



**Vladimir N. Parsyak**  
Парсяк  
Владимир  
Никифорович

УДК 338.012(26)  
П18

## **INSTITUTIONALISM THEORY AND THE FUTURE OF UKRAINIAN SHIPBUILDING INDUSTRY**

**ТЕОРИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛИЗМА И БУДУЩЕЕ СУДОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ**

**DOI 10.15589/SMI. 2015.02.10**

**Vladimir N. Parsyak**

В. Н. Парсяк, д-р экон. наук, проф.  
vladymyr.parsyak@nuos.edu.ua  
ORC ID: 0000-0002-4756-8977

*Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Nikolaev*

*Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, г. Николаев*

**Abstract.** The author's vision of the theory of institutionalism and its specific display in relation to the maritime activities, i.e. marinism, is stated in the article. The conclusion, that solution of the problems faced by the domestic shipbuilding industry lies in the sphere of development and implementation of the reasonable and balanced state maritime policy, is made. The arguments in favour of the statement, that work of maritime economics enterprises is subordinated to a great number of executive power bodies, the coordination level of which is poor, are represented. The priority actions that can initiate the revival of Ukraine as a maritime state are suggested. Among them, first of all is the creation by the state such conditions that will make investments in high-tech industry attractive for domestic and foreign business. The next important step is the formation of demand for products of shipyards through the motivation of business activities in the branches of maritime economy: goods transportation, mining, fishing and mariculture, recreation and tourism, ports activities.

**Keywords:** maritime economy; shipbuilding; institutionalism; marinism; maritime activities; state maritime policy.

**Аннотация.** Изложено авторское видение теории институционализма и её специфического проявления в отношении морской деятельности — маринизма. Сделан вывод, что решение проблем, с которыми столкнулось отечественное судостроение, пребывает в сфере выработки и реализации взвешенной и сбалансированной морской государственной политики. Приведены аргументы в пользу утверждения о том, что работа предприятий экономики моря подчинена большому количеству органов исполнительной власти, уровень координации деятельности которых оставляет желать лучшего. Предложены первоочередные меры, способные положить начало возрождению Украины в статусе морской державы.

**Ключевые слова:** экономика моря; судостроение; институционализм; маринизм; морская деятельность; государственная морская политика.

**Анотація.** Викладено авторське бачення теорії інституціоналізму та її специфічного прояву щодо морської діяльності — маринізму. Зроблено висновок, що вирішення проблем, з якими зіткнулося вітчизняне суднобудування, перебуває в сфері розробки й реалізації виваженої й збалансованої морської державної політики. Наведено аргументи на користь твердження про те, що робота підприємств економіки моря підпорядкована великій кількості органів виконавчої влади, рівень координації діяльності яких залишає бажати кращого. Запропоновано першочергові заходи, здатні покласти початок відродженню України в статусі морської держави.

**Ключові слова:** економіка моря; суднобудування; інституціоналізм; маринізм; морська діяльність; державна морська політика.

### **References**

- [1] Barabanov M. Kak podderzhat korabelov? (How to support shipbuilders?). Available at: <http://b2bblogger.com/articles/review/95.html>.
- [2] Barabanov M. Mirovaya praktika v oblasti gosudarstvennoy podderzhki grazhdanskogo sudostroeniya (World practice in the field of the civil shipbuilding state support). Available at: [http://www.cast.ru/journal/2006/mirovaya\\_praktika](http://www.cast.ru/journal/2006/mirovaya_praktika).
- [3] Bolshakov A. V. Perspektivy razvitiya morskogo transporta Ukrainy na sovremennom etape (Prospects for the development of maritime transport in Ukraine at the present stage).

Available at: <http://eep.org.ua/files/%D0%91%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2.doc>.

- [4] Lipets Yu. G., Pulyarkin V. A., Shlikhter S. B. *Geografiya mirovogo khozyaystva* [Geography of the world economy]. Moscow, Gumanit. izd. tsentr VLADOS Publ., 1999. 400 p.
- [5] Lypynska O. A., Krysiuk L. M. Torhovelne sudnoplavstvo Ukrainy: perspektyvy rozvytku [Commercial shipping of Ukraine: prospects of development]. *Ekonomichni innovatsii — Economic innovations*, 2012, issue 47, pp. 99–107.
- [6] Lopakhin A. Situatsiya v morskoy sudostroeni: realii i perspektivy Ukrainy (Situation in maritime shipbuilding: realities and prospects of Ukraine). Available at: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2015/3852-situatsiya-v-mirovom-sudostroeni-realii-i-perspektivy-ukrainy>.
- [7] Morska doktryna Ukrainy na period do 2035 r. (Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035). Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p>.
- [8] Nort D. *Instytuttsii, instytuttsionalna zmina ta funktsionuvannia ekonomiky* [Institutions, institutional change and economic performance]. Kyiv, Osnovy Publ., 2000. 198 p.
- [9] Osipov V. A., Astafurova I. S., Zhilina L. N. *Problemy razvitiya sudostroitelno-sudoremont-nogo kompleksa Dalnego Vostoka Rossii* [Problems of development of shipbuilding and shiprepairing complex of the Russian Far East]. Vladivostok, VGUES Publ., 2014. 219 p.
- [10] Otsenka ekologicheskogo sostoyaniya Azovskogo i Chernogo morey na tekhnogenno nagruzhennykh uchastkakh (Estimation of the ecological state of the Azov and Black Seas at the technologically-laden areas). Available at: <http://www.ecologyside.ru/ecosids-753-1.html>.
- [11] Parsiak V. N. Morska ekonomika yak chynnyk pidnesennia derzhavy [Maritime economy as a factor in the rise of a state]. *Ekonomist — Economist*, 2014, no. 5, pp. 3–5.
- [12] Poznanskaya I. V., Gnatyuk P. I. Potentsial sudostroitelnoy otrasli Ukrainy [Potential of the shipbuilding industry in Ukraine]. *Regionalnye innovatsii — Regional innovations*, 2011, no. 43, pp. 264–271.
- [13] Polevoy M. Kuda plyvet ukrainskoe sudostroenie? (Where is the Ukrainian shipbuilding floating?). Available at: <http://moryakukrainy.livejournal.com/494433.html>.
- [14] Putilov G. Sudostroenie Ukrainy: prikazano vyzhivat (Ukrainian shipbuilding: ordered to survive). Available at: [http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT\\_ID=23447](http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT_ID=23447).
- [15] Rotanov G. N. Perspektivy Ukrainy na mirovom rynke sudostroeniya [Prospects for Ukraine on the world shipbuilding market]. *Ekonomika Kryma — Economy of Crimea*, 2010, no. 4, issue 33, pp. 347–351.
- [16] Tovarna struktura zovnishnoi torhivli. Derzhavna sluzhba staty-styky Ukrainy (Commodity structure of foreign trade. State Statistics Service of Ukraine). Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- [17] Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the commercial shipbuilding and repairing industry. Available at: <http://www.oecd.org/sti/ind/1880215.pdf>.
- [18] Miller T., Carafano J. Lets Pull the Plug on the Jones Act. Available at: <http://www.heritage.org/research/commentary/2010/07/lets-pull-the-plug-on-the-jones-act>.
- [19] Maritech program impacts on global competitiveness of the U.S. shipbuilding industry and navy ship construction. Available at: <http://www.potomac institute.org/contracts/53-publications/studies/800-maritech-review>.
- [20] Review of Maritime Transport 2014, Report by the United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD. Available at: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf).

**Problem statement.** The issue of the revival of the domestic shipbuilding industry is in the centre of the debate diminishing for an indefinite time and then intensifying since Ukraine gained its independence. We believe that it occurs for several reasons:

first, the generation of our compatriots, who not just remember, but have personally participated in the development and implementation of numerous projects for designing and building complex engineering structures, are still full of life force. The variety of their types and purposes (development of mineral resources offshore, passenger and cargo transport, protection of the sacred sea borders of the Fatherland — the list is endless) fills the hearts of shipbuilders with pride, albeit with a nos-

**Постановка проблеми.** Тема возродження отечественного судостроєння знаходиться в центрі дискусій — то згасаючих на неопределённое время, то вновь обостряючихся — с момента обретения Украиной независимости. Полагаем, что происходит это по нескольким причинам:

— во-первых, ещё наполнено жизненными силами поколение наших соотечественников, которые не просто помнят, но лично участвовали в разработке и реализации многочисленных проектов по проектированию и строительству сложнейших инженерных сооружений. Разнообразии их типов и предназначений (разработка полезных ископаемых на морском шельфе, пассажирские и грузовые перевозки, защита священных морских рубежей Отечества — всего не перечислить) наполняет сердца корабелов гордостью, хотя и с ностальгическим привкусом, а также

talgic flavour, as well as with the desire to continue the once thriving kind of activity or, as called now, business;

second, the basic capital of many enterprises, though quite deteriorated without proper care and attention, is still able to benefit not only as scrap metal, as some temporary workers who occupied the top managers chairs at shipbuilding plants;

third, the rapid development of ocean navigation for the transportation of various goods, which, by some estimates, reached 90% of the global cargo turnover [11, 20], can not but cause the optimistic mood. At the beginning of 2015 the world's shipyards had orders for the construction of more than 5 thousand vessels with total deadweight of 308 million tons for the total price of 305 billion dollars [6]. That's when the own fleet, shipbuilding and shiprepairing bases should have turned into a solid competitive advantage of Ukraine in the international economic race. The participation in it is inevitable, as long as the vow of commitment to the world (or at least European) civilization is abundantly sealed by the blood of our compatriots;

fourth, in both printed and electronic sources of information, the indirect evidence of the prevalence of chances over risks in the domestic shipbuilding industry along with the interest to it from the high and mighties are found: K. Zhevago, V. Novinsky, P. Poroshenko, who possessed Kiev Shipyard «Leninska Kuznya» and Sevastopol Marine Plant until his election as the President [13]. Oligarchs, admittedly, rarely throw money away and if they invest, they thoroughly estimate the economic impact of their investments.

**Latest research and publications analysis.** Most of those who are not indifferent to the considered issue [12, 14, 15], put major hopes on the government support (in particular, the availability of credit, customs and tax preferences, and so on). It is difficult not to agree, however, it would be a mistake, in our view, to reduce everything to a pinpoint, though really necessary, help for shipbuilders.

**THE ARTICLE AIM** is to represent the essence of the institutionalism theory as a theoretical and methodological base for the development of the policy capable to return the lost (we want to believe that not for long) market position to our country.

**Basic material.** The term «institutionalism» in Latin means a custom, resolution, instruction. Economic institutions are a set of formalized and non-formalized rules and regulations that govern the behaviour of people when performing economic activities. At the physical level, they take the form of laws, statutes, regulations, customs, traditions. In other words, the institutions are

желанием продолжить некогда процветающий вид деятельности или, как принято теперь говорить, — бизнес;

– во-вторых, основной капитал большинства предприятий, хоть и поизносился порядком без надлежащей заботы и внимания, ещё способен принести пользу не только в качестве металлолома, как полагают некоторые временщики, оседлавшие волею судеб кресла топ-менеджеров судостроительных заводов;

– в-третьих, не может не подвигать к оптимистическим настроениям бурное развитие океанического мореплавания для транспортировки разнообразных товаров, которая по некоторым оценкам достигла 90% мирового грузооборота [11, 20]. На начало 2015 г. мировые верфи располагали заказами на строительство более 5 тыс. судов суммарным дедевейтом 308 млн. тонн на общую сумму 305 млрд. дол. [6]. Вот когда собственный флот, судостроительная и судоремонтная базы должны были бы превратиться в солидное конкурентное преимущество Украины в международном экономическом соревновании. Участие в нём неизбежно, коль скоро клятва в приверженности мировой (как минимум, европейской) цивилизации обильно скреплена кровью наших сограждан;

– в-четвёртых, в печатных и электронных источниках информации встречаются и косвенные свидетельства преобладания шансов над рисками в отечественном судостроении, в том числе интерес к нему сильных мира сего: К. Жеваго, В. Новинского, П. Порошенко, который до избрания его Президентом владел киевским судозаводом «Ленинская кузница», а также Севастопольским морским заводом [13]. Олигархи, надо признать, редко выбрасывают деньги на ветер и, уж если инвестируют, то хорошо просчитывают экономические последствия своих капитальных вложений.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Большинство тех, кому рассматриваемая тема не безразлична [12, 14, 15], возлагает главные надежды на государственную поддержку (в частности, на доступное кредитование, таможенные и налоговые преференции и т. п.). С этим трудно не согласиться, однако, было бы ошибкой, по нашему мнению, сводить всё лишь к точечной, хотя и по-настоящему необходимой, помощи строителям судов.

**ЦЕЛЬ СТАТЬИ** состоит в изложении сути теории институционализма как теоретико-методического фундамента формирования политики, способной вернуть нашей стране утраченные (хотим верить, что ненадолго) рыночные позиции.

**Изложение основного материала.** Термин «институционализм» в переводе с латинского означает обычай, постановление, указание. Экономические институты — это совокупность формализованных и неформализованных норм и правил, которые регулируют поведение людей при выполнении ими хозяйственной деятельности. На физическом уровне они приобретают форму законов, постановлений, уста-

the game rules in a society or, more precisely, invented by people constraints that guide human interactions in a certain way [8, p. 11]. They can be both restrictions and conditions for certain actions. In the economic and social context, their methodological mission of structuring the interests of society and its citizens becomes a prerequisite for growth. Thus, the catalysts of the process of economic reforms are the institutional changes that determine the way in which the totality of individuals, linked by the general conditions of material life, will develop within a certain historical period.

Let us focus on the distinction between institutions and organizations. The latter, like institutions, also determine the nature and form of human interactions, but they are, in principle, the spatial environment defined by specific institutional framework. In this regard, D. North emphasizes: «Conceptually, we should distinguish the rules and players. The purpose of the rules is to determine the way which the game follows. The task for a team within this set of rules is to win the game using a combination of skill, strategy and coordination with honest and sometimes dishonest means. The formation of strategy and skill is a separate process that is different from the creation, development and formation of rules» [8, p. 13].

The identification of individuals' goals and efforts to reach them should be considered the essence of the concept of an organization on the basis of the developed by management strategy. Institutions also determine how organizations formulate and carry out their mission. In turn, the acquired management experience forms the basis for the future institutional changes. This demonstrates the coevolution of organizations and institutions (Fig. 1).

The institutionalism theory in the context of maritime activity is closely intertwined with the concept of maritimism. British Rear Admiral F. Colombo and American Admiral A. Meheha are considered to be its founders. Their approaches are connected with common view:

a) the unconditional respect for the principle of «the rule at the sea», i.e. a fundamental condition of dominance in politics and economics. The validity of this axiom was confirmed by the events surrounding the an-

нов, нормативных актов, обычаев, традиций. Иными словами, институты — это правила игры в обществе или, точнее, придуманные людьми ограничения, которые направляют человеческие взаимодействия в определенное русло [8, с. 11]. Они могут представлять собой как запреты, так и условия совершения определенных действий. В экономико-социальном контексте их методологическая миссия структурирования интересов общества и его граждан становится предпосылкой роста. Итак, катализаторами процесса экономических преобразований выступают институциональные изменения, определяющие путь, которым совокупность индивидов, связанных между собой общими условиями материальной жизни, будет развиваться в течение определенного исторического периода.

Обращаем внимание на различие между понятиями институты и организации. Вторые, подобно институтам, также обуславливают характер и формы взаимодействия людей, однако, они в принципе являются пространственной средой, ограниченной определенными институциональными рамками. В этой связи Д. Норт подчеркивает: «Концептуально следует различать правила и игроков. Цель правил — определение способа, согласно которому происходит игра. Задача команды в рамках этой совокупности правил заключается в том, чтобы победить в игре с помощью сочетания мастерства, стратегии и координации честными, а иногда и нечестными средствами. Формирование стратегии и мастерства — это отдельный процесс, отличный от создания, развития и формирования правил» [8, с. 13].

Идентификацию целей индивидов и усилия по их достижению на основе разработанной менеджментом стратегии следует считать сутью понятия организации. Институты же определяют, каким образом организации формулируют и выполняют свою миссию. В свою очередь, приобретенный ими опыт хозяйствования образует основу грядущих институциональных изменений. Это свидетельствует о коэволюции организаций и институтов (рис. 1).

С теорией институционализма, но уже в контексте морской деятельности, тесно переплетена концепция маринизма. Её основателями принято считать британского контр-адмирала Ф. Коломба и американского адмирала А. Мехена. Подходы каждого из них объединяет солидарное видение:

a) безусловного соблюдения принципа «господства на море» — основополагающего условия доми-

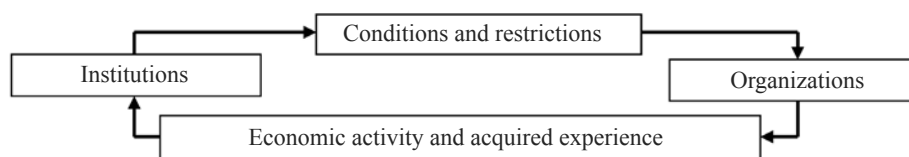


Fig. 1. Coevolution of organizations and institutions

Рис. 1. Коэволюция институций и организаций

*Conditions and restrictions* — Условия и ограничения; *Organizations* — Организации; *Economic activity and acquired experience* — Экономическая деятельность и усвоенный опыт; *Institutions* — Институции

nexation of the Ukrainian Crimea by the Russian Federation. What «dominance» we can talk about when there are time worn ships (the age of majority is more than 20 years), poorly trained for combat teams; not formed since independence supporting, basing and shiprepairing systems; deplorable state of supply depots and warehouses. They could not elementary resist the armed hooligans («green men») who without firing a shot captured an area of approximately 27 thousand km<sup>2</sup>, having come from the sea, through the Kerch Strait;

b) considering the sea power as a complex system, which is formed by naval and civilian fleets that specialize in certain types of maritime business operations, as well as the developed coastal infrastructure that performs service functions.

One of the tasks for the state in this context is providing the progressive development of the national maritime activities and build-up of the military and, more importantly, economic components of maritime potential of the country. To this end, the efforts of the government, academia and business elites are concentrated on the development of spaces and resources of the World ocean. The concept of marinism gives the state two roles:

the first one deals with the preparation for war (from personal experience we know that it can start in the most unexpected moment and, seemingly, without obvious reason). Its essence is to maintain the navy, which strength is adequate to the current and predicted rise level of the trade and mining shipping and related vital interests of the country;

the second is designed for peacetime, when the Cabinet of Ministers develops and implements the policy providing the natural development of the maritime economy. Let us consider how this works in some countries by the example of shipbuilding industry:

1. Government guarantees to banks for reducing the rates on credits for the implementation of shipbuilding projects. The corresponding procedure was developed in Japan in the middle of the last century, serving, inter alia, its transformation into one of the leading shipbuilding nations. And this happened after a grueling war, in which it got defeated, after the US atomic bombings of Hiroshima and Nagasaki, after the loss of almost all of the merchant fleet. In the Japan Development Bank, the shipowners get credits amounting to 50–60% of the contract value for a maturity of 15 years or more at a fixed rate of five percent [1].

2. Tax and customs preferences for the imported marine equipment (as in South Korea, the, Poland). Without them, the cost of equipment is able to rise (in the currency of the contract) to 40%.

нирования в политике и экономике. Справедливость этой аксиомы подтвердили события, сопровождавшие аннексию Российской Федерацией украинского Крыма. О каком «доминировании» могла идти речь с обветшалыми кораблями (возраст большинства — 20 и более лет), плохо обученными для ведения боевых действий командами; с несформированными за годы независимости системами обеспечения, базирования, судоремонта; с плачевным состоянием баз и складов снабжения. Они не смогли элементарно противостоять вооружённым хулиганам («зелёным человечкам»), которые без единого выстрела захватили территорию площадью, без малого, 27 тыс. км<sup>2</sup>, подобравшись к ней с моря — через Керченский пролив;

б) отношения к морскому могуществу как к сложной системе, которую образуют военно-морской и гражданские флоты, специализирующиеся на определённых видах морских хозяйственных операций, а также развитая береговая инфраструктура, выполняющая сервисные функции.

Одна из задач государства в этом контексте — поступательное развитие национальной морской деятельности, наращивание военной и, что особенно важно, экономической компоненты морского потенциала страны. С этой целью усилия органов власти, научных кругов и бизнес-элит концентрируются на освоении пространств и ресурсов Мирового океана. Концепция маринизма отводит государству две роли:

первая связана с подготовкой к войне (по собственному опыту знаем, что она может начаться в самый неожиданный момент и без очевидного, казалось бы, повода). Её суть — в содержании военного флота, сила которого адекватна текущему или планируемому уровню подъёма торгового, добывающего мореплавания и связанных с ними жизненных интересов страны;

вторая предназначена для мирного времени, когда Кабинет Министров разрабатывает и претворяет в жизнь политику, благоприятствующую естественному развитию экономики моря. Рассмотрим на примере судостроения, как это происходит в некоторых странах:

1. Правительственные гарантии банкам для снижения ставок по кредитам на реализацию судостроительных проектов. Соответствующая процедура была разработана в Японии в середине прошлого века, послужив, среди прочего, её превращению в одну из ведущих судостроительных держав. И это, обратите внимание, после изнурительной войны, из которой она вышла побежденной, после ядерных бомбардировок США городов Хиросима и Нагасаки, после потери почти всего торгового флота. Через Японский банк развития судовладельцы получают кредиты на суммы до 50–60% от стоимости контракта, сроком погашения 15 и более лет при фиксированной пятипроцентной ставке [1].

2. Налоговые и таможенные преференции на судовое оборудование, ввозимое из-за рубежа (как,

3. State orders for the construction of ships and vessels. In some cases, they just can not be avoided, like in a story of Ukrainian «corvette»: no one, except the Ministry of Defense, is able to continue financing its construction at the Black Sea shipyard, because it concerns the closed arms market.

4. Financial aid, i.e. grants for the implementation of reconstruction projects, payments in the amount of non-compliance of the construction prime cost to the contract value.

5. Support of the scientific-research and development works. Back in 1993 the US President Bill Clinton approved the program «MARITECN». Its purpose is the introduction of new technologies to the shipyards, which are the main means of military production conversion by commercial vessels, strengthening the US competitive position on the international markets. The annual amount of financing was 30-50 million dollars. [19].

6. Direct protectionism which represents the Walter Jones law (Merchant Marine Act). It says that all the traffic in US territorial waters (cabotage) can only be carried out with the use of ships built in this country, operated under the American flag, owned by US citizens or companies, with a crew of citizens or permanent residents. And this is in the «exemplary democracy», country of «endless possibilities», triumph of the «free market». But when it comes to its own interests, self comes first. It is a useful lesson for a new generation of domestic institutionalists<sup>1</sup>.

The summarizing information on the considered aspect is given in Table 1 [9, p. 50]. The extent of the state support is so impressive that the Organization for Economic Cooperation and Development initiated a special agreement with the eloquent title «Agreement on respecting normal competitive conditions in the commercial shipbuilding and shiprepairing» [17]. Particularly, it covers:

credit financing — not more than 80% of the construction cost of the vessel for a period not exceeding 8.5 years since the signing of the acceptance report by the customer;

<sup>1</sup> Although these days in the United States, the referred legislative act is becoming a subject of more and more fierce criticism, its opponents pay attention to the fact that for the 76 years since its entry into force more than 60 shipyards left the business, 200 thousand people lost their jobs. The provisions of the document were not a guarantee of economic security for them, and the construction of, for example, a warship in Spain costs by one-third cheaper than in the US. The control of competition, with all the consequences, is a negative consequence of protectionism [18].

например, в Южной Корее, Китайской Народной Республике, Польше). Без них стоимость комплектации способна возрасти (в валюте контракта) до 40%.

3. Госзаказы на строительство кораблей и судов. В ряде случаев без них просто нельзя обойтись, как, например, в истории с украинским «корветом»: никто, кроме Министерства обороны, не в состоянии продолжить финансирование его строительства на Черноморском судостроительном заводе, поскольку речь идёт о закрытом рынке вооружений.

4. Финансовая помощь — дотации на реализацию реконструкционных проектов, выплаты в размере несоответствия себестоимости постройки контрактной цене.

5. Поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Ещё в 1993 г. тогдашний Президент США Б. Клинтон утвердил программу «MARITECN». Ее назначение — внедрение на верфях новейших технологий, являющихся главным средством конверсии военного производства коммерческими судами, укрепления конкурентных позиций Штатов на международных рынках. Ежегодный объем финансирования составлял 30–50 млн. дол. [19].

6. Прямой протекционизм, который представляет закон (Merchant Marine Act) У. Джонса. Ним предусмотрено, что весь трафик в американских территориальных водах (каботаж) может выполняться исключительно с использованием судов, построенных в этой стране, эксплуатируемых под американским флагом, принадлежащих американским гражданам или компаниям, с экипажем, члены которого являются гражданами страны или лицами, постоянно проживающими в ней. И это в «образцовой демократии», стране «безграничных возможностей», триумфа «свободного рынка». Но, когда речь идёт о собственных интересах, своя рубашка оказывается ближе к телу — полезный урок для новой генерации отечественных институционалистов<sup>1</sup>.

Обобщающая информация по рассматриваемому аспекту приведена в табл. 1 [9, с. 50]. Масштабы государственной поддержки столь внушительны, что Организация экономического сотрудничества и развития инициировала специальный договор с красноречивым названием «Соглашение об уважении нормальных условий конкуренции в коммерческом судостроении и судоремонте» [17], в котором, в частности, идет речь о:

<sup>1</sup> Хотя в наши дни в самих США упомянутый законодательный акт становится предметом всё более ожесточённой критики; его противники обращают внимание на тот факт, что за 76 лет, со времени вступления его в силу, из бизнеса ушло более 60 верфей, потеряло работу 200 тыс. чел. Положения документа не стали для них гарантом экономической безопасности, а строительство, например, боевого корабля в Испании обходится на треть дешевле, чем в Штатах. Сдерживание конкуренции, со всеми вытекающими последствиями, — негативное следствие протекционизма [18].

Table 1. Directions of the state shipbuilding support

Таблица 1. Направления государственной поддержки судостроения

Directions Направления	Countries / Страны							
	Finland Финляндия	France Франция	Germany Германия	Italy Италия	Japan Япония	South Korea Южная Корея	Netherlands Нидерланды	USA США
Grants for vessels construction Дотации на строительство судов	+	+	+	+	+		+	
Assistance in shipyards modernization Помощь в модернизации верфей		+	+	+	+	+	+	+
Shipyards financing programmes Программы финансирования верфей	+		+	+	+	+	+	
Assistance in carrying out the export orders Помощь в выполнении экспортных заказов	+	+	+	+	+	+	+	+
Tax incentives / Налоговые льготы			+	+		+		
Shipyards nationalization / Национализация верфей				+	+			
Assistance in performing scientific research Помощь в проведении научных исследований	+	+	+	+	+	+	+	+
Customs preferences / Таможенные преференции	+		+	+		+	+	

minimum lending rate in the presence of government guarantees – eight percent, including the payment of the guarantee (which, as a rule, do not exceed half a percent); amount of state financial assistance – up to nine percent of the contract value.

Meanwhile, as evidenced by the analysis of practice, playing up «friendlies» in the competition for the formation of the contract portfolio, the states turn a blind eye to the violation of the agreed restrictions.

These and other realities of the world have become an imperative which led to the adoption of the «Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035» six years ago [7]. It is a fundamental legal instrument that determines the content of public policy (in our case — with respect to maritime activities), programmes and the mechanism for its implementation. The state maritime policy is a set of national values, requirements, criteria, restrictions on the basis of which the external and internal relations concerning maritime activities are developed. It is noteworthy that the national maritime policy, proclaimed by the Maritime Doctrine, is implemented in an environment where:

the importance of the World ocean (economic, military and strategic) is rapidly increasing. As for the pace of growth, the maritime economy is 2–3 times faster than the world economy as a whole [4, p. 266]. The following reasons are stated: globalization of the planet economy, rapid development of interstate and transcontinental shipping, increasing volumes of oil and gas production, promotion of industry, transport, recreational activities to the zone of contact between land and sea;

кредитовании — не более 80% строительной стоимости судна на период, не превышающий 8,5 лет с момента подписания заказчиком приёмо-сдаточного акта;

минимальной кредитной ставке при наличии гарантий правительства – восемь процентов, включая выплаты по гарантии (они, как правило, не превышают половины процента);

размере государственной финансовой помощи — до девяти процентов стоимости контракта.

Между тем, как свидетельствует анализ практики, подыгрывая «своим» в конкурентной борьбе за формирование контрактного портфеля, государства закрывают глаза на нарушение этих согласованных ограничений.

Приведенные и другие мировые реалии стали императивом, обусловившим принятие шесть лет назад «Морской доктрины Украины на период до 2035 г.» [7] — основополагающего нормативно-правового документа, который определяет содержание государственной политики (в нашем случае — относительно морской деятельности), программ и механизма ее реализации. Государственная же морская политика представляет собой совокупность национальных ценностей, требований, критериев, ограничений, на основе которых выстраиваются внешние и внутренние отношения касательно морской деятельности. Обращает на себя внимание, что провозглашённая Морской доктриной национальная морская политика реализуется в условиях, когда:

стремительно возрастает значение Мирового океана (экономическое, военно-стратегическое). По темпам роста морехозяйство в 2–3 раза опережает мировое хозяйство в целом [4, с. 266]. Среди причин называют глобализацию экономики планеты, бурное развитие межгосударственного и трансконтинентального судоходства, наращивание объёмов добычи

the leading countries increase the striking power of naval forces, which are designed to efficiently use the adequate fighting tools for resolving, for example, such problems as attacking the enemy territory, supporting ground units, conducting amphibious operations, transferring the manpower, arms, logistical hardware; «muscle-flexing» to put pressure on the state;

maritime economic activity is becoming more and more high-tech. Due to this fact, new, previously inaccessible resources are engaged in the production. It is suffice to mention the drilling and production platform «Perdido» which produces oil from a depth of 2450 m. Today it is a world record;

the management of the maritime economy is being modernized. For this purpose, the proper administrations are created. They resolve contradictions between businesses, using as well the maritime spatial planning techniques to protect the interests of the states and their citizens.

The document contains the vision of the structure of maritime activities, as reflected in Fig. 2.

It is proclaimed that the state maritime policy aims to identify the interests of our country in the Azov and Black seas, the Kerch Strait and in other parts of the World ocean; to determine the urgent problems, principles, strategies and solutions. The conditions for reaching this aim are the following:

maintaining the ecological and technological, social and economic aspects of the maritime economy in a state that is necessary and sufficient for the full mobilization

нефти и газа, продвижение к зоне соприкосновения суши и моря промышленности, транспорта, рекреационной деятельности;

у ведущих стран возрастает ударная мощь военно-морских сил, которые призваны оперативно использовать адекватные боевые инструменты для решения, например, таких задач, как нанесение ударов по территории противника; оказание поддержки сухопутным подразделениям; проведение десантных операций; переброска живой силы, вооружений, материально-технических средств; «игры мускулами» для давления на государства;

морская хозяйственная деятельность становится всё более высокотехнологичной, благодаря чему в производство вовлекают новые, ранее недоступные ресурсы. Достаточно упомянуть буровую и эксплуатационную платформу «Perdido», которая добывает нефть с глубины 2450 м. Сегодня это — мировой рекорд;

модернизируется управление морской экономикой. С этой целью создают соответствующие администрации, которые, в том числе, методами морского пространственного планирования защищают интересы государств и их граждан, разрешают противоречия между бизнесами.

Документ содержит видение структуры морской деятельности, которая нашла отражение на рис. 2.

Провозглашено, что государственная морская политика имеет целью выявление интересов нашей страны в Азовском, Черном морях, Керченском проливе, на иных участках акватории Мирового океана; определение актуальных задач, принципов, стратегий и способов их решения. Очерчены условия, которые обуславливают достижения этой цели:

поддержание эколого-технологического, социально-экономического аспектов морехозяйствования

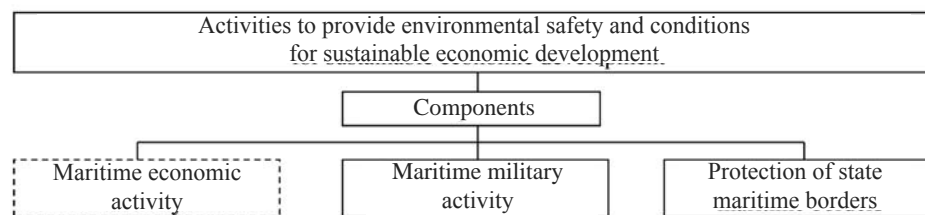


Fig. 2. Structure of maritime activities<sup>2</sup>

Рис. 2. Структура морской деятельности<sup>2</sup>

*Activities to provide environmental safety and conditions for sustainable economic development* — Деятельность по обеспечению экологической безопасности и условий для устойчивого экономического развития; *Components* — Составляющие; *Maritime economic activity* — Морская экономическая деятельность; *Maritime military activity* — Морская военная деятельность; *Protection of state maritime borders* — Охрана государственных морских границ

<sup>2</sup> We allowed ourselves to complement the vision of the authors of the «Maritime Doctrine» with another component: activities for providing environmental safety and conditions for sustainable economic development. We believe it is extremely important because we are talking about the World ocean, i.e. the last resource and energy reserve of humanity on the Earth. Its exhaustion will lead to the eventual painful disappearance of the social and biological species known as homo sapiens.

<sup>2</sup> Мы позволили себе дополнить видение авторов «Морской доктрины» ещё одной составляющей — деятельностью по обеспечению экологической безопасности и условий для устойчивого экономического развития. Считаем это чрезвычайно важным, поскольку речь идёт о Мировом океане — последнем ресурсно-энергетическом резерве человечества на планете Земля. Его исчерпание приведёт в конечном итоге к мучительному исчезновению социально-биологического вида живой природы, известного как homo sapiens.



of the geopolitical potential of the country, provision of the competitiveness of domestic producers in world markets;

subjecting the traffic mode in the territorial waters to the standards of the International Maritime Organization and maritime law;

effective implementation of the maritime administration functions, as provided by the signed international treaties;

creating favourable investment climate at the coastal areas, while preserving priorities for the business which has a direct relation to the sea.

The competence for implementing the provisions of the Maritime Doctrine is distributed among the legislative and executive authorities. First, the Supreme Council forms the legal basis of the developed maritime policy. Among the documents, let us pay attention to the ones related to maritime logistics: «Merchant Shipping Code», «Water Code»; the Laws «On transport», «On the emergency services». The Commercial Code (p. 411, 418), the Law «On the exclusive (maritime) economic zone», the Code «On Subsoil» (when it comes to the seabed and the minerals in it) determine the legal regime of the so-called «exclusive economic zone». Its goal is to provide respect for the rights of our country on the discovery, development, conservation of flora, fauna and mineral resources.

Within the area, the state regulates the construction and use of man-made islands, installations, used for conducting research projects, exploration and production of minerals. There are special penalties for regime violators: searches, harassment, custody, arrest of the intruder; administrative fines; confiscation of property with which the illegal acts were committed.

Despite certain achievements in the legal field, we have to admit that the existing laws and regulations do not form a coherent and harmonious system of ordering relations in the maritime economy. The following remain unresolved:

the management principles of economic use of the sea and surrounding areas. We believe that the time has come to start developing at least the concept of «Maritime Water Area Code» (by the example of its land counterpart);

the water area rent calculation methods and procedure of its collection;

the administrative structure of maritime spaces with the determination of their status within the coastal administrative units;

the procedures for maintaining the water area cadastre, monitoring the offshore zone, coastal protective

в состоянии, необходимом и достаточном для полной мобилизации геополитического потенциала государства, обеспечения конкурентоспособности отечественных производителей на мировых рынках;

подчинение режима движения судов в территориальных водах требованиям стандартов International Maritime Organization и морского права;

эффективное выполнение функций морской администрации, как это предусмотрено положениями подписанных международных договоров;

создание на прибрежных территориях благоприятного инвестиционного климата, сохраняя одновременно приоритеты для бизнеса, имеющего прямое отношение к морю.

Компетенции по претворению в жизнь положений Морской доктрины распределены между органами законодательной и исполнительной власти. Во-первых, Верховная Рада формирует правовую базу осуществления выработанной морской политики. Среди принятых ею документов обратим внимание на относящиеся к морской логистике: «Кодекс торгового мореплавания», «Водный кодекс»; Законы «О транспорте», «Об аварийно-спасательных службах». Хозяйственный кодекс (ст. 411, 418), Закон «Об исключительной (морской) экономической зоне», Кодекс «О недрах» (когда речь идёт о морском дне, залегающих под ним полезных ископаемых) определяют правовой режим так называемой «исключительной экономической зоны». Его цель — обеспечить соблюдение права нашей страны на выявление, разработку, сбережение флоры, фауны, минеральных ресурсов.

В пределах зоны государство регулирует строительство и использование рукотворных островов, установок, служащих проведению научно-исследовательских работ, поиску и добыче полезных ископаемых. Предусмотрены специальные санкции к нарушителям режима: досмотр, преследование, задержание, арест судна-нарушителя; административные штрафы; конфискация имущества, с использованием которого совершались противоправные действия.

Несмотря на известные достижения в правовой сфере, вынуждены признать, что действующее законодательные и нормативные акты не образуют целостной и гармоничной системы упорядочения отношений в морской экономике. Неурегулированными продолжают оставаться:

принципы управления хозяйственным использованием моря и прилежащих территорий. Полагаем, что пришло время приступить к разработке, как минимум, концепции «Морского акваториального кодекса» (по образцу его земельного аналога);

методики расчёта акваториальной ренты и процедуры её взыскания;

административное устройство морских пространств с определением их статуса в пределах прибрежных административно-территориальных единиц;

strips, controlling their exploitation. Recently the data on the activities of the prosecutor's office, which reveals clamant abuses in this area, has more and more often been made public. For example, the law enforcers from Berезan region in Nikolaev oblast using the court returned a few areas of the Black Sea coast, the cost of which is estimated at 1 million UAH to state ownership. At one time they were illegally transferred to private ownership;

the use of funds received for the exploitation of the offshore zone;

the tax policy regarding the economic use of the sea as well as the activities of the enterprises that manufacture appropriate tools (fishing, mining, transportation, maintenance). For example, a special approach to the taxation of transactions is required for the import into the customs territory of Ukraine for own production needs of equipment, components, which are either not available in the domestic market, or do not comply with the technical specifications for the execution of works.

Second, the Cabinet of Ministers, ministries and departments in collaboration manage the maritime activities, resolving the problems outlined by the Maritime Doctrine. Over the past 24 years the changes in the structure and status of the executive authorities has taken place, including the redistribution of superintendence of those or other components of the maritime economy. The present state of the distribution is represented in Table 2.

As you can see, the solution of the problems, concerning the institutional provision of the effective work of the maritime economy enterprises, is subject to a large number of ministries which level of coordination leaves much to be desired. This is evidenced, in particular, with:

процедуры ведения акваториального кадастра, мониторинга морской акватории, прибрежной защитной полосы, контроля над их использованием. В последнее время всё чаще обнаруживаются данные о деятельности прокуратуры, которая вскрывает вопиющие злоупотребления в этой области. Например, правоохранители Березанского района на Николаевщине через суд возвратили в собственность государства несколько участков черноморского побережья, стоимость которых оценивается в 1 млн. грн. В своё время они были незаконно переданы в частную собственность;

направления использования средств, полученных за пользование морской акватории;

налоговая политика относительно хозяйственного использования моря, а также деятельности предприятий, изготавливающих соответствующие орудия (лова, добычи, транспортировки, обслуживания). Например, особых подходов к налогообложению требуют операции по ввозу на таможенную территорию Украины для собственных производственных нужд оборудования, комплектующих изделий, которые либо отсутствуют на внутреннем рынке, либо не отвечают требованиям технического задания на выполнение работ.

Во-вторых, Кабинет Министров, министерства и ведомства во взаимодействии, администрируют морскую деятельность, решая задачи, очерченные Морской доктриной. За последние 24 года неоднократно происходили изменения в структуре и статусе органов исполнительной власти, включая перераспределение заведований теми или иными составляющими экономики моря. О том, как это распределение выглядит сегодня, можно судить по информации, приведенной в табл. 2.

Как видим, решение проблем, связанных с институциональным обеспечением эффективной работы предприятий экономики моря, подчинено большому количеству министерств, уровень координации

**Table 2.** Areas of influence of the state executive authorities on some aspects of the maritime economic activities

**Таблица 2.** Сферы влияния органов государственной исполнительной власти на некоторые аспекты морской хозяйственной деятельности

<i>Name of authority /</i> Наименование органа	<i>Areas of influence /</i> Сферы влияния
<i>Ministry of Infrastructure</i> Министерство инфраструктуры	<i>Commercial navigation, including the service of pilotage, port activities</i> Торговое мореплавание, включая лоцманскую службу, портовую деятельность
<i>Ministry of Agrarian Policy and Food</i> Министерство аграрной политики и продовольствия	<i>Fishing industry</i> Рыбопромышленный комплекс
<i>Ministry of Economic Development and Trade</i> Министерство экономического развития и торговли	<i>Shipbuilding and shiprepairing</i> Судостроение и судоремонт
<i>Ministry of Ecology and Natural Resources</i> Министерство экологии и природных ресурсов	<i>Scientific research in the maritime sector, the protection of the seas</i> Научные исследования в морской сфере, охрана морей
<i>Ministry of Energy and Coal Industry</i> Министерство энергетики и угольной промышленности	<i>Development of the sea shelf</i> Освоение морского шельфа
<i>Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services</i> Министерство регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства	<i>Economic development of coastal regions</i> Экономическое развитие приморских регионов
<i>The Ministry of Education and Science</i> Министерство образования и науки	<i>Training personnel of relevant specialties</i> Подготовка кадров соответствующих специальностей

extremely small volumes of maritime shipping by transport fleet under the Ukrainian flag, especially on international voyages. Those that are mediated by domestic ports, make up less than seven percent. Moreover, in recent years the outflow of tonnage from the national flag has continued. As a result, there is a significant reduction in the total tonnage of the fleet registered in the country [5, p. 99];

high level of physical deterioration and obsolescence of the vessels operated in different types of maritime activities, the average age of which exceeds 25 years;

unacceptably high volumes of imports of fish and seafood (Table. 3) [16]. The main reasons contributing to the deviation from the trend line in 2014 became the devaluation of the hryvnia, problems with traders buying the currency, rising prices for products in retail. The interested business insists on the need to increase supplies from abroad. The argument is the fact that the annual consumption of fish per capita in Ukraine is 9–21 kg less in comparison with the EU countries. We see in this breaking a priced market niche that could be taken by domestic producers by investing in mariculture enterprises;

catching and illegal export of biological resources from the territorial seas and Ukrainian exclusive economic zone. It is well known that fish market stalls of Istanbul are full of flounder and mullet caught by international poachers near the Crimea and Snake Island;

inability of the domestic industry to produce modern technology and equipment for oil and gas fields development on the continental shelf; increasing with time technological gap of Ukrainian shipbuilding industry from the level of the leading states which, as emphasized earlier, vigorously develop the appropriate business, despite the difficulties caused by the growing competition;

increasing pollution of the coast and surrounding offshore zones. In the Black Sea, for example, large areas of the shelf with the once favourable conditions for the life of benthic and planktonic communities have lost their economic importance. The oversaturation of waters with biogenic elements leads to the death of the once renowned ecological communities, the impoverishment of species diversity, decrease in feed zooplankton biomass.

деятельности которых оставляет желать лучшего. Об этом свидетельствуют, в частности:

чрезвычайно малые объемы морских перевозок транспортным флотом под украинским флагом, особенно, в заграничном плавании. Те из них, которые опосредованы отечественными портами, составляют менее семи процентов. Более того, за последнее время продолжился отток тоннажа из-под государственного флага. Как результат — значительное уменьшение общего дедефта флота, зарегистрированного в нашей стране [5, с. 99];

высокий уровень физического износа и моральное устаревание судов, эксплуатируемых в различных видах морской деятельности, чей средний возраст превышает 25 лет;

неприемлемо большие объемы импорта рыбы и морепродуктов (табл. 3) [16]. Основными причинами, обусловившими отклонения от линии тренда, в 2014 г. стали девальвация гривны, проблемы трейдеров с покупкой валюты, рост цен на продукцию в розничной торговле. Заинтересованный бизнес настаивает на необходимости наращивания поставок из-за рубежа. Аргументом является тот факт, что годовое потребление рыбы на одного человека в Украине на 9–21 кг меньше по сравнению со странами ЕС. Мы же усматриваем в этом разрыве оцененную рыночную нишу, которую могли бы занять отечественные товаропроизводители, в том числе, инвестируя в предприятия марикультуры;

вылов и незаконный вывоз за пределы страны биологических ресурсов территориальных морей и исключительной экономической зоны Украины. Хорошо известно, что прилавки рыбного базара Стамбула ломаются от камбалы и кефали, выловленных международными браконьерами рядом с Крымом и островом Змеиный;

неспособность отечественной промышленности к производству современных технических средств и оборудования для разработки месторождений нефти и газа на континентальном шельфе, усиливающееся со временем технологическое отставание украинского судостроения от уровня ведущих государств, которые, как уже подчёркивалось, интенсивно развивают соответствующий бизнес, вопреки трудностям, обусловленным всё обостряющейся конкуренцией;

загрязнение побережья и близлежащих морских акваторий, которое со временем только усиливается. В Черном море, например, значительные площади шельфа с благоприятными некогда условиями для

**Table 3.** Import of fish and crustaceans, thousand USD

**Таблица 3.** Импорт рыбы и ракообразных, тыс. долл. США

Years / Годы				
2010	2011	2012	2013	2014
568561,9	505514,4	687662,2	863372,0	593874,8
In percents to previous year / В процентах к предыдущему году				
120,7	88,9	136,0	125,6	71,5

The lack of oxygen at the bottom of the Azov Sea in summer turns into the deaths of fish and benthic organisms [10].

These and other phenomena in the maritime economy over the last 20–25 years have been taking place due to the weakening of the institutional role of the state. We stand in solidarity with those of our predecessors [3, for example] who said that overcoming this drawback is associated with the implementation of a number of priority measures:

1. To form a vertical structure of maritime economic activities government, delineating powers between the respective levels (tab. 4).

2. To revive the national shipping through the creation of an international registry attracting vessels with a gross tonnage of 40–50 registered tons<sup>3</sup> under the national flag. It could include:

– Passenger, tank, fishing vessels and tugs built by Ukrainian customers and originally included to the State Ship's Register of Ukraine;

– vessels that are bought by Ukrainian citizens and enterprises from foreign shipowners;

– vessels that are owned by non-residents, but transferred for the use of the Ukrainian charterers without crew and equipment («bareboat charter»);

– vessels that are in the property of non-residents, but are used in economic activity via their enterprises in Ukraine.

They should be exempted from taxes (on property, income, added value). This rather radical step will enable:

creating new workplaces both on ships (for domestic qualified maritime personnel) and in coastal areas;

avoiding the unsafe dependence of economy on the volume of transit cargo and conjuncture fluctuations of the world markets of products which are produced at export-oriented enterprises.

3. To increase the competitiveness of Ukrainian ports, creating:

a) logistics centers to optimize the processes of cargo transshipment and execution

b) regional port clusters that contain enterprises for cargo transshipment and handling, as well as for providing a wide range of services to senders and recipients of goods, ports and entering vessels.

<sup>3</sup> The volume-weight unit of cargo vessel gross tonnage (a single hold or the whole fleet) is 2.83 m<sup>3</sup>. Particularly, it is used for collecting the fees for maintenance of ships, i. e. for using the dock, passing through the channels, paying the pilotage services, port charges, parking at the dock.

жизнедеятельности бентосных и планктонных сообществ, утратили экономическое значение. Переизбыток вод биогенными элементами приводит к гибели некогда славившихся биоценозов, обеднению видового разнообразия, снижению биомассы кормового зоопланктона. Недостаток кислорода у дна Азовского моря в летний период оборачивается гибелью рыб и донных организмов [10].

Приведенные и другие явления в экономике моря в течение последних 20–25 лет обусловлены ослаблением институциональной роли государства. Мы солидарны с теми из наших предшественников [3, например], кто считает, что преодоление этого недостатка связано с осуществлением ряда первоочередных мер:

1. Сформировать вертикальную структуру государственного управления морской хозяйственной деятельностью, разграничив полномочия между органами соответствующих уровней (табл. 4).

2. Возобновить национальное судоходство через создание международного реестра с привлечением под государственный флаг судов валовой вместимостью от 40–50 регистровых тонн<sup>3</sup>. В него могли бы войти:

– пассажирские, наливные, рыболовецкие суда, буксиры, построенные украинскими заказчиками и первоначально внесенные в Государственный судовой реестр Украины;

– суда, что куплены украинским гражданами и предприятиями в собственность у иностранных судовладельцев;

– суда, что находятся в собственности нерезидентов, но переданы в пользование украинским фрахтователям без экипажа и снаряжения («бербоут-чартер»);

– суда, что пребывают в собственности нерезидентов, но используются в хозяйственной деятельности через принадлежащие им на территории Украины предприятия.

Их следовало бы освободить от налогов (на имущество, на прибыль, на добавленную стоимость). Этот довольно радикальный шаг позволит:

создать дополнительные рабочие места, во-первых, на судах (для отечественных квалифицированных морских кадров); во-вторых, на приморских территориях;

избежать небезопасной зависимости экономики от объемов транзитных грузов и колебаний конъюнктуры мировых рынков продуктов, на выпуске которых специализируются экспортно-ориентированные предприятия.

3. Повысить конкурентоспособность украинских портов, создавая:

<sup>3</sup> Объемно-весовая единица измерения валовой вместимости транспортных судов (отдельного трюма или флота в целом) составляет 2,83 м<sup>3</sup>. Применяется, в частности, для взимания сборов за обслуживание судов — за использование причала, проходов по каналам, оплату лоцманских услуг, портовых сборов, стоянку в доке.

**Table 4.** Distribution of powers between the levels of maritime economic activities government**Таблица 4.** Распределение полномочий между уровнями управления морской хозяйственной деятельностью

Levels / Уровни	State / Государственный	<p><i>Formation and creation of institutional conditions for the implementation of the state maritime policy;</i> Формирование и создание институциональных условий для реализации государственной морской политики;</p> <p><i>development of state programs for exploitation and conservation of marine and coastal areas, including the training of competent personnel</i> разработка государственных программ использования и сохранения морской акватории и прибрежной зоны, включая подготовку компетентных кадров</p>
	Regional / Региональный	<p><i>Monitoring of offshore zones, maintenance of the maritime cadastre;</i> Мониторинг состояния морских акваторий, поддержание в актуальном состоянии морского кадастра;</p> <p><i>coordination of maritime activities of local government and business;</i> координация морской деятельности органов местного самоуправления и бизнеса;</p> <p><i>development of regional programs for exploitation and conservation of offshore and coastal zones;</i> разработка региональных программ использования и сохранения морской акватории и прибрежной зоны;</p> <p><i>contributing the suggestions concerning the rental payments for the exploitation of the offshore zone, the development of natural resources and mariculture centers activity</i> внесение предложений по размерам рентных платежей за использование морской акватории, разработку природных ресурсов и деятельность центров марикультуры</p>
	Local government / Местного самоуправления	<p><i>Registration of rights for exploiting the offshore zone within the delegated authority;</i> Оформление прав на использование морской акватории в пределах делегированных полномочий;</p> <p><i>development of local programs for exploitation and conservation of offshore and coastal areas;</i> разработка местных программ использования и сохранения морской акватории и прибрежной зоны;</p> <p><i>restriction, suspension or prohibition of the exploitation of the offshore zone, development of natural resources and mariculture centers activity</i> ограничение, временное приостановление или запрет использования морской акватории, разработки природных ресурсов и деятельности центров марикультуры</p>

4. To modernize the maritime transport infrastructure. In particular, the passing the existing roads, as well as the planned for the construction highways and railway lines to first-class foreign companies.

5. To attract transit cargo flows using reasonable customs and tariff policy (to lower tariffs for transportation, improve customs clearance technologies, get rid of the age-old Ukrainian problem – corruption schemes).

6. To create shipbuilding and shiprepairing clusters. Now we have only not very convincing appeals concerning this, judging by the response of the business. In European countries, there already has developed an extensive network of clusters, known as the European Network of Maritime Clusters. It is a confederation pursuing such goals as spreading the positive experience of national structures, conducting informal negotiations and annual forums with the presentation of the economic condition in the maritime sector and the measures taken. The structure of a typical cluster is shown in Fig. 3.

7. To motivate the development of maritime engineering, in particular, through outsourcing, taking the pieces of projects or the complete cycle of design works for Ukrainian organizations.

а) логистические центры для оптимизации процессов перевалки и оформления грузов;

б) региональные портовые кластеры, объединяющие предприятия по перевалке и грузообработке, а также предоставлению широкого спектра услуг от правителям-получателям товаров, портам и заходящим в них судам.

4. Модернизировать приморскую транспортную инфраструктуру. В том числе, передавая часть существующих подъездных путей, а также планируемые к строительству автомагистрали, железнодорожные ветки в концессию первоклассным зарубежным компаниям.

5. Привлечь потоки транзитных грузов разумной таможенно-тарифной политикой (снизить тарифы на перевозки, усовершенствовать технологии таможенного оформления грузов, избавиться от извечной украинской проблемы — коррупционных схем).

6. Создать судостроительно-судоремонтные кластеры. Пока мы ограничиваемся не слишком убедительными, судя по ответной реакции бизнеса, призывами по этому поводу. В европейских странах уже возникла разветвленная сеть кластеров, известная как European Network of Maritime Clusters — конфедерация, преследующая такие цели, как распространение позитивного опыта национальных структур, проведение неформальных переговоров и ежегодных форумов с презентацией экономического состояния

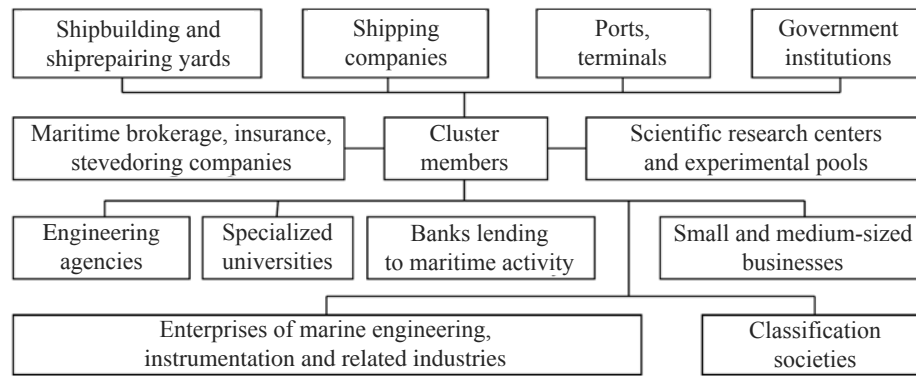


Fig. 3. Components of shipbuilding cluster in the EU countries

Рис. 3. Составляющие судостроительного кластера в странах ЕС

*Shipbuilding and shiprepairing yards* — судостроительные и судоремонтные верфи; *shipping companies* — судоходные компании; *ports, terminals* — порты, терминалы; *government institutions* — государственные структуры; *maritime brokerage, insurance, stevedoring companies* — морские брокерские, страховые, стивидорные компании; *cluster members* — участники кластера; *scientific research centers and experimental pools* — научно-исследовательские центры, опытные бассейны; *engineering agencies* — инжиниринговые агентства; *specialized universities* — профильные ВУЗы; *banks lending to maritime activity* — банки, кредитующие морскую деятельность; *small and medium-sized businesses* — предприятия малого и среднего бизнеса; *enterprises of marine engineering, instrumentation and related industries* — предприятия судового машиностроения, морского приборостроения, смежных отраслей промышленности; *classification societies* — классификационные общества

Characteristically, we already have some positive experience [20]. According to the Law «On measures of state support for the shipbuilding industry in Ukraine» (2000), shipbuilders obtained the right (though taken away from them later) for payment deferral of debts (to the budget, state trust funds). They were exempted from taxes for the land on condition that it has production facilities. Imported materials, marine equipment, received advances, engineering services were not liable to VAT and customs duties. The Cabinet of Ministers provided guarantees to commercial banks in the amount of 200 million USD for the received special-purpose credits. The result was not long in coming: from 2000 to 2004 the realized production of the industry increased by 3.5 times, and a year later the country found itself in the top ten of world leaders by the tonnage of the constructed vessels.

Let us remind that the shipbuilding industry is an extremely important, but only one part of the maritime economy. And they are all in desperate need of creating unambiguous, transparent and stable conditions for the development of maritime economic activities. As we have seen, their designer and performance guarantee is to be a state, since no one else (except mafia oligarchic structures?), is able to conduct an effective maritime policy. Only the state is entitled on behalf of the people to demand strict observance of the law from businesses, employees of executive authorities, local government. And if necessary — to inevitably and timely lay valid claims to the law violators.

в морском секторе и предпринимаемых мер. Состав типичного кластера показан на рис. 3.

7. Мотивировать развитие судового инжиниринга, в том числе, на основе аутсорсинга, перебирая на украинские организации фрагменты проектов или проведение полного цикла проектно-конструкторских работ.

Характерно, что положительный опыт у нас уже есть [20]. По Закону «О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине» (2000 г.) корабли получили отнятое у них, правда, впоследствии право на отсрочку оплаты задолженностей (перед бюджетом, государственными целевыми фондами). Их освободили от налогов за землю при условии, что на ней располагались производственные объекты. Материалы, судовое оборудование, закупаемые по импорту, полученные авансы, инжиниринговые услуги не облагались НДС и таможенной пошлиной. Кабинет Министров предоставил коммерческим банкам гарантии в сумме 200 млн. долл. под полученные целевые кредиты. Результат не заставил себя долго ждать: с 2000 г. по 2004 г. реализованная продукция отрасли увеличилась в 3,5 раза, а год спустя по тоннажу построенных судов страна оказалась в десятке мировых лидеров.

Позволим себе напомнить, что судостроение — чрезвычайно важная, но лишь одна из составляющих экономики моря. И все они остро нуждаются в создании условий развития морской хозяйственной деятельности — однозначно понимаемых, прозрачных, стабильных. Как мы могли убедиться, их разработчиком и гарантом исполнения призвано быть государство, ибо никто, кроме него (разве что мафиозные олигархические структуры?), не в состоянии проводить эффективную морскую политику. Только оно наделено правом именем народа требовать

It is difficult to overestimate the role of the state in the fight against corruption. Not taking decisive action to eradicate it, the state:

prevents competition, creates an environment that cultivates relationships that are pernicious to the freedom of maritime economy;

destroys the creative entrepreneurial initiatives in the bud;

does not allow the hard work and high professionalism peculiar to the country's citizens to fully reveal, to realize their desire to put the acquired knowledge, skills and experience at the service of the Fatherland.

The corruption creates obstacles on the way of foreign investors seeking to find a place in the Ukrainian market. Some of them, terrified of seeing a picture in front of their eyes, find suitable alternatives for their temporarily free funds (the good thing is that the world is big). Others agree on the rules of the corruption game, and pass the increasing costs onto consumers by limiting the volume of the already modest domestic consumption.

One might be tempted to explain the gaps in the legislation exclusively by relapses of lobbying the interests of certain business clans in the parliament (in local realities, they, like most political parties, are personal). Not without this, of course! But the most important thing, in our opinion, is the absence of the concept of governance of maritime activity in general. In this regard, the President's instruction to begin the development of the new edition of «Maritime Doctrine of Ukraine» deserves full support. We express our modest hope that our deliberations will be, even to a small degree, but beneficial to the authors.

**CONCLUSIONS.** 1. Any calls for the revival of the domestic shipbuilding industry will remain «a cry in the wilderness», if the state does not fulfill its primary mission – to create the institutional conditions when the investments to the enterprise sector will be considered not only a sign of patriotism, but also a profitable business.

2. The first step should be, even if it seems odd, the formation of demand for shipbuilding orders, and it lies in the development of economic activities associated with the development of infinite riches of the oceans and their protection against external attacks. The most powerful countries in the world after discovering this truth become richer. Any delay makes the distance between them and the rest of the world less and less overcomable. And it is the best motivation to get down to business im-

от бизнеса, сотрудников органов исполнительной власти, местного самоуправления неукоснительного соблюдения закона. А при необходимости — неотвратимо и своевременно предъявлять обоснованные претензии его нарушителям.

Трудно переоценить роль государства в борьбе с коррупцией. Не предпринимая решительных мер для её искоренения, государство:

препятствует конкуренции, воспроизводит среду, которая культивирует отношения, пагубно сказывающиеся на свободе морехозяйствования;

уничтожает на корню ростки созидательной предпринимательской инициативы;

не позволяет в полной мере раскрыться трудолюбиво, высокому профессионализму, свойственным гражданам страны, реализовать их желание поставить накопленные знания, умения и жизненный опыт на службу Отечеству.

Коррупция создаёт преграды на пути в нашу страну зарубежных инвесторов, стремящихся найти место на украинском рынке. Часть из них, приходя в ужас от созерцания картины, представшей перед их глазами, находит приемлемые альтернативы для своих временно свободных средств (благо — мир велик). Иные соглашаются на игру по коррупционным правилам, а возрастающие в связи с этим затраты перекладывают на потребителей, ограничивая объёмы и без того скромного внутреннего потребления.

Может возникнуть искушение объяснить пробелы в законодательстве исключительно рецидивами лоббирования в парламенте интересов тех или иных бизнес-кланов (в отечественных реалиях они, как и большинство политических партий, — именные). Не без того, разумеется! Но главное, на наш взгляд, состоит в отсутствии концепции государственного управления морской деятельностью в целом. В связи с этим, заслуживает всемерной поддержки поручение Президента приступить к разработке новой редакции «Морской доктрины Украины». Выражаем скромную надежду, что наши размышления окажутся пусть в малой степени, но полезными её авторам.

**ВЫВОДЫ.** 1. Любые призывы к возрождению отечественного судостроения так и останутся «криком вопиющего в пустыне», если государство не выполнит своей главной миссии — не создаст институциональные условия, при которых инвестиции в предприятия рассматриваемого сектора экономики станут не только признаком патриотизма, но и выгодным бизнесом. 2. Начинать следует, как это не странно может выглядеть, с формирования спроса на судостроительные заказы, а он коренится в развитии видов хозяйственной деятельности, связанных с освоением несметных богатств Мирового океана и их защитой от внешних посягательств. Самые могущественные страны планеты, открывшие для себя эту истину, становятся ещё богаче. Любое промедление делает дистанцию между ними и остальным миром всё менее преодолимой. И это — лучшая мотивация к тому, чтобы браться за дело незамедлительно. Так

mediately. Thus, we not only get rid of quite a humiliating fate to build, to put it diplomatically, non-complete vessels, but also make the maritime economy a powerful locomotive, accelerating the long-awaited arrival of our country to the club of highly developed world states.

мы не только избавимся от довольно унижительной участи строить, выражаясь дипломатично, неполнокомплектные суда, но реально превратим экономику моря в могучий локомотив, ускоряющий долгожданное прибытие нашей страны в клуб высокоразвитых государств мира.

### Список литературы

- [1] **Барабанов, М.** Как поддержать корабелов? [Электронный ресурс] / М. Барабанов. — Режим доступа: <http://b2blogget.com/articles/review/95.html>.
- [2] **Барабанов М.** Мировая практика в области государственной поддержки гражданского судостроения [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.cast.ru/journal/2006/mirovaya\\_praktika](http://www.cast.ru/journal/2006/mirovaya_praktika).
- [3] **Большаков, А. В.** Перспективы развития морского транспорта Украины на современном этапе [Электронный ресурс] / А. В. Большаков. — Режим доступа: <http://eep.org.ua/files/%D0%91%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2.doc>.
- [4] **Липец, Ю. Г.** География мирового хозяйства [Текст] / Ю. Г. Липец, В. А. Пуляркин, С. Б. Шлихтер. — М. : Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1999. — 400 с.
- [5] **Липинська, О. А.** Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку [Текст] / О. А. Липинська, Л. М. Крисюк // Економічні інновації. — 2012. — Випуск 47. — С. 99–107.
- [6] **Лобахин, А.** Ситуация в морском судостроении: реалии и перспективы Украины [Электронный ресурс] / А. Лобахин. — Режим доступа: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2015/3852-situatsiya-v-mirovom-sudostroenii-realii-i-perspektivy-ukrainy>.
- [7] **Морська доктрина України на період до 2035 р.** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п>.
- [8] **Норт, Д.** Інституції, інституціональна зміна та функціонування економіки [Текст] / Д. Норт. — К. : Основи, 2000. — 198 с.
- [9] **Осипов, В. А.** Проблемы развития судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока России [Текст] / В. А. Осипов, И. С. Астафурова, Л. Н. Жилина — Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2014. — 219 с.
- [10] **Оценка экологического состояния Азовского и Черного морей на техногенно нагруженных участках** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ecologyside.ru/ecosids-753-1.html>.
- [11] **Парсяк, В. Н.** Морська економіка як чинник піднесення держави [Текст] / В. Н. Парсяк // Економіст. — 2014. — № 5. — С. 3–5.
- [12] **Познанская, И. В.** Потенциал судостроительной отрасли Украины [Текст] / И. В. Познанская, П. И. Гнатюк. // Региональные инновации. — 2011. — № 43. — С. 264–271.
- [13] **Полевой, М.** Куда плывет украинское судостроение? [Электронный ресурс] / М. Полевой. — Режим доступа: <http://moryakukrainy.livejournal.com/494433.html>.
- [14] **Путилов, Г.** Судостроение Украины: приказано выживать [Электронный ресурс] / Г. Путилов. — Режим доступа: [http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT\\_ID=23447](http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=23447).
- [15] **Ротанов, Г. Н.** Перспективы Украины на мировом рынке судостроения [Текст] / Г. Н. Ротанов // Экономика Крыма. — 2010. — № 4 (33). — С. 347–351.
- [16] **Товарна структура зовнішньої торгівлі. Державна служба статистики України** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- [17] **Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the commercial shipbuilding and repair industry** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.oecd.org/sti/ind/1880215.pdf>.
- [18] **Miller, T.** Lets Pull the Plug on the Jones Act [Электронный ресурс] / T. Miller, J. Carafano. — Режим доступа: <http://www.heritage.org/research/commentary/2010/07/lets-pull-the-plug-on-the-jones-act>.
- [19] **Maritech program impacts on global competitiveness of the U.S. shipbuilding industry and navy ship construction** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.potomac institute.org/contracts/53-publications/studies/800-maritech-review>.
- [20] **Review of Maritime Transport 2014, Report by the United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD** [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf).

© В. Н. Парсяк

Статью рекомендует в печать  
д-р техн. наук, проф. *И. А. Иртышева*