

УДК 658.14

В. О. Котлубай

ДОЦІЛЬНІСТЬ ТА УМОВИ СТВОРЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО РЕЄСТРУ СУДЕН

На сучасному етапі розвитку України однією з найважливіших умов забезпечення ефективності економіки і її зовнішньоекономічних стосунків є ефективна стратегія використання вигідного природно-географічного положення України.

Україна у своєму складі має потужну та розвинену інфраструктуру морського та річного транспорту, до якої входять порти, судноремонтні підприємства, судноплавні компанії, вантажна база (яка внаслідок відсутності на Україні конкурентоспроможного флоту обслуговується переважно суднами інших держав).

Робота судноплавних компаній є одним з можливих напрямків ефективного використання геополітичного положення України.

Наявність в країні морського та річкового флоту є підставою розвитку національної науки, промисловості, машинобудування, металургії, радіоелектроніки, зв'язку, появи нових конструкційних матеріалів, ресурсозберігання, охорони навколишнього середовища та інших сфер науки і промисловості, які пов'язані із забезпеченням діяльності судноплавства і суднобудування.

Зменшення кількості суден під українським прапором призвело до зменшення обсягів перевезень національним перевізником, кількості робочих місць для українського плавкладу. Внаслідок цього Україна втрачає реально можливі надходження до бюджету у вигляді фрахтових платежів та податків.

На сьогоднішній день питання щодо економічних механізмів підтримки та відродження торговельного флоту України в науковій вітчизняній літературі висвітлені переважно кількома основними напрямками, а саме: перший стосується економічних механізмів державно-адміністративної підтримки національного судноплавства, другий — дослідження фрахтового ринку та його окремих сегментів. Дослідження питань стосовно умов створення міжнародного реєстру суден України достатнього розвитку не отримало, за винятком декількох робіт авторів, серед яких Б. В. Буркинський, О. М. Котлубай, О. С. Леснік та інші.

Мета статті — обґрунтування доцільності створення Українського міжнародного реєстру суден як основного дієвого механізму відновлення вітчизняного флоту та збільшення кількості суден під державним прапором.

За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), більше 80 % міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень. Протягом останніх двадцяти років обсяги світової морської торгівлі вирішили в два рази (з 4 млрд т у 1990 р. до 8,2 млрд т у 2008 р.) Після падіння обсягів перевезень у 2009 р. міжнародне судноплавство в 2010 р. зазнало зростання, особливо в секторах суховантажних і контейнерних перевезень. Як

свідчать дані The Review of Maritime Transport UNCTAD, загальний обсяг морської торгівлі в 2010 р. склав 8,4 млрд т, перевищивши тим самим рівень докризового 2008 р. [1].

Стрімкий розвиток морської торгівлі, в першу чергу, обумовлений переміщенням виробництва з високорозвинених країн у країни з низькою собівартістю виробництва продукції. Наслідком цього стало формування нових маршрутів світової морської торгівлі, здатних змінити традиційну конфігурацію світової торгівлі. Зокрема, за оцінками UNCTAD, перспективною є торгівля між економіками Азіатсько-Тихоокеанського регіону, що активно розвиваються, і розвиненими економіками (зокрема, Китай — країни ЄС), між економіками, що активно розвиваються (Китай — Латинська Америка), і Африкою та Китаєм [1, 2].

На жаль, з 1991 по 2010 р. дедвейт українського торговельного флоту зменшився більш ніж у 5,8 раза. В 2010 р., за даними UNCTAD, Україна по дедвейту торговельного флоту знаходилась на 72-му місці, маючи 0,9 млн т дедвейту [1]. Частка українського флоту у світовому торговельному флоті скоротилася з 0,9 % в 1993 р. до 0,07 % — в 2011 р. (рис. 1) [1].

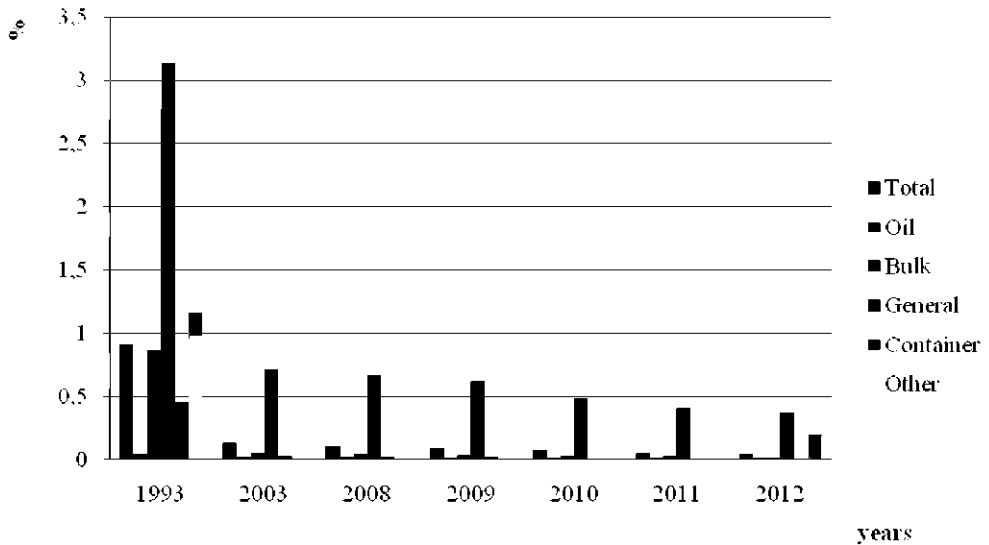


Рис. 1. Доля флоту України в світовому флоті

На 1 січня 2011 р. флот України налічував 528 суден дедвейтом 789 тис. т. На 1 січня 2012 р. дедвейт українського флоту склав 0,59 % дедвейту 2008 р., а саме: 523 судна дедвейтом 678 тис. т. Структура флоту України представлена на рис. 2.

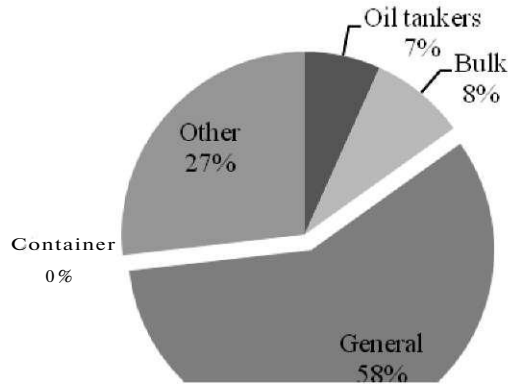


Рис. 2. Структура флоту України на 1 січня 2012 р.

За 20 років існування незалежної Української держави поряд з процесом втрати державного флоту отримали розвиток менеджерські компанії, що здійснюють оперування суднами, що плавають під так званим «зручним прапором» і знаходяться у власності офшорних компаній. У 2010 р. під прапором інших країн було зареєстровано 197 суден (місткістю 1000 реєстрових тонн і більше), які належать українським власникам. Серед них більше (37) зареєстровано в Камбоджі, 30 — на Мальті, 16 — в Ліберії, 15 — в Грузії, 12 — у Молдові і т.д. [2, 3]. Як результат, Державний та місцеві бюджети України недоотримують значні кошти у вигляді податків.

Дослідження показало, що головними причинами зменшення тоннажу та кількості суден українських судноплавних компаній є:

1. Висока частка податків, що встановлені діючими системами оподаткування, які відповідно збільшують вартість транспортних послуг судноплавних компаній України, особливо в порівнянні з компаніями країн «зручного прапору», тобто країн, де створений другий міжнародний реєстр суден і де судна мають пільгове оподаткування, яке в три — п'ять разів нижче, ніж в Україні (рис. 3).

2. Недосконалість задіяних у вітчизняній банківській системі механізмів щодо захищеності майнових інтересів банків, які надають кредити та позики на будівництво та придбання суден. Українські комерційні банки забезпечують кредитування суднобудування тільки на короткий період (до 3 років) під високі процентні ставки (12-14 % річних), а іноземні банки видають кредити на термін до 9 років по ставках 7-9 % річних. Для забезпечення зворотності своїх вкладень іноземні кредитні установи вимагають реєстрації нових суден у міжнародних реєстрах країн, законодавство яких має правову систему, що може забезпечити найбільшу захищеність банківських кредитів. Українські судовласники в процесі будівництва або придбання нових суден змушені виконувати ці вимоги, тобто реєструвати нові судна у міжнародних реєстрах інших країн, формально оновлюючи та збільшуючи кількість суден цих країн.

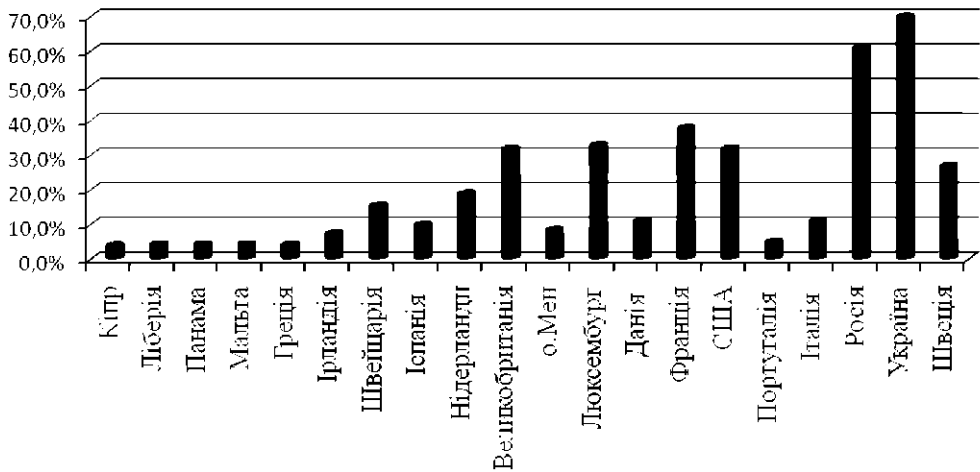


Рис. 3. Рівень оподаткування в основних реєстрах України і Росії та других реєстрах ряду країн світу

3. При реєстрації в Україні суден, придбаних за кордоном, вітчизняні судноплавні компанії вимушені одноразово сплачувати податкові та митні збори, розмір яких досягає 25 % від вартості судна.

Усі ці причини обумовили лавиноподібний перехід суден українських судноплавних компаній під «зручні» прапори іноземних країн починаючи з 1995 р. [4, 5].

Для створення сприятливого інвестиційного клімату в галузі та повернення суден під вітчизняний прапор потрібна підтримка держави. Враховуючи нестачу бюджетного фінансування на даному етапі, держава може стимулювати процес оновлення флоту непрямими методами, заснованими на сучасних безвитратних рішеннях [4]:

1. Проводити традиційну політику невтручання, що скоріше за все поступово призведе до втрати флоту під українським прапором.

2. Прийняти систему протекціоністських заходів, що частково компенсує переваги інших флотів у відношенні витрат або забезпечить національний флот деякими винятковими перевагами.

3. Установити спеціальний режим з особливими правилами і нормами (тобто створення Українського міжнародного реєстру суден), щоб національний флот був у більш рівних умовах у порівнянні з флотами інших країн.

Дії першого і другого напрямків часто використовували в минулому, але вони виявилися недостатніми для того, щоб перешкодити скороченню тоннажу флоту країн Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР). Це обумовлено частково широким використанням «зручних» прапорів з їх привабливими можливостями комплектування екіпажів і економії на податках. Інша причина лежить у появі флотів Нових морських країн (НМК), що користуються істотними перевагами в частині витрат, особливо на робочу силу, і про-

цвітаючих під егідою своїх урядів. У 1970 р. на Китай, Південну Корею і Тайвань припадало лише 1,3 % дедвейту світового флоту, а в 1997 р. частка складала 11,0 %.

Третій напрямок — це створення Українського міжнародного реєстру суден. Створення такого Реєстру дає можливість створити економічні, правові організаційні та інші необхідні умови, що забезпечують функціонування зареєстрованих в ньому українських та іноземних суден, які мають переваги «зручного» прапора.

Створення міжнародного реєстру суден в Україні сприятиме рішенням таких завдань:

1. Залучення під українську реєстрацію суден українських судноплавних компаній, що будуються.

2. Залученню під українську реєстрацію суден, що належать українським судноплавним компаніям та на сьогоднішній день експлуатуються під іноземними прапорами.

3. Пожвавлення національного суднобудівного і судноремонтного секторів і, як наслідок, зв'язаних з ними галузей промисловості (металургія, машинобудування тощо).

4. Отримання додаткових надходжень до державного бюджету від зборів та фіксованого податку за реєстрацію суден в Українському міжнародному реєстрі суден.

5. Посилення транспортної складової національної безпеки та обороноспроможності держави.

6. Підвищення конкурентоспроможності флоту України на міжнародному фрахтовому ринку, шляхом:

— підвищення авторитету та оновлення торговельного флоту під прапором України у світовому судноплаванні;

— створення стабільних економічних умов.

7. Створення умов для використання заставних схем, що використовуються у міжнародній практиці, для фінансування будівництва суден під українським прапором.

8. Збільшення розміру власних коштів судновласників, що залишаються після сплати усіх податків, для оновлення свого флоту.

На нашу думку, основними умовами створення Українського міжнародного реєстру суден є:

— Український міжнародний реєстр суден повинен бути конкурентоспроможним у порівнянні з умовами країн «зручного» прапора та країн «других реєстрів»;

— економічні умови в Українському міжнародному реєстрі суден повинні бути на рівні країн, в яких на сьогоднішній день в основному зареєстрований під іноземними прапорами діючий флот, що контролюється Україною;

— держава повинна отримувати доходи від діяльності Українського міжнародного реєстру суден;

— Український міжнародний реєстр суден повинен бути самоокупним та не

зменшувати існуючу базу оподаткування (за рахунок реєстрації в другому реєстрі тільки тих суден, що не були зареєстровані раніше в основному реєстрі).

Створення та функціонування Українського міжнародного реєстру суден потребує прийняття Закону «Про створення Українського міжнародного реєстру суден» та внесення змін до законодавчих актів України, а саме до Кодексу торговельного мореплавства України, Митного кодексу, Податкового кодексу, законів України «Про прибуток підприємств», «Про єдиний митний тариф», «Про заставу», «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» тощо.

У Законі «Про створення Українського міжнародного реєстру суден» перше має бути закріплено:

- правовий стан Українського міжнародного реєстру суден;
- права, вимоги, терміни, умови та порядок реєстрації (припинення реєстрації) суден в Українському міжнародному реєстрі суден, а також обмеження прав власності та інших майнових прав на судна, що зареєстровані в Українському міжнародному реєстрі суден;
- вимоги щодо громадянства, кваліфікації та оформлення працевлаштування членів екіпажу суден;
- спеціальний податковий режим тощо.

Висновки. Для створення сприятливого інвестиційного клімату в морській галузі та повернення суден під вітчизняний прапор потрібна підтримка держави. Враховуючи нестачу бюджетного фінансування на даному етапі, держава може стимулювати процес оновлення флоту непрямими методами, які засновані на сучасних безвитратних рішеннях. Одним з таких методів і є створення Українського міжнародного реєстру суден.

Проект зі створення Українського міжнародного реєстру суден можна віднести до суспільно значущих, тому що його реалізація дозволить отримати мультиплікативний ефект для економіки країни в цілому, включаючи захист зовнішньої торгівлі від різких коливань фрахтового ринку, забезпечення економічної безпеки експортно-імпорتنих операцій країни, поживлення пов'язаних із судноплаванням галузей економіки, позитивний вплив на соціальні умови роботи членів екіпажів морських суден, зміцнення мобілізаційної готовності морських транспортних суден. При цьому податкова база зросте за рахунок реєстрації в Україні суден, які в цей час вже зареєстровані за кордоном.

Література

1. Review of Maritime Transport 2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.un.org.
2. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://od.niss.gov.ua/articles/490/>
3. Ильницький К. Два десятилетия водного транспорта Украины [Электронный ресурс] // Порты Украины. — 2011. — № 6. — Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2169>.
4. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні : монографія / О. М. Котлубай. — О. : ІПРЕЕД НАН України, 2004. — 453 с.
5. Буркинський Б. В. Флаг: «дешевый» или национальный? / Б. В. Буркинський, А. М. Котлубай // Судходство. — 2005. — № 11. — С. 51-52.

Анотація

Котлубай В. О. Доцільність та умови створення Українського міжнародного реєстру суден. — Стаття.

Стаття присвячена розгляду тенденцій розвитку світових морських перевезень, пропозиції тоннажу, позиції українського торговельного флоту на світовому фрахтовому ринку. Обґрунтовується доцільність створення та основні умови функціонування Українського міжнародного реєстру суден.

Ключові слова: міжнародний реєстр суден, судноплавні компанії, реєстрація суден, державна підтримка, конкурентоспроможність.

Аннотация

Котлубай В. А. Целесообразность и условия создания Украинского международного реестра судов. — Статья.

В статье рассматриваются тенденции развития мировых морских перевозок, предложения тоннажа, позиция украинского торгового флота на мировом фрахтовом рынке. Обосновывается целесообразность создания и основные условия функционирования Украинского международного реестра судов.

Ключевые слова: международный реестр судов, судоходные компании, регистрация судов, государственная поддержка, конкурентоспособность.

Summary

Kotlubay V. A. The feasibility and conditions of a Ukrainian international register of ships. — Article.

The article is devoted the examines trends in the development of world shipping tonnage supply, position of the Ukrainian merchant fleet in the world freight market. The expediency of the establishment and functioning of the basic conditions of Ukrainian international ship registry.

Keywords: international register of ships, shipping companies, ship registration, government support, competitive.

УДК 656.96:338.435

Е. М. Романенко, А. В. Щелкунова

ПРОБЛЕМЫ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ ДЕНЕЖНЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ ПОСРЕДНИКОВ

Непрерывность процесса формирования денежных поступлений и их достаточные объемы являются источником формирования прибыли предприятий. Принимая во внимание специфику деятельности агентских и транспортно-экспедиторских компаний, важнейшей частью их денежных поступлений с прибылеобразующей точки зрения является вознаграждение за предоставленные ими услуги. Стабильное получение вознаграждения в должном объеме для данных предприятий является основой их непрерывной рентабельной деятельности и дальнейшего роста.

Современные условия функционирования рынков транспортных услуг предполагают обязательное участие транспортных экспедиторов и агентов, чья эффективная деятельность является важным фактором обеспечения своевремен-