово-Морських сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України.

9. Також безумовним для ефективного розвитку морегосподарського комплексу є актуальна необхідність виважено, з наукових позицій підходити до природокористування, енергозбереження та екологічної безпеки господарської діяльності, збереження біологічного різноманіття та відтворення природних ресурсів на морях і в прибережній зоні. На жаль, подібні принципи сповідує лише мала частина суб'єктів морегосподарської діяльності, у більшості ж випадків домінує трофейний спосіб використання ресурсів, який за визначенням не передбачає раціоналізації цих процесів, пошуку альтернативних рішень, прагнення до відтворення.

Оскільки глобалізація істотно змінила вигляд морегосподарської діяльності, реалізація морських інтересів України може бути ефективною в разі багаторівневої інтеграції всіх без винятку суб'єктів господарської діяльності регіонів, збалансованої на принципах соціального паритету, розвитку, економічної доцільності та виробничої спеціалізації.

Морегосподарської діяльності складається з двох базових аспектів – економічного та соціального. Обидва аспекти визначають соціо-еколого-економічного стану держави та її регіонів і дозволяють реалізувати такі завдання, як економічна самостійність і розвиток, рівень розвитку соціальної

сфери, економічна безпека на морі.

У числі базових складових структури функціонування морегосподарського комплексу виділяють такі:

а) фактори, що визначають економічну самостійність і розвиток: морська торгівля, імпорту і експорт, морський пасажирський флот, рекреаційна діяльність, вуглеводневі і мінеральні корисні копалини, видобуті на морському шельфі, промислове рибництво та рибальство, морські біоресурси;

б) фактори, що визначають економічну і військово-політичну безпеку: захист акваторії, узбережжя, морських споруд і комунікацій на стратегічно важливих напрямках, збереження і збільшення військової, дипломатичної та економічної присутності в регіонах, що входять в коло національних інтересів України, виконання миротворчих місій за мандатом ООН, збереження впливу за кордоном, що забезпечує безпеку інвестицій;

в) фактори, що визначають рівень розвитку соціальної сфери : стан розвитку соціальної інфраструктури; доступність охорони здоров'я, освіти, культури; можливість вирішення житлової проблеми; змістовне проведення вільного часу; прожитковий рівень пенсій, стипендій; чітке функціонування комунальної сфери.

Важливо враховувати, що розвиток морегосподарського комплексу передбачає також широкий спектр питань, пов'язаних з міжнародною діяльністю, спрямованою на боротьбу з піратством і тероризмом, захист навколишнього середовища, науково-дослідною діяльністю.

Висновки. Таким чином, комплекс сил і засобів держави, націлених на досягнення стратегічних цілей морської доктрини, сукупні можливості всіх національних суб'єктів морегосподарської діяльності складають морський потенціал України. Доведено, що стійка тенденція нарощування зовнішньоекономічних зв'язків із Західною Європою та іншими країнами світу розкриває нові горизонти економічного зростання України через відновлення та розвиток власного морегосподарського комплексу. Обґрунтовано, що для розв'язання великої кількості накопичених проблем у сегментах взаємних економічних інтересів держави і суб'єктів сфери підприємництва потрібно поглиблене вивчення і економічне опрацювання таких першочергових завдань: підвищення інвестиційної привабливості та залучення фінансово-промислових груп; модернізація інфраструктурного забезпечення, здійснення широкомасштабної кооперації, впровадження ресурсозберігаючого підходу до експлуатації унікальної природно-ресурсної бази, максимальне залучення кадрового та наукового потенціалу. В Україні вже функціонує Міжвідомча координаційна рада з питань морських досліджень на базі МОН України та НАН України, але цього недостатньо для запуску проривної стратегії розвитку морського господарського комплексу. З огляду на цілі та функціональне призначення морегосподарського комплексу формування його функціонально-компонентної структури актуалізує необхідність створення профільного інституційного органу державного управління і розробку довгострокової програми розвитку цього комплексу.

Список використаних джерел

1. Ільницький К. Казахстанський транзит [Електронний ресурс] / К. Ільницький // Порти України. – 2012. – № 2. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>.
2. Інтернет видання «Корреспондент» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.korrespondent.net/business/economics/1490965-kravchuk-vzyav-na-sebe-provinu-za-rozval-torgovogo-flotu-ukrayini>.
3. Інтернет видання «Тиждень.ua » [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tyzhden.ua/Publication/2813>.
4. Котлубай А.М. Торговельне судноплавство України: проблеми і перспективи/ А.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2008. – 256 с.
5. Офіційний сайт інформаційного агентства «РЖД-Партнер.ру» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rzd-partner.ru/news/porty-ukrainy/za-period-nezavisimosti-ukrainy-dedveit-morskogo-torgovogo-flota-strany-snizilsia-v-13-raz/>.
6. Постанова Кабінету міністрів України «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 р.» від 07.10.2009 р. № 1307 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>.
7. Познанська І.В. Потенціал суднобудівної галузі України / І.В. Познанська, П.І. Гнатюк // Регіональні інновації. – 2011. – № 43. – С. 264–271.