

МОРСЬКА ГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК ВАЖІЛЬ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

MARINE ECONOMIC ACTIVITY AS THE IMPORTANCE OF ENSURING ECONOMIC SECURITY OF UKRAINE

Горбаченко С.А.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту та інновацій,
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

Gorbachenko Stanislav

PhD in Economics,
Associate Professor of Management and Innovations Department
of Odessa I.I. Mechnikov National University

У статті розглянуто теоретичні питання щодо сутності економічної безпеки та чинників її формування. Визначено умови, за яких морська господарська діяльність може здійснювати позитивний вплив на економічну безпеку України. Здійснено оцінку поточної ситуації в деяких сегментах морського господарства з огляду їхнього впливу на економічну безпеку країни та її окремі складники, зокрема, на продовольчу, зовнішньоекономічну та енергетичну безпеку. Визначено зв'язок між складниками економічної безпеки та сегментами морського господарства. Проаналізовано проблеми, які унеможливають ефективний розвиток таких сегментів морського господарства, як морська геологія, рибне господарство, морський транспорт, портова діяльність, суднобудування. Розроблено пропозиції щодо галузевих трансформацій у контексті забезпечення національних інтересів.

Ключові слова: економічна безпека, управління, морська господарська діяльність, рибне господарство, морський транспорт, морські порти.

В статье рассмотрены теоретические вопросы касаясь сущности экономической безопасности. Определены условия, при которых морехозяйственная деятельность может осуществлять позитивное влияние на экономическую безопасность Украины. Осуществлена оценка текущей ситуации в отдельных сегментах морского хозяйства, принимая во внимание их влияние на экономическую безопасность страны и ее отдельные составляющие, к примеру, энергетическую, продовольственную и внешнеэкономическую безопасность. Проведен анализ проблем, препятствующих эффективному развитию таких сегментов морехозяйственного комплекса, как морская геология, рыбное хозяйство, морской транспорт, портовое хозяйство, судостроение. Разработаны предложения отраслевых трансформаций в контексте обеспечения национальных интересов.

Ключевые слова: экономическая безопасность, управление, морехозяйственная деятельность, рыбное хозяйство, морской транспорт, морские порты.

The article deals with the theoretical questions about the essence of economic security. Such characteristics as resilience in countering internal and external threats, economic independence, which is characterized primarily by the possibility for any economic security entity to independently adopt and implement strategic economic and political decisions for development, self-development and self-development, national interests are formulated. Marine activity is defined as a multi-vector dynamic process of research, development and use of coastal and marine resources. In addition to directly economic tasks with the help of offshore activities, Ukraine also seeks to ensure the protection of national interests in the coastal zone, in inland sea waters, on the shelf and on the high seas. It is spoken in detailed about the description of the term "maritime economic activity". It has been determined that a common feature of all types of maritime activity is a certain link, with the marine environment, marine space and marine resources. However, the activity itself can be carried out in the coastal zone within the limits of coastal areas. The text gives valuable information on the conditions under which maritime economic activity can have a positive impact on Ukraine's economic security. The estimation of the current situation in some segments of the maritime economy is carried out in view of their impact on the country's economic security and its separate components, in particular, food, foreign economic energy security. It gives a detailed analysis of the problems that make effective the development of such segments of the marine economy as marine geology, fishery, sea transport, port activity,

shipbuilding. The solution of these problems is impossible without effective state regulation. The following directions for improvement of the situation are offered such as renewal of fixed assets, creation of proper legal conditions, provision of state support, optimization of management system. As a result, proposals for sectoral transformations in the context of securing national interests have been developed.

Key words: economic safety, management, marine economic activity, fish industry, sea transport, sea ports.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Важливою передумовою сталого розвитку економіки України є реалізація наявного морського потенціалу, що є можливим лише за умови всебічного розвитку та комплексного використання можливостей вітчизняного морського господарства. Означені процеси безпосередньо пов'язані з поняттям економічної безпеки, яка є провідним складником національної безпеки держави. Адже в сучасному світі концептуальні засади економічної безпеки забезпечують формування відповідної політики на рівні держави чи суб'єктів нижчих організаційних рівнів.

Основним завданням морських галузей у контексті економічної безпеки є забезпечення незалежності національної економіки, її стабільності та стійкості, а також здатності до постійного оновлення та адаптації до змін зовнішнього середовища. Крім безпосередньо економічних завдань, з допомогою морської діяльності Україна також прагне забезпечити і захист національних інтересів у прибережній зоні, у внутрішніх морських водах, на континентальному шельфі та у відкритому морі.

На жаль, в останні роки більшість сфер морської господарської діяльності в Україні перебувають у перманентному кризовому стані, що зумовлюється технологічною відсталістю, несприятливими кон'юнктурними та геополітичними тенденціями, проблемами із залученням інвестицій, дефіцитом кваліфікованих управлінських кадрів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам забезпечення національної, та, зокрема, економічної безпеки країни присвячена низка праць таких учених, як Я.А. Жаліло, Т.В. Цвігун, О.В. Скорук. Водночас у дослідження питань розвитку морського господарства вагомий внесок зробили А.В. Гуренко, В.І. Борщ, К.М. Михайличенко, О.В. Собкевич та інші.

Формулювання цілей статті. Метою статі є дослідження основних сфер здійснення морської господарської діяльності, зокрема, портового господарства, суднобудування та судноремонту, морського транспорту, рибного господарства, морського туризму та рекреації, морської геології, а також визначення їхнього впливу на економічну безпеку країни та перспектив подальшого розвитку.

Виклад основного матеріалу. Згідно із загальноприйнятим визначенням, економічна безпека – це складна багатомірна категорія, що характеризує здатність національної економіки до розширеного відтворення з метою задоволення на визначеному рівні потреб і

власного населення, і держави, протистояння дестабілізуючій дії чинників, що створюють загрозу стійкому збалансованому розвитку країни; забезпечення кредитоспроможності національної економіки у світовій системі господарювання [1, с. 143].

У масштабі країни економічна безпека виступає матеріальною основою для національного суверенітету та реальним підґрунтям для забезпечення інших видів безпеки. У цьому сенсі вона є ресурсом для військової, технічної, продовольчої, екологічної безпеки. Тому основними завданнями економічної безпеки є сприяння сталому економічному зростанню, подолання кризових явищ, формування ефективної структури та забезпечення належної трансформації економіки, зменшення дефіциту бюджету та державного боргу, забезпечення соціального захисту і підвищення якості життя населення, стабілізація національної валюти та загальне підвищення конкурентоспроможності країни.

Майже всі наукові підходи до визначення сутності економічної безпеки держави беруть до уваги такі її характеристики.

1. Стійкість у протидії внутрішнім та зовнішнім загрозам, тобто міцність і надійність зв'язків між усіма елементами економічної системи, стабільність економічного розвитку держави, здатність до стримування та знешкодження дестабілізуючих чинників.

2. Економічна незалежність, яка характеризується насамперед можливістю для будь-якого суб'єкта економічної безпеки самостійно приймати і реалізовувати стратегічні економічні та політичні рішення для розвитку.

3. Самовідтворення та саморозвиток, які передбачають створення необхідних умов для ведення ефективної економічної політики та розширеного самовідтворення, а також забезпечення конкурентоспроможності національної економіки на світовій арені.

4. Національні інтереси. Ця характеристика визначає спроможність національної економіки забезпечити захист національних економічних інтересів [2, с. 40].

У кожній країні є певна група галузей та секторів національної економіки, які створюють фундамент для економічної безпеки. З огляду на історичну морську спрямованість, вигідне географічне розташування та наявність значного морського потенціалу, для України важливим елементом такого фундаменту повинна стати морська господарська діяльність.

Згідно з «Морською доктриною України» під морською діяльністю розуміється використання

ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі [3].

Загальною рисою усіх видів морської діяльності є певний зв'язок, з морським середовищем, морським простором та морськими ресурсами. Проте сама діяльність може провадитися й у прибережній зоні в межах приморських територій.

Однією зі складових частин морської діяльності країни поряд із військово-морською діяльністю, а також охороною державного кордону на морі є морська господарська діяльність. Її можна розглядати як багатовекторний динамічний процес дослідження, освоєння та використання прибережних і морських ресурсів. Сама морська господарська діяльність відповідно до «Морської доктрини України» трактується як процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану» [3].

За територіальним принципом приморські регіони України утворюють своєрідну «морську державу», яка потребує комплексного управління та постійного удосконалення з урахуванням глобальних змін і світових транспортних тенденцій. Паралельно із цим система регіонального та державного управління зазнає певних інституційних змін. Зокрема, за останні роки прийнята стратегія розвитку портів України, запроваджено плани розвитку транспортної інфраструктури тощо. Однак використання наявного морського потенціалу є ще недостатнім. Це підтверджує інерційний розвиток, зорієнтований переважно на використання вже наявних потужностей [4, с. 220].

Зі структурного погляду до морської господарської діяльності доцільно віднести такі

сфери, як рибне господарство (його морську частину), морська рекреація, морський вантажний та пасажирський транспорт, комплекс портового господарства, суднобудування та судноремонт, морська геологія, морська енергетика та деякі інші допоміжні галузі та сегменти.

Економічна безпека країни також має власну складну та суперечливу структуру. Тією чи іншою мірою від функціонування морського господарства залежать її елементи: сировинно-ресурсна безпека; енергетична безпека; соціальна безпека; інноваційно-технологічна безпека; продовольча безпека; зовнішньоекономічна безпека (табл. 1).

Зупинимося на означених складниках та їх взаємозв'язку із галузями морського господарства більш детально.

У сучасному світі енергетика є основою національної економіки будь-якої країни. З економічного погляду енергія виступає універсальним структуроутворюючим товаром, ненадходження якого на світовий ринок порушує весь процес суспільного відтворення та здатне різко підірвати функціонування більшості галузей як традиційної економіки, так і нової економіки інформаційних технологій. При цьому більша частина світового видобутку енергоносіїв поступово переходить на морський та океанічний шельфи. Для України це є важливим, адже потенційні запаси енергоресурсів на українському шельфі Чорного моря оцінюються у 2,3 млрд. тонн умовного палива, що, за даними Державної служби геології та надр України, становить близько 40% усіх енергетичних запасів країни. При цьому їхні запаси на шельфі розвідані лише на 45% [5].

З іншого боку, якщо до початку анексії Криму вітчизняний сектор Чорного і Азовського морів становив майже 130 тис. кв. км, то зараз Україні залишилося не більше ніж 40 тис. кв. км, з яких 24, 2 тис. – сектор Чорного моря та 15,7 тис. – Азовського. При цьому весь комплекс робіт щодо розвідки та видобутку енергоносіїв на шельфі здійснює виключно ДАТ «Чорноморнафтогаз» – дочірня компанія НАК «Нафтогаз України». Крім того, геологорозвідувальні роботи в морській

Таблиця 1

Взаємозв'язок між окремими галузями морегосподарського комплексу та складниками економічної безпеки

Складники економічної безпеки	Галузі морегосподарського комплексу, що здійснюють найбільший вплив	Наявні галузеві проблеми
Енергетична безпека	Морська геологія: нафтові та газові родовища, морська енергетика: припливні та хвильові електростанції	Геополітичні проблеми, відсутність сучасного обладнання.
Інноваційно-технологічна безпека	Суднобудування: діяльність конструкторських бюро	Застарілість обладнання, недостатність фінансування, втрата кадрового потенціалу.
Продовольча безпека	Рибне господарство	Втрата флоту, браконьєрство, екологія.
Зовнішньоекономічна безпека	Морський транспорт, портове господарство	Перерозподіл транзиту, застарілість обладнання, втрата флоту.

акваторії виконуються «Причорноморським державним регіональним геологічним підприємством» і Державним геофізичним підприємством «Укргеофізика».

Така ситуація уповільнює розвиток вітчизняної морської геології. Досвід країн Чорноморського басейну, зокрема Туреччини та Румунії, свідчить про те, що тільки транснаціональні компанії на кшталт «British Petroleum» або «Chevron» мають достатні фінансові, кадрові та технічні ресурси для розвідки і видобутку енергоносіїв на морському шельфі. Отже, для України сьогодні важливо знайти саме таких партнерів.

Іншим важливим чинником енергетичної безпеки є також упровадження відновлювальної енергетики й енергозберігаючих технологій. У цьому сенсі перспективним є такий напрям морської енергетики, як хвильові електростанції. Адже середня хвиля висотою 3 м несе приблизно 90 кВт енергії на 1 м² узбережжя.

Інноваційно-технологічна безпека передбачає можливість тієї чи іншої країни самостійно або на основі рівноправного партнерства розвивати фундаментальну і прикладну науку і використовувати її досягнення в цілях економічного розвитку країни.

Інноваційний потенціал морського господарства України зосереджений насамперед у суднобудівній галузі, яка характеризується високим рівнем наукоємності, для якої є закономірним підвищення техніко-технологічного рівня виробництва, постійне ускладнення продукції, технологій виробництва та методів його організації. Особливо це стосується крупних суднобудівних підприємств, тому що вони створені і налаштовані на одиничне будівництво, на відміну від основних конкурентів – суднобудівних заводів Кореї й Китаю, які налаштовані на серійне виробництво, що дає їм перевагу у зниженні собівартості [6, с. 23].

Основну частку суднобудівної галузі в Україні становлять 10 великих суднобудівних заводів, 9 підприємств судового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, 15 проектно-конструкторських і наукових організацій. Крім того, в галузі працює кілька

десятиків середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів.

З огляду на потреби національної та економічної безпеки, основними завданнями суднобудування нині є: забезпечення ударної потужності ВМС України за рахунок будівництва нових кораблів та модернізації тих, що вже є на озброєнні; відновлення морського і річкового цивільних флотів до розмірів, достатніх для переходу основної частини перевезень вантажів, котрі проходять через наші порти; оновлення в короткі терміни рибпромислового флоту та поставка широкому українському споживачу високоякісної рибної продукції з одночасним поступовим витісненням імпорту.

Продовольча безпека визначається як постійна доступність достатньої кількості продовольства для підтримки активного, здорового життя всіх людей. Важливим елементом забезпечення продовольчої безпеки є рибне господарство, яке нині в Україні перебуває у кризовому стані. Зокрема, вилов риби за 26 років скоротився майже у 15 разів: з 1,1 млн. т. у 1991 році до 78,2 тис. т. у 2017 році. Вітчизняний вилов майже на 90% становить не найбільш якісна риба, а саме бички, тюлька і хамса.

Паралельно з цим в Україні спостерігається стаке зменшення внутрішнього споживання риби та рибних продуктів, хоча в усьому світі є протилежна тенденція. Нормативи Всесвітньої організації охорони здоров'я передбачають споживати на рік не менше 19,6 кг риби і рибних продуктів як важливого джерела Омега-3, вітамінів, кальцію, цинку і заліза. Світовим лідером за цим показником є Японія, де рівень споживання доходить до 70 кг на душу населення. В Європі перше місце займає Португалія з показником 57 кг, мешканці Норвегії та Швеції споживають близько 50 кг риби та рибних продуктів, Німеччини – майже 40 кг, тоді як України – лише 9 кг.

Серед структурних елементів морегосподарського комплексу рибне господарство чи не найбільше потребує нагального державного втручання. До організаційно-правового базису функціонування рибного господарства належать: національне законодавство, що регулює, регламентує та підтримує рибну галузь, нор-



Рис. 1. Споживання риби та рибних продуктів у окремих країнах, кг на 1 особу на рік

мування загального допустимого улову, квотування рибальства, Програма, спрямована на створення сприятливих умов для забезпечення розвитку рибного господарства України; гармонізація національних стандартів, систем забезпечення якості й безпеки харчових продуктів і міжнародних вимог.

Зовнішньоекономічна безпека – це такий стан відповідності зовнішньоекономічної діяльності національним економічним інтересам, що забезпечує мінімізацію збитків держави від дії негативних зовнішніх економічних чинників і створення сприятливих умов розвитку економіки завдяки її активній участі у світовому розподілі праці. Зовнішньоекономічну безпеку країни забезпечує збалансований склад експортно-імпортних операцій, позитивний торговельний баланс, захищеність внутрішнього ринку від коливань на зовнішньоекономічних ринках. Основними морськими галузями, що сприяють зовнішньоекономічній безпеці України, є морський транспорт та портове господарство.

Основними стримуючими факторами розвитку національного судноплавства є: відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів (обсяг морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України зараз становить менше 7%); відсутність в країні належного інституційного середовища: морського права, транспортної логістики, розвиненої практики фрахтування суден, слабкість національної фінансово-кредитної системи (щодо обслуговування морських перевезень та судноплавства), високе загальне податкове навантаження на судноплавство тощо [7].

Фактично нині в Україні ефективно функціонують лише ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) та судноплавна компанія ТОВ СП «НІБУЛОН». Причому обидві компанії орієнтовані насамперед на річкове судноплавство.

Портове господарство нині залежить від відновлення транзиту. Адже внаслідок конкурентних дій таких країн, як Румунія, Словенія, Болгарія, Латвія, а також переорієнтації Росією власних вантажопотоків обсяг транзитних вантажопотоків в Україні зменшився у 2013–2018 рр. майже вдвічі. Реанімацію сфери транзитних перевезень пов'язують із такими напрямками, як Білоруський транзит, Дунайський транзит,

«Новий шовковий шлях», перевезення казахського зерна та азербайджанської нафти тощо. Однак залучення транзитних вантажів до вітчизняних портів є неможливим без зменшення портових зборів, які в Україні є чи не найбільшими серед портів Чорного моря.

Ще однією проблемою є загальний середній рівень фізичного зношення портової інфраструктури, який оцінюється у понад 90%. Власними силами держави та портів, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, розбудови сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства, не вирішити [8, с. 128].

Відтак важливість діяльності суб'єктів морського господарства в контексті забезпечення економічної безпеки України та її окремих елементів не викликає сумнівів. Це є передумовою для подальшого активного державного втручання в господарські процеси з використанням низки прямих та непрямих методів. Кінцевою метою при цьому є ефективні структурні перетворення, технічна модернізація окремих галузей, управлінська оптимізація.

Висновки. Натепер економічна безпека України в розрізі її окремих складових частин значною мірою залежить від морегосподарської діяльності. З іншого боку, на національному рівні ефективна морегосподарська діяльність також є можливою лише у контексті визначення та реалізації економічних, соціальних, геополітичних пріоритетів і лише за умови, що Україна бажає підтримувати статус морської держави.

Найбільш важлива роль морського господарства спостерігається в сегментах енергетичної безпеки, інноваційно-технологічної безпеки, продовольчої безпеки та зовнішньоекономічної безпеки. Отже, викликає занепокоєння, що за кожним сегментом відповідні галузі морського господарства мають цілу низку проблем, які потребують нагального вирішення. Зокрема, йдеться про оновлення основних фондів, створення належних правових умов, забезпечення державної підтримки, оптимізація системи управління. У цьому сенсі подальші дослідження перебувають насамперед у площині вивчення та імплементації досвіду інших морських держав.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Жаліло Я.А. Стратегія національної безпеки України в контексті досвіду світової спільноти. Київ: Сатсанга, 2001. 224 с.
2. Скорук О.В. Економічна безпека держави: сутність, складові елементи та проблеми забезпечення *Науковий вісник Ужгородського національного університету* 2016. Вип. 6, частина 3. С. 39–42.
3. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> (дата звернення: 5.07.2019)
4. Гуренко А.В. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського Державного Технічного Університету*. 2017. Вип. 33. С. 218–224.

5. Волович О.Б. Освоєння чорноморського шельфу: конкуренція та співпраця. URL: <http://geo.gov.ua/old/node/1231> (дата звернення: 28.06.2019)
6. Борщ В.І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України *Економіка: реалії часу: Науковий журнал*. 2014. № 3 (13). С. 22–29.
7. Аналітична записка: Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/> (дата звернення: 1.07.2019)
8. Михайличенко К.М. Розвиток портової діяльності в контексті забезпечення національних інтересів України *Стратегічні пріоритети. Серія : Економіка*. 2016. № 1. С. 124–136.
9. Цвігун Т.В. Економічна безпека в системі національної безпеки України. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/11_ukr/24.pdf (дата звернення: 7.07.2019)