

в тому числі для розвитку круїзного судноплавства. Адже великі міжнародні круїзні компанії зацікавлені у розвитку морських портів. Як зазначають спеціалісти: «Без обмежень великі лайнери можуть прийняти на Чорному морі тільки Одеський морський порт та Констанца. Інші порти на сьогоднішній день не мають інфраструктури для безпечного та якісного прийняття суден довжиною більше 22 метрів. Специфіка круїзних рейсів полягає в тому, що після заходу в Черне море, судна мають відвідати як мінімум три порти, а не тільки Одеський» [3]. Цю проблему слід вирішувати залучаючи приватних інвесторів у різні порти України. І, як відомо, згідно із Постановою КМУ від 15 жовтня 2012 р. № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державною владою» 18 морських портів України можуть передаватися в концесію. При цьому декілька концесійних проектів можуть реалізовуватися в кожному порту. Видається, що такі новели законодавства стануть потужним стимулом для залучення приватних інвесторів в морські порти та розвитку, в тому числі, круїзного туризму.

Література

1. Чорне море, білий теплохід... Чи під силу Україні круїзний туризм?[Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/chorne_more,_bilyy_teplohid__chi_pid_silu_ukrayini_kruyzniy_turizm.html
2. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/519/>
3. Итоги круизного сезона // Порты Украины. — № 09 (111). — 2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2373>

Осіпук О. В.,

студентка 4 курсу факультету цивільної та господарської юстиції,

Національний університет «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Морегосподарський комплекс України — складна, багатокомпонентна керована система, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країни природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, який

формується на рівні підприємств, регіонів та країн. Основу морегосподарського комплексу України складають морський та річковий транспорт, рибпромисловий флот, підприємства з переробки риби, порти, підприємства суднобудування (у тому числі, суднове машино та приладобудування), судноремонт, суднове постачання та інші технологічно кооперовані підприємства [2].

Водночас сьогодні морські порти України потребують істотних інвестицій, адже матеріально-технічна база є застарілою, система управління портом не є оптимальною, недосконалою є митно-тарифна політика в морських портах. Вирішення цих проблем потребує комплексного і професійного підходу, а також врахування найуспішнішого зарубіжного досвіду.

Отже, для вирішення проблем морегосподарського комплексу перед державою постають наступні завдання:

1. Створення належних умов для становлення та розвитку суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу, а саме: а) впровадження спеціальних сприятливих режимів господарювання, перш за все режими оподаткування та митний; б) створення в країні попиту на продукцію та послуги морегосподарського комплексу; в) відновлення виробництва обладнання, механізмів, устаткування та комплектуючих для суден; г) забезпечення довготривалого кредитування будівництва, модернізації та ремонту суден на вітчизняних заводах для державних флотів з відсотками, що не перевищують половини облікової ставки Національного банку України.

2. Створення привабливих умов для залучення приватних інвестицій, налагодити державно-приватне партнерство у цій справі.

3. Перехід до відновлення вітчизняних флотів на основі відповідних загальнодержавних (або національних) програм [1].

Розглянемо напрями реалізації цих завдань більш детально:

1. На даний момент, виробництво обладнання, механізмів, устаткування та комплектуючих для суден, та й самих суден реалізується дуже в малому обсязі. Для виправлення цієї ситуації спеціалісти морегосподарської галузі пропонують включити до Податкового Кодексу України в його розділ XIV «Спеціальні податкові режими» нової Глави 5 «Спеціальні режими оподаткування суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу». Встановлення таких пільг буде істотним стимулом для розвитку суднобудування та судноремонту.

Стосовно митного режиму, то в Стратегії розвитку морських портів України на період розвитку до 2038 року планується забезпечити ефективне державне регулювання митних процедур щодо товарів, які переміщуються через митний кордон, а також удосконалити систему документообігу, спростити дозвільні процедури, зменшити час обробки вантажів.

2. На даний момент через відсутність чіткої спеціалізації морських портів за видами вантажів; низького рівня технічної безпеки в морських портах та неналагодженого державно-приватного партнерства в даній сфері, інвестори не зацікавлені вкладати кошти в морегосподарський комплекс України. Закон України «Про морські порти України» регламентує питання приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури. Так, відповідно до норм Закону, приватне інвестування в об'єкти інфраструктури на території морського порту проводиться, в тому числі, за допомогою договорів концесії. Для заохочення приватних інвесторів у Стратегії передбачено: спеціалізувати морські порти за основною номенклатурою вантажів, виходячи з кон'юнктури ринку; забезпечити державні гарантії та захист прав інвесторів; забезпечити технологічний розвиток портової галузі та підготовки спеціалістів портової галузі шляхом:

- впровадження сучасних технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- удосконалення навчальної бази для підготовки спеціалістів портової галузі.

3. Щодо відновлення вітчизняних флотів, то в державі планується побудувати 4 військові кораблі класу «корвет», на що з бюджету буде виділено близько 11 мільярдів грн.

Отже, деякі позитивні зміни в розвитку морегосподарського комплексу України уже відбулися після прийнятий Закону України «Про морські порти України» від 04.07.2013 року та затвердження Стратегії розвитку морських портів України 11 липня 2013 року. Однак, подальший розвиток цієї галузі та вирішення усіх вищеперерахованих проблем потребують подальшого фінансування, як з Державного Бюджету, так і від приватних інвесторів.

Література

1. Даншт Б. М., Чернюк Л. Г., Горська О. В. та ін. Продуктивні сили економічних районів України. — К.: Нічлава, 2000. — 86 с.
2. Ковалевський В. В. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка., 8-ме. — К.: Знання, 2006. — 134 с.