

## РОЛЬ СУДОХОДСТВА В ПОВЫШЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

*Гацан Е.А.,*

*Международный университет бизнеса и права, г. Херсон*

*Рассматриваются современные проблемы флота Украины и кадровой политики в сфере судоходства, предлагаются пути их решения с точки зрения судовладельца.*

*Ключевые слова: флот, судоходство, кадры, морские специалисты, экипаж, энергетические ресурсы, морской и речной транспорт.*

**Постановка проблемы.** Анализируя нынешнее состояние судоходства в Украине, можно сделать вывод, что позиции национальных судоходных компаний, как государственных, так и частных, слабеют с каждым годом – падают объемы перевозок, осуществляемых флотом под украинским флагом, и надежды на изменение ситуации к лучшему невелики [1]. Вместе с тем, на сегодняшний день в Украине остро стоит проблема отсутствия флота, а значит, и рабочих мест для морских специалистов, получивших образование в морских учебных заведениях. В результате идет отток квалифицированных кадров из Украины в иностранные судоходные компании, а трудовая миграция является одним из многочисленных аспектов глубокого и всеохватывающего системного кризиса в нашей стране.

Украина занимает пятое место в мире среди стран, которые поставляют плавсостав на морской торговый флот. Более 100 тысяч украинских моряков работают за границей. С одной стороны, этим можно гордиться, так как каждый двадцатый моряк в мире – украинец, а с другой – это свидетельствует о том, что если мы не начнем строить собственный новый флот и готовить для него морские кадры, мы никогда не сможем возобновить статус Украины как морского государства, лидера судоходной отрасли.

В настоящее время наблюдается повышение спроса на морские и речные суда. Это происходит из-за роста экспорта зерна, древесины, металлолома и стали из Азовского и Черноморского регионов [2], что обуславливает острую необходимость в постройке нового разнотоннажного флота. В Украине насчитывается 18 морских торговых, 4 рыбных и 13 речных портов. Основные морские порты Украины: Ильичевск, Южный, Мариуполь, Одесса, Рени, Херсон, Николаев. Основная внутренняя речная магистраль – река Днепр [3]. Крайне необходимо, чтобы эта инфраструктура эффективно использовалась в национальных интересах и для флота под украинским флагом.

**Целью исследования** является выявление существующих проблем флота Украины и определение стратегических инновационных мероприятий в изменении кадровой политики судоходных компаний.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Украина получила в наследство достаточный потенциал сфере торгового судоходства – она имела возможность стать третьей страной на постсоветском пространстве, где государственный бюджет формируется в основном за счет поступлений от перевозки грузов морем, но быстро утратила его в результате неудачных действий по реорганизации национального торгового мореплавания. Поэтому ускоренное развитие в стране этой сферы экономики создаст необходимые условия увеличения темпов экономического роста нашего государства. Вместе с тем, к сожалению, на сегодняшний день в Украине не существует ни одной действующей программы, направленной на восстановление судоходной отрасли. Принятая «Морская доктрина Украины (на период до 2035 г.)» от 23.02.2009 г. рассчитана на слишком большой период времени, за который страна может потерять не только флот, но и все морские кадры. Уже сегодня возраст судов флота Украины превысил 27-летний рубеж, а, следовательно, украинский флот «постарел» и не сможет конкурировать на мировом рынке уже сегодня и в ближайшем будущем, так как суда не смогут заходить в ведущие морские порты мира. Имеющиеся перспективы украинского флота не вселяют надежду для моряков и страны в целом. В то же время в странах СНГ развитию собственного флота начинают уделять значительное внимание. Так, 19 ноября 2009 г. в Москве состоялась конференция «Инвестиционная привлекательность морского и речного транспорта РФ» в рамках Международного транспортного форума «Транспорт России: становление, развитие, перспективы», которая затронула вопросы строительства флота для обеспечения добычи углеводородного сырья, совершенствования кадрового потенциала отрасли [2]. Проблемам развития собственного флота значительное внимание стали уделять также страны Прибалтики и черноморского бассейна [4]. В создавшейся ситуации определение эффективных путей антикризисного менеджмента судоходных компаний Украины, осуществляемое путем разработки инновационных подходов по изменению кадровой политики судоходных компаний, в условиях обновления собственного флота представляет собой актуальную научную и практическую проблему.

**Основная часть.** Анализ текущего состояния транспортного флота Украины показывает, что большую его часть составляют старые суда. Многие из них достигли предельного возраста эксплуатации, а экипаж состоит большей частью из людей предпенсионного или пенсионного возраста – молодые и перспективные специалисты предпочитают иностранные суда с более высокой оплатой труда. Вместе с тем, если рассматривать украинскую школу обучения специалистов морского транспорта, то она имеет большую историю и фундаментальную профессиональную базу подготовки кадров в различных областях судоходства. Более двух десятков высших и средних учебных заведений выпускают ежегодно морских специалистов, но, к сожалению, сейчас они также преимущественно пополняют кадровый состав иностранных морских

судоходных компаний. Украинские судовладельцы и моряки не чувствуют себя защищенными своим государством на международном рынке, что ярко показывает практика ареста судов под украинским флагом, которую мы наблюдаем последние годы. Инертность и равнодушие наших властей приводят к тому, что судно остается в затруднительных ситуациях за рубежом один на один со своими проблемами.

С другой стороны, Украина владеет важнейшими внутренними водными путями международного значения, и перспективы успешного экономического развития страны напрямую связаны с эффективной работой компаний транспортного и логистического бизнеса, прежде всего судоходных компаний. Транзитный потенциал Украины, который, согласно объемам проходящих грузов и инфраструктуры транспортных коммуникаций является наибольшим в Европе, используется сейчас только на 60 %. Вследствие его неполноценного использования наша страна ежегодно недополучает около 2,5 млрд. долл. Его эффективное использование станет возможным только в случае реновации собственного флота, восстановления нормальной работы судоходной, судоремонтной и судостроительной отраслей. Реализация мероприятий восстановления судоходной отрасли невозможна без объединения усилий всех предприятий морехозяйственного комплекса.

Исследование состояния судоходной области Украины, которая находится в кризисном положении, позволило определить наиболее перспективные направления относительно ее реновации.

Для решения поставленной задачи автором была разработана Концепция управления судоходством в Украине, в результате внедрения которой на государственном уровне возможно достичь:

- увеличение налоговых поступлений в бюджет;
- увеличение доходной части Пенсионного фонда страны;
- повышение контроля работы украинских моряков на судах, которые работают под иностранными флагами;
- уменьшение количества проблем, связанных с выплатой компенсаций морякам и их семьям в момент ареста или захвата судна пиратами через страховые компании;
- повышения эффективности использования морских кадров в экономике страны;
- постоянной загруженности украинского флота;
- получение валютной выручки государством от новообразованного Центрального брокерского управления в виде налогов.

При реализации данной Концепции в украинский бюджет будет зачислено не менее 0,5 % от фрахта, полученного через ЦБУ в Украине (по данным Государственного статистического управления в 2008-2009 гг. было переработано 180-190 млн. тонн грузов), а пенсионный фонд получит не менее 15% от заработка моряка, полученного за границей.

Автором также разработана система антикризисного менеджмента судоходных компаний Украины, в основу которой входят мероприятия по обновлению украинского флота: создание Акционерной судоходной компании для строительства судов согласно новым экологически безопасным технологиям, направления изменения кадровой политики судоходных компаний Украины с помощью систем стимулирования, таких как увеличение заработных плат и введение дополнительного страхования от пиратских нападений.

Создание Акционерной судоходной компании поможет полностью восстановить судоходную область в Украине, остановить отток квалифицированных морских кадров, вернуть Украине конкурентное преимущество в сфере международных торгово-экономических отношений, использовать нововыстроенные суда для рационального природопользования, используя высококвалифицированные морские кадры и потенциал в полном объеме для обеспечения энергетической независимости нашего государства при добыче полезных ископаемых (например, сероводорода) из глубин Черного моря.

**Выводы.** Анализ проблем современного торгового флота Украины и его роли в экономическом развитии страны позволяет сделать следующие выводы.

1. Чтобы пользоваться своим флотом самостоятельно, нужна национальная грузовая база в виде балкеров, танкеров, газовозов и других типов судов разного тоннажа. Государственная политика, заручившись банковским обеспечением, должна реально повернуться лицом к проблеме развития отечественного судоходства как важнейшего источника пополнения государственного бюджета. Необходимо обеспечить государственный заказ на новые суда, которые будут работать на народное хозяйство с низкой кредитной ставкой (до 5%) на 5-7 лет. Только одно универсальное судно дедвейтом 10000 тонн при таких условиях кредитования за 7 лет принесет чистую прибыль в размере трёх миллионов долларов США.

2. Необходимо наличие механизма квотирования перевозок внешнеторговых грузов, чтобы какая-то их часть (от 20 до 40%) гарантированно предназначалась для отечественного тоннажа. И только в случае отсутствия свободного флота под украинским флагом, эта доля шла иностранным перевозчикам.

3. Действенной инвестиционной программой будет сосредоточение всего украинского флота в одном управлении на основе согласия и равноправия заинтересованных сторон в виде Акционерной судоходной компании, в состав которой должны войти не менее 30 предприятий, заинтересованных в развитии всех сфер морехозяйственного комплекса Украины.

4. При запуске (восстановлении) отрасли морских перевозок, она сможет приносить в бюджет государства около 40 млрд. гривен в год,

вернуть утраченные квалифицированные морские кадры для работы на благо экономики Украины.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Как помочь отечественному судовладельцу? [Электронный ресурс] / А.Н. Гацан // Порты Украины. – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com/ru/2000-6/sudohod-3.htm>.

2. Инвестиционная привлекательность морского и речного транспорта РФ [Электронный ресурс] // Морское инженерное бюро. – Режим доступа: <http://www.meb.com.ua>.

3. Фрахтові ставки на коротких маршрутах Європи зросли // Транспорт – 10.02.2010. – № 6 (590). – С. 21-23.

4. Голиков А.П. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: [навч. посіб.] / А.П. Голиков, А.Г. Дейнека, Н.А. Казакова. – Харків: Олант, 2002. – 320 с.

#### **Гацан О.А. РОЛЬ СУДНОПЛАВСТВА У ПІДВИЩЕННІ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

*Розглядаються сучасні проблеми флоту України і кадрової політики у сфері судноплавства та пропонуються шляхи їх вирішення з точки зору судовласника.*

*Ключові слова: флот, судноплавство, кадри, морські спеціалісти, екіпаж, енергетичні ресурси, морський та річковий транспорт.*

#### **Gatsan E.A. A ROLE OF SHIPPING IN INCREASING THE ECONOMICAL POTENTIAL OF UKRAINE**

*Modern problems of Ukrainian fleet and manpower policy in the sphere of shipping and ways of their solving from ship-owner's point of view are considered.*

*Key words: fleet, shipping, staff, sea professionals, crew, energy resources, sea and river transport.*