

DOI: 10.15276/ETR.05.2023.10
DOI: 10.5281/zenodo.10614150
UDC: 656.6
JEL: G20, O16, R49

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

PREREQUISITES FOR THE DEVELOPMENT OF SHIPPING UKRAINE

Oleksii M. Kotlubai, Doctor of Economics, Professor
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0002-7120-4399
Email: tkf@ukr.net

Inna V. Poznanska, Doctor of Economic Sciences, Senior Research
Odesa National Economic University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0001-7343-6663
Email: poznan75@gmail.com

Received 01.10.2023

Котлубай О.М., Познанська І.В. Передумови розвитку судноплавства України. Оглядова стаття.

У статті надано висвітлення можливих підходів до формування економічно привабливих умов експлуатації суден після перемоги, що сьогодні є головною метою економічної науки морської галузі. З цього приводу основним завданням публікації є реалізації стратегічних цілей у судноплаванні, необхідність забезпечити конкурентні переваги зовнішній торгівлі України та ефективність роботи на світовому фрахтовому ринку. Крім розміру загального дедвейту в статті наведено підходи до встановлення економічно доцільної кількості одиниць флоту яка відповідатиме умовам досягнення найменшого ризику імовірності безвартного функціонування кожної судноплавної компанії, маючи на увазі, що існує оптимальна кількість суден при якій втрати понесені одним судном компенсуються прибутком який отримує інший флот. У висновках надано рекомендації щодо розвитку судноплавства України.

Ключові слова: ефективність, морська торгівля, судноплавна компанія, менеджмент, конкурентні переваги, інвестиції

Kotlubai O.M., Poznanska I.V. Prerequisites for the Development of Shipping Ukraine. Review article.

The article provides coverage of possible approaches to the formation of economically attractive conditions for the operation of ships after the victory, which today is the main goal of the economic science of the maritime industry. In this regard, the main task of the publication is the implementation of strategic goals in shipping, the need to ensure the competitive advantages of Ukraine's foreign trade and the efficiency of work on the global freight market. In addition to the size of the total deadweight, the article provides approaches to establishing an economically feasible number of fleet units that will meet the conditions for achieving the lowest risk of the probability of loss-free operation of each shipping company. This is due to the fact that there is an optimal number of ships in which the losses incurred by one ship are compensated by the profit received by another fleet. The conclusions provide recommendations for the development of shipping in Ukraine.

Keywords: efficiency, life cycle, maritime trade, risk, management, competitive advantages, investments

Проблема привабливості інвестицій в розвиток морського судноплавства й удосконалювання його взаємодії за критеріями адекватності глобалізації полягає в тому, що ефект морської транспортної діяльності не має в ньому безпосереднього прояву, а утвориться в інших галузях економіки, у першу чергу, у вантажовласників. У свою чергу, держава, за допомогою підтримки морського комерційного судноплавства, повинна створювати умови для перерозподілу ефекту, що утворився у вантажовласників, на користь морської галузі. Сказане вище визначає необхідність наявності механізму, що забезпечує ефективність управління економічними результатами всіх учасників ринку морська торгівля. Дана обставина обумовлена тим, що самі по собі ринкові механізми в умовах глобалізації безпосередньо не здатні забезпечити привабливість інвестиції у судноплавство у зв'язку з надто низькою нормою прибутку на капітал.

Для забезпечення економії на масштабах і диверсифікованості виробництва перевізнику доводиться, як правило, здійснювати великі інвестиції в сучасний флот і створення логістичних систем. Крім того, потрібна берегова інфраструктура, включаючи спеціалізовані термінали, причали, автомобільний і залізничний транспорт, тощо. Все це потребує значно великих інвестицій і тому використання цієї інфраструктури ґрунтується на встановленні договірних відносин між перевізниками і власниками відповідного устаткування, а в ряді випадків призводить до злиття чи вертикальної інтеграції й інших форм об'єднань.

Великі судноплавні компанії, як правило, мають більше можливостей для одержання доступу до берегового устаткування і на більш сприятливих умовах, ніж малі, крім того вони

мають більше можливостей і для інвестування в це устаткування у необхідному їм напрямку.

У загальному випадку нормальний рівень розвитку національного морського транспорту з урахуванням особливостей прояву зовнішньоекономічних факторів повинний установлюватися за критеріями забезпечення конкурентних переваг зовнішній торгівлі й ефективної участі в перевезеннях вантажів світового фрахтового ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Підходи до формування економічно привабливих умов експлуатації та розвитку торговельного судноплавства розглядалися і розглядаються Clarkson Research Shipping Intelligence Weekly; Review of Maritime Transport. На сторінках Європейського видання Bloomberg у травні 2012 р. [1] Ніклас Магнуссон писав про залучення особливо прискіпливого відношення банків у питання фінансуванні судноплавства. «Капітал буде дефіцитним протягом наступних кількох років, і це прогалина, яку необхідно подолати», – сказав Ханс Крістіан К'елсруд, керівник відділу судноплавства Nordea Bank AB, четвертого у світі кредитора в галузі судноплавства «Фонди прямих інвестицій хочуть позиціонувати себе для зростання та кращого ринку за рік-два» [2]. Наприкінці 2012, відповідно до даних, зібраних Bloomberg, Overseas Shipholding повідомляв про чисті збитки 13 кварталів поспіль, оскільки ставки на танкери впали майже на 96%, про що є відповідні публікації таких авторів як: Філ Мілфорд, Стівен Черч та Тіффані Кері Steven Church, Phil Milford й Tiffany Kary [3, 4].

Розвиток національного судноплавства розглядався і продовжує розглядатися рядом вчених України вченими професорами: Г.С. Махуренко, М.Т. Примачовим, Є.М. Вінніковим., Л.Л. Новіковою, М.Я. Постановом та іншими, серед яких безпосередньо автором цієї статті, опубліковано понад 200 наукових публікацій з цього приводу [5]. В цих працях розглядалися загальні питання, які не враховували сучасний військовий стан і особливі вимоги безпеки, які будуть вимагати інвестори навіть після закінчення війни, а притаманні звичайним, суто ринковим умовам економічного розвитку. Розвиток морського судноплавства України сучасності майже неможливий у зв'язку з військовими діями, та, відповідно, механізмів залучення інвестицій не працює. Щодо економічно привабливих умов експлуатації суден, то мова про них взагалі не іде. Але на майбутнє висвітлення можливих підходів до формування сприятливих умов після перемоги і постає головним завданням економічної науки морської галузі на сьогодні.

Завдання дослідження. Таким чином, висвітлення можливих підходів до формування економічно привабливих умов експлуатації суден після перемоги, сьогодні є головною метою економічної науки морської галузі. З цього

приводу основним завданням публікації є реалізації стратегічних цілей у судно-плавстві, необхідність забезпечити конкурентні переваги зовнішній торгівлі України та ефективність роботи на світовому фрахтовому ринку.

При інших однакових випадках конкурентні переваги зовнішній торгівлі України, тобто фрахтову незалежність можна розглядати як можливість впливати на рівень фрахтових ставок на тому фрахтовому ринку, якій є пріоритетним для нашої країни.

Крім того, важливим завданням є врахування минулих та перспективних політичних зрушень. Так, відміна протекціоністських заходів у США, по відношенню до власної металургійної галузі, що сталася восени 2003 року сприяла просуванню дешевого металу з Китаю та інших країн ПСА і відповідно за умови свого продовження відкрив певну нішу в цих країнах для Української металопродукції [6, 7].

Поширення конкуренції на Середземноморському ринку перевезень малим тоннажем при наявності в Україні двох досить успішно працюючих на цьому ринку компаній за умови скорочення обсягів перевезень на Середземноморському напрямку ставить питання доцільності підтримувати в подальшому стратегію розвитку флоту малого тоннажу, оскільки це може призвести до жорстокої конкуренції між українськими компаніями які вже працюють на цьому ринку, тобто АК Укррічфлот та ВАТ Українське Дунайське пароплавство. У той же час, відсутність в Україні флоту здатного забезпечити балкерні перевезення на великій відстані несприятливо позначиться на конкурентоспроможності її стратегічних експортоорієнтованих видах економічної діяльності.

Слід також враховувати, що вплив на ринкову ціну за умов конкуренції, що приближається до чистої, можна здійснювати, якщо є можливість володіти приблизно 10% загального обсягу ринку. Якщо ринок наближається до монопольного, то для впевненого впливу на ціну необхідно володіти більш ніж 50% ринку. Монополізованим вважається ринок, якщо 3 найбільших з його учасників володіють більш ніж 50% його.

Виклад основного матеріалу дослідження

Пріоритетними, для української держави слід вважати перш за все фрахтові ринки, металу, насипних та навальних вантажопотоків, що зароджуються в Україні. Як для більшої кількості трампових ринків, ці ринки не слід вважати повністю монополізованими, але не можна їх вважати і повністю відкритими (чистими). Для впевненого впливу на рівень ціни на подібних ринках світова практика передбачає необхідність володіння приблизно 30-40 його відсотками.

Таким чином, для здійснення фрахтової незалежності Україна повинна мати можливість забезпечити власні потреби у перевезеннях стратегічних експортних вантажів в обсязі приблизно 14-15 млн. т.

Оскільки, прогнозні данні свідчать про неминучий зсув, починаючи з 2026 року у структурі напрямків перевезень вантажопотоків стратегічних вантажів з Середземноморських країн, Центральної та Західної Європи на інші регіони світу, для зазначеного обсягу перевезень буде потрібно приблизно 2,4 млн. т. дедвейту. Слід вважати, що при такий структурі та обсягах перевезень середній дедвейт флоту складатиме приблизно 25 тис. т.

Вважаючи, що вартість однієї тисячі тон дедвейту при будівництві флоту дорівнює приблизно \$0,6-0,7 млн., програма будівництва нового флоту коштуватиме приблизно \$1,7 млрд. це більш ніж у 250 разів перевищує, наприклад, річний прибуток усіх портів України. З урахуванням можливого часткового придбання суден second hand віком приблизно 10 років та фрахтування частки флоту у бербоут чартер, ця сума може зменшитися до \$1,1 млрд., що не є принциповим, бо такі кошти у галузі зараз відсутні. Максимум, що можна очікувати від теперішньої діяльності галузі – це \$10-20,0 млн. на рік, як результат економії на оптимізації завантаження портів, у той час, коли тільки річні відсотки по кредитах складатимуть близько \$100 млн [7]. Інакше кажучи, забезпечити конкурентні переваги української зовнішньої торгівлі можливо тільки на підставі створення передумов якнайширшої участі вантажоутворюючих галузей в створенні власного торговельного флоту, як найважливішого чинника збереження у майбутньому існуючих ринків збуту зовнішньоторговельних вантажів України.

Свого часу для реалізації подібної мети було створене Об'єднання «Український комерційний флот».

Саме на здійсненні балкерних перевезень на великі відстані і повинна була майбутньому зосередитись діяльність цієї компанії. Але через некомпетентні дії Мінтрансу України у 2002-2003 роках, Об'єднання не змогло реалізувати поставлену мету і було перетворено у звичайну ДСК флоту малого тоннажу [8].

Підйом ринку балкерних перевезень, що почався у 2003 році, призводить до того що українські перевізники втрачають, а українські судовласники не заробляють кошти, і останні достаються іноземним перевізникам [9, 10]. Таким чином, створення декількох балкерних компаній, які зосередилися на виконанні відповідних перевезень на сьогодні стає ще більш актуальним.

Необхідний дедвейт флоту для функціонування компанії за умови самофінансування, тобто, коли отриманий компанією прибуток за повний строк служби основних засобів дорівнюватиме відбудовній вартості основних засобів первісного обсягу може бути встановлений наступним чином:

$$\sum_{t=1}^T [\eta * T_3 (1+e)^{(t-T)} * DW] + l * Dw = k * DW_t \quad (1)$$

де DW_t – шукана величина сумарного дедвейту флоту компанії;

η – прибуток однієї тони дедвейту за добу експлуатації;

T_3 – експлуатаційний період;

e, ε – коефіцієнти дисконтування відповідно поточних результатів і вартості тони дедвейту;

k – вартість однієї тони дедвейту флоту;

d – доля дедвейту, яку передбачається оновити за період T ;

T – період оновлення;

l – прибуток від реалізації однієї тони дедвейту;

Dw – сумарний дедвейт, що підлягає реалізації.

Крім розміру загального дедвейту необхідно встановити економічно доцільну кількість одиниць флоту яка відповідатиме умовам досягнення найменшого ризику імовірності безвтратного функціонування кожної судноплавної компанії, маючи на увазі, що існує оптимальна кількість суден при якій втрати понесені одним судном компенсуються прибутком який отримує інший флот. Практика експлуатаційної роботи показує, що так, чи інакше з кожним судном один раз на рік трапляється ризик тієї, чи іншої пригоди. Це може бути або ризик навалу на причальну стінку, або ризик порушення членами екіпажу якихось місцевих санітарних, карантинних еміграційних норм та правил, ризик якості проблеми з вантажем тощо. При цьому реалізація презумпції винуватості морського перевізника, яка закладена у морському праві, потребує необхідності надання з його боку доказів своєї невинності. Цей процес може носити досить тривалий час і як правило супроводжується затриманням судна в забезпечення виконання морським перевізником позовних вимог. Необхідність якомога скорішого звільнення судна у цьому випадку пов'язана з необхідністю надання фінансової застави, що можна зробити маючи або гроші, або майно, під заклад якого надається фінансова застава для звільнення затриманого судна. Тобто, при експлуатації одного судна, компанія має дуже високий ризик імовірності його втрати, не будучи навіть винною у порушенні якихось правил, а просто через збіг обставин і тривалості судового розгляду. Прикладів подібних явищ можна привести дуже багато. Більше того значна більшість з них не пов'язана з якимись помилками, або недоврахуваннями, а є простим збігом обставин. Ось один з них. Наприкінці 2001 року турецький судовласник відфрахтував українському вантажовласнику судно дедвейтом близько 1000 т під перевезення зерна з порту Керч на один з портів Туреччини. Після завантаження близько половини вантажопідйомності, зерно у вантажовласника скінчилося і судно вийшло на демередж. Вантажовласник сподівався докупити на біржі необхідну кількість вантажу, перерахував гроші за нього, але вантаж своєчасно не потрапив у порт як не потрапив туди і взагалі. З 50% завантаженням насипним вантажем, капітанія порту не дала судну дозволу на вихід у рейс і воно

вимушено було чекати повного завантаження, або штивки мішковим вантажем у п'ять слоїв. Ані мішків, ані зерна для засипки у ці мішки не було. Не було також у фрахтувальника ні грошей, ні будь-якого майна, щоб компенсувати втрати судна і забезпечити його вихід у море. Через місяць у фрахтувальника скінчився строк дії експортної ліцензії і встало питання о необхідності вивантаження судна. Оскільки єдиним забезпеченням компенсації витрат по вивантаженню було само судно, то всі витрати порту були покладені на судновласника і судно затримано до їх сплати. У свою чергу, агент судновласника – керченський Інфлот якихось суттєвих дій для захисту свого принципала не прийняв. Щоб звільнити судно знадобилось втручання міністерства закордонних справ Туреччини.

Різні фахівці по-різному оцінюють імовірність банкрутства судноплавної компанії яка володіє і сама експлуатує одно судно. Такі оцінки в трамповому суднопластві розбігаються в інтервалі від 30 до 50 відсотків, в залежності від дедвейту та призначення судна. Вони зменшуються зі зменшенням дедвейту і навпаки підіймаються з його ростом. З залученням кожного додаткового аналогічного судна ця імовірність зменшується приблизно на 60-65 відсотків, але при досягненні певної кількості одиниць флоту, імовірність крупних фінансових втрат починає плавно підвищуватись з ростом кількості суден. Це обумовлено тим, що з підвищенням кількості одиниць флоту зростає імовірність того, що судовий менеджмент припуститься помилок у зв'язку з ускладненням об'єкту управління, а також з тим, що при досягненні певної кількості одиниць флоту зростає транспортний потенціал і судноплавна компанія перестає бути сумлінним конкурентом, тобто починає суттєво впливати на ринок, а це означає, що вона одержує все зростаючу протидію з боку конкурентів. Невипадково, при будівництві організаційно-економічних структур у світі почали додержуватися принципу «бути невеликим – чудово» Це обумовлює, що ефективність функціонування компанії буде монотонно убутною функцією кількості суден. В залежності від ступеню монополізації ринку, сумарного дедвейту, призначення флоту, гранична кількість суден, при якій забезпечуватиметься достатньо велика імовірність ефективного функціонування буде істотно різною. Вважається, що для балкерів дедвейтом 30-50 тис. т. це значення знаходиться приблизно коло 100 одиниць флоту. Зрозуміло, що введення центрів прибутку, оформлення власності на флот по принципу одна компанія – одно судно, вносять відповідні корективи в зазначені оцінки, але загальні засади їх отримання залишаються незмінними. Складність отримання результатів обумовлюється також відсутністю відповідної статистики, але загальновідомо, що оцінка оптимальної кількості одиниць флоту є функцією імовірності ефективного функціонування при розподілі ризиків на більшу кількість суден

компанії та імовірності погіршення якості менеджменту при ускладненні об'єкта управління (збільшення кількості суден). Виходячи з цього оптимальна кількість одиниць флоту судноплавної компанії може бути встановленою виходячи з наступного:

$$\max F = [1 - 1/\exp(n)] * (1 + \varepsilon)^{(-n)} \quad (2)$$

де n – кількість суден, $n = \overline{1, N}$;

ε – коефіцієнт що обумовлює закономірність погіршення якості управлінських рішень.

Імовірність ефективної діяльності судноплавної компанії, тобто знаходження у заданому стані підвищується зі ростом кількості суден до оптимального значення, а потім поступово зменшується у зв'язку з ускладненням управління і зростом імовірності можливих помилок. Тому значення величини ε , за звичаєм, приймається на рівні 0,001 +/- 0,0005, що в принципі відповідає імовірності уникнення помилок при прийнятті управлінських рішень на рівні 0,999 +/- 0,0005. У свою чергу імовірність можливих втрат при збільшенні кількості суден відображається зворотною величиною експоненти кількості одиниць флоту. Добуток цих величин, який і відображає імовірність ефективного (у даному випадку – безбиткового) функціонування компанії. Як витікає з розрахунків по формулі 2, найбільш доцільною кількістю у власності компанії є 6-15 суден, приблизно однакового дедвейту. В цьому випадку досягається найвища імовірність безбиткової роботи компанії. При підвищенні кількості одиниць флоту до 100 і більше, слід прибгати до реструктуризації управління компанією за принципом 6-8 суден в одному центрі прибутковості. Одночасно з цим слід розділяти функції володіння і управління флотом компанії.

Згідно до розробленої методики, та результатів аналізу ринку фрахтового тоннажу в якості вхідних параметрів, які будуть формувати результати діяльності компанії були встановлені наступні:

- середній дедвейт флоту компанії;
- середня будівельна вартість однієї тони дедвейту;
- середній прибуток за добу на одну тону дедвейту флоту компанії;
- найменша початкова кількість одиниць флоту;
- доля прибутку, що спрямовуватиметься на відновлення флоту;
- імовірність ризику;
- життєвий цикл експлуатації флоту;
- середньорічна подовженість експлуатаційного періоду;
- середній вік діючого в компанії флоту.

Тобто діяльність флоту слід моделювати при наявності не менш як 8 ступенів свободи.

У якості вихідних параметрів отримувались результати про період окупності початкової кіль-

кості суден компанії етапності відновлення флоту, динаміці норми прибутку на капітал компанії, точкової оцінки NPV по роках діяльності.

Проведені дослідження дозволили встановити граничні параметри, при яких робота флоту компанії дозволить здійснювати ефективну діяльність і спрямовувати необхідні кошти на розширене відтворення власного флоту. Основним з параметрів є розмір середнього прибутку на тону дедвейту флоту компанії. Його розмір повинен знаходитись близько 25 центів за добу на одну тону дедвейту флоту компанії і ні в якому разі не повинен бути нижчим за 16 центів в середньому за весь термін функціонування, а в перші вісім років не може знижуватись за 20 центів. Це дуже важко зробити при експлуатації флоту на відкритому ринку, але може бути досягнуто у разі залучення достатньо високо-тарифної вантажної бази при роботі на умовах послідовних рейсів. Результати виконаних розрахунків для різних вхідних параметрів функціонування враховують таке. Для судна дедвейтом 25 тисяч тон на сьогоднішній час чартерна ставка складає близько 10 тис. доларів на добу, а витрати віднесені на тайм чартерну собівартість складатимуть від 3750 до

6300 доларів на добу. Перша цифра розрахована без урахування амортизації, а друга – з урахуванням нормальної амортизації за розміром 6,7% річних. Таким чином, середній прибуток однієї тони дедвейту за добу складатиме від 25 до 15 центів тобто вписується у необхідні рамки.

Компанія отримує 6 суден дедвейтом 25000 тон кожне, загальною вартістю 75 млн. доларів і в продовж 8 років здійснює процес окупності отриманого флоту, спрямовуючи на це 85% валового прибутку. Починаючи з 9-го року флот компанії за рахунок власних коштів збільшується в середньому на одне судно кожні два роки і на двадцятому році зростає у двічі. Він складається з 6 суден віком 20 років і 6 суден середнім віком 6,8 років, найстарішому, з котрих буде 11 років. Крім того накопичений на цей же період чистий прибуток компанії складатиме 8 млн. доларів. Продавши на металобрухт 6 двадцятирічних суден, компанія отримує 4,5 млн. доларів, яких разом з накопиченим прибутком достатньо для придбання ще одного нового судна. Таким чином на 21-му році флот компанії складатиме 7 суден, середнім віком 6,7 років, найстарішому з котрих буде 12 років.

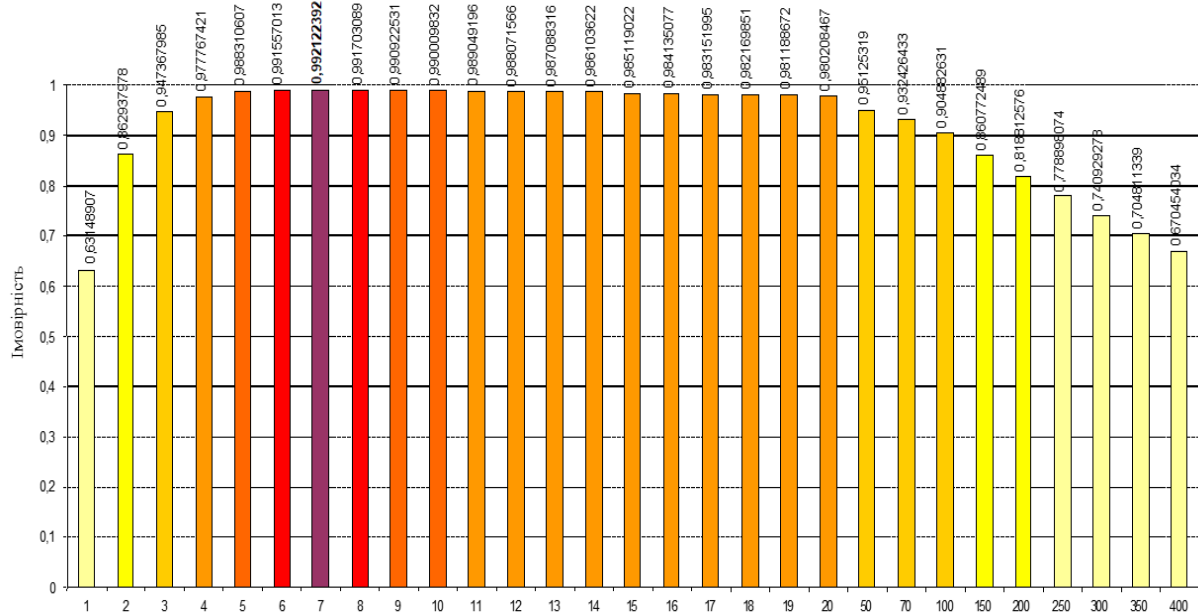


Рисунок 1. Розподіл функцій оптимальності кількості одиниць флоту

Джерело: власна розробка авторів

Цей флот за рік зароблятиме 9,25 млн. доларів, з котрих 85%, що направлятимуться на розвиток складатиме 7,8 млн. доларів. При ринковій вартості 12 річного судна у 50% від нового, продаж його дасть компанії ще 6 млн. доларів для придбання нового. Таким чином, при продажу кожні 1-2 роки найстарішого судна, компанії разом з отриманим прибутком вистачить коштів на придбання нового і вона починає функціонувати повністю за власні кошти в режимі самофінансування при кількості суден 7-8 одиниць з середнім їх віком 6,5 років. Якщо ж

підвищити середній вік флоту лише на один – півтора роки, продаючи найстаріше судно кожні 3 – 3,5 роки, можливо одночасно вводити в експлуатацію вже 2-х судна, тим самим здійснюючи процес розширеного відтворення флоту за власні кошти компанії.

Такий сценарій розвитку судноплавства в Україні слід вважати найперспективнішим. Однак залишається відкритим питання: хто візьме не себе сміливість і відповідальність зробити перший крок у цьому напрямку.

Висновки

У загальному випадку нормальний рівень розвитку національного морського судноплавства з урахуванням особливостей прояву зовнішньоекономічних факторів повинний установлюватися за критеріями забезпечення конкурентних переваг національної зовнішньої торгівлі й ефективної участі в перевезеннях вантажів світового фрактового ринку.

Відповідно до цього, необхідно створювати власну систему торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де усі ланки (виробництво, споживання, торгівля і транспортування) знаходяться в тісному взаємозв'язку (торгівельно-промислове судноплавство). Це особливо важливо в умовах нинішньої гострої конкуренції, коли кожному учаснику ринку потрібно вишукати ресурси доданої вартості.

Пріоритетними для української держави слід вважати перш за все фрактові ринки, металу, насипних та навалних вантажопотоків, що зароджуються в Україні.

Уже в даний час відзначається стійка тенденція обмеження доступу і витиснення з цих ринків українських виробників і перевізників. При цьому по всіх прогнозах, тверда цінова конкуренція буде рости.

Для впевненого впливу на рівень ціни на подібних ринках світова практика передбачує необхідність володіння приблизно 30-40 його відсотками. Таким чином, для забезпечення фрактової незалежності Україна повинна мати можливість забезпечити власні потреби у перевезеннях стратегічних експортних вантажів в обсязі приблизно 14-15 млн. т. Оскільки, прогнозні данні свідчать про неминучий зсув, починаючи з 2006 року у структурі напрямків перевезень вантажопотоків стратегічних вантажів з Середземноморських країн, Центральної та Західної Європи на ПСА та Китай, для освоєння зазначеного обсягу перевезень буде потрібно приблизно 2,4 млн. т. дедвейту.

Оптимістичний прогноз побудовано на засадах, що 85% прибутку буде направлятися на відбудову флоту, з отриманням податкового кредиту на строк на 2 роки перевищуючий термін окупності флоту, розміру прибутку на одну тону дедвейту у перші 7-9 років на рівні 0,22 USD за добу і в середньому за період, що розглядається – на рівні не нижче 0,14 USD. Засади песимістичного прогнозу передбачають повне звільнення від будь якого оподаткування, при 0,18 USD прибутку однієї тони дедвейту за добу в перші 7-9 років і в середньому за весь термін, що розглядається – на рівні не нижче ніж 0,115 USD прибутку за добу. Песимістичний і оптимістичний прогнози, в обох випадках, на кінець періоду, що розглядається, показують можливість досягти обсягу дедвейту національного флоту, який забезпечуватиме фрактову незалежність зовнішньої торгівлі України.

Таким чином, необхідно:

- негайно розробити та почати реалізовувати не пізніше початку 2025 року систему заохочення основних вантажовласників у будівництві власного флоту з тим, щоб реальне його будівництво почалося приблизно з 2026-2027 років;
- забезпечити на кінець 2035 року наявність національного флоту, здатного здійснити самофінансування розвитку національного судноплавства, який перевозитиме не менш 40% основних стратегічних вантажів власної торгівлі України у 2032-2035 роках;
- досягти сумарного дедвейту національного флоту на кінець 2035 у обсязі 1,5, а на кінець 2038 року в обсязі не менш 2,4 млн.т;
- створити систему запобігання монополізації ринку морських перевезень України в лінійному секторі судноплавства в Україні;
- застосувати заохочувальні заходи по поданню повної та об'єктивної статистичної інформації усіма суб'єктами господарювання морської діяльності;
- забезпечувати відповідність рівень усіх видів нагляду за проектуванням, будівництвом та експлуатацією флоту
- передбачити в органах державного управління діяльністю галузі:
- систему відповідних органів забезпечення і контролю безпеки судноплавства та інших технічних, адміністративних, соціальних питань з боку держави прапору та порту;
- систему органів контролю за дотриманням правил сумлінній конкуренції на ринках морських перевезень та іншій діяльності;
- систему органів по організації та контролю за здійсненням судового менеджменту національними менеджерськими компаніями;
- ініціювати створення національного оператора інтермодальних перевезень та національного фрактового центру;
- забезпечити поступове перетворення державних судноплавних компаній у національні компанії судового менеджменту
- при обґрунтуванні варіантів поповнення флоту додержуватись принципів оптимальності співвідношення різних типів і вантажопідйомності суден відповідно до структури та обсягів перевезень;
- використовувати сучасні проектні рішення, що відповідають міжнародним стандартам та вимогам;
- при будівництві флоту як за правило додержуватись серійності суден та їх типізації;
- при будівництві флоту забезпечувати пріоритетність вітчизняної суднобудівної промисловості;
- розробляти прогресивні інформаційні технології статистичного обліку
- створити Науково-технічну Раду Мінрегіону для експертизи інноваційних проектів та прийняття стратегічних рішень з розвитку судноплавства.

Abstract

The article provides coverage of possible approaches to the formation of economically attractive conditions for the operation of ships after the victory, which today is the main goal of the economic science of the maritime industry. In this regard, the main task of the publication is the implementation of strategic goals in shipping, the need to ensure the competitive advantages of Ukraine's foreign trade and the efficiency of work on the global freight market. All other things being equal, the competitive advantages of Ukraine's foreign trade, that is, freight independence, can be considered as an opportunity to influence the level of freight rates on the freight market, which is a priority for our country. In addition, an important task is to take into account past and future political developments.

Priority for the Ukrainian state should be considered first of all freight markets, metal, bulk and bulk cargo flows emerging in Ukraine. As with most trump shipping markets, these markets should not be considered completely monopolized, but they cannot be considered completely open (pure) either. In order to reliably influence the price level in such markets, world practice predicts the need to own approximately 30-40% of it.

Thus, in order to achieve freight independence, Ukraine must be able to meet its own needs in the transportation of strategic export cargoes in the amount of approximately 14-15 million tons.

The rise of the bulk transportation market, which began in 2003, leads to the fact that Ukrainian carriers lose, and Ukrainian shipowners do not earn money, and the latter go to foreign carriers. Thus, the creation of several bulk companies, which focused on the execution of relevant transportations, is becoming even more relevant today.

The necessary deadweight of the fleet for the operation of the company under the condition of self-financing, that is, when the profit received by the company for the full service life of the fixed assets will be equal to the replacement value of the fixed assets. It's initial volume can be established according to the approach given in the article, which creates conditions for the efficiency of the shipping company.

In addition to the size of the total deadweight, the article provides approaches to establishing an economically feasible number of fleet units that will meet the conditions for achieving the lowest risk of the probability of loss-free operation of each shipping company. This is due to the fact that there is an optimal number of ships in which the losses incurred by one ship are compensated by the profit received by another fleet.

The conclusions provide recommendations for the development of shipping in Ukraine.

Список літератури:

1. Bloomberg (2011). Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight. 23 May. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html>.
2. Bloomberg (2012). General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html>.
3. Bloomberg (2013b). Overseas shipholding group files for bankruptcy. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html>.
4. Chinadaily.com (2013). EXIM bank to finance Greek ship owners. 21 May. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm.
5. Котлубай О. Узагальнення досвіду використання джерел фінансування будівництва судна / О. Котлубай // Розвиток методів управління та підприємництва на транспорті, № 3 (80), 2022 – С. 6-15.
6. Clarkson Research Services (2013a). Shipping Intelligence Network – Timeseries. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx>.
7. KPMG (2012). Ship Financing in Flux: Searching for a New Course. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kpmg.com/UK/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/PDF/Market%20Sector/Transport/ship-financing-in-flux.pdf>.
8. Lloyd's List (2013a). Opinion poll predicts tanker bankruptcies. 10 January. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece>.
9. Lloyd's List (2013b). Clock is ticking on tanker company bankruptcies. 18 January. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece>.
10. Lloyd's List (2013c). Nor-Shipping: Norway's export credit agency favours safety and crew competence. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece>.

References:

1. Bloomberg (2011). Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight. 23 May. Retrieved from: <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html> [in English].
2. Bloomberg (2012). General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt. Retrieved from: <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html> [in English].
3. Bloomberg (2013b). Overseas shipholding group files for bankruptcy. Retrieved from: <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html>.
4. Chinadaily.com (2013). EXIM bank to finance Greek ship owners. 21 May. Retrieved from: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm [in English].
5. Kotlubai O. (2022). Generalization of experience in the application of financing sources for construction of vessel. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 3 (80), 6-15 [in Ukraine].
6. Clarkson Research Services (2013a). Shipping Intelligence Network – Timeseries. Retrieved from: <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx> [in English].
7. KPMG (2012). Ship Financing in Flux: Searching for a New Course. Retrieved from: <http://www.kpmg.com/UK/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/PDF/Market%20Sector/Transport/ship-financing-in-flux.pdf> [in English].
8. Lloyd's List (2013a). Opinion poll predicts tanker bankruptcies. 10 January. Retrieved from: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece> [in English].
9. Lloyd's List (2013b). Clock is ticking on tanker company bankruptcies. 18 January. Retrieved from: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece> [in English].
10. Lloyd's List (2013c). Nor-Shipping: Norway's export credit agency favours safety and crew competence. Retrieved from: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece> [in English].

Посилання на статтю:

Котлубай О.М. Передумови розвитку судноплавства України / О.М. Котлубай, І.В. Познанська // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2023. – № 5 (69). – С. 104-111. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/files/archive/2023/No5/104.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.05.2023.10. DOI: 10.5281/zenodo.10614150.

Reference a Journal Article:

Kotlubai O.M. Prerequisites for the Development of Shipping Ukraine / O.M. Kotlubai, I.V. Poznanska // Economics: time realities. Scientific journal. – 2023. – № 5 (69). – P. 104-111. – Retrieved from <https://economics.net.ua/files/archive/2023/No5/104.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.05.2023.10. DOI: 10.5281/zenodo.10614150.

