

- В. Юрєв // Морской флот. — 1998. — № 9-10. — С. 15-16.
10. Парламентские слушания: «Состояние и перспективы развития морского торгового флота России» // Морской флот. — 2001. — № 1. — С. 3-7.
11. Петров А. Россия подает пример, создавая международный реестр судов / А. Петров // Порты Украины. — 2006. — № 2. — С. 24-25.
12. Сурмилов С. Второй реестр России — время возвращать флот и укреплять флаг / С. Сурмилов // Судходство. — 2001. — № 12. — С. 23-24.
13. Третий судовой реестр в Финляндии? // Судходство. — 2001. — № 8-9. — С. 14.
14. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. — Спб., ЦНИИМФ, 2002. — 928 с.
15. Буркинский Б. Реестр — международный, суда — украинские / Б. Буркинский, А. Котлубай // Судходство. — 2006. - № 1-2. — С. 58-59.
16. Коновалов В. Минтранс манит судовладельцев / В. Коновалов // Деловая столица. — 2006. — 22 мая. — № 21. — С. 7.
17. Міністерство інфраструктури ініціює розробку Реєстру морських і річкових суден України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.delta-pilot.ua/uk/novost29012014>
18. Аверочкіна Т.В. Адміністративно-правова функція держави з реєстрації морських торговельних суден / Т.В. Аверочкіна // Митна справа. — 2010. — № 1. — С. 52-56.

НАУКОВЕ ЖИТТЯ

Морська індустрія — двигун економічного розвитку України

27 травня 2015 року в м. Миколаєві відбувся Круглий стіл «Морська індустрія — двигун економічного розвитку України», організований Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром», за підтримки Комітету Верховної Ради України з транспорту, Миколаївської облдержадміністрації, Миколаївської міської адміністрації, провідних асоціацій морської індустрії

З вступним словом виступили: народний депутат, заступник Голови Комітету Верховної Ради України **Борис Юрійович Козир**, Перший заступник Голови Миколаївської облдержадміністрації **Микола Павлович Романчук**, Перший заступник Голови Миколаївської міської адміністрації **Юрій Валерійович Андрієнко**.

У роботі Круглого столу прийняли участь 57 фахівців морської галузі, Серед них 21 керівник провідних підприємств: суднобудівних, судноремонтних, суднового машинобудування; 14 керівників конструкторсько-проектних, науководослідних організацій, класифікаційних товариств та вищих навчальних закладів; 12 керівників морських асоціацій, профспілок суднобудівної галузі; 10 представників Верховної Ради України, обласної та міської адміністрації м. Миколаєва, засоби масової інформації, інші. З них 5 докторів наук, 9 кандидатів. В

обговоренні також прийняли участь: відомий корабел, почесний громадянин м. Миколаєва **І.М. Овдієнко**, проректор Національного університету кораблебудування **Е.Б. Хачатуров**, директор кораблебудівного інституту **Ю.М. Король**, виконавчий директор Асоціації «Укрсудпром» **С.В. Лисенко**.

Відкрив дискусію Президент Асоціації «Укрсудпром» **Віктор Іванович Лисницький**. Суть його доповіді «Морський транспорт-пусковий комплекс морської індустрії» полягала у тому, що створення вертикальної інтегрованої ринкової системи підтримки розвитку морського транспорту України, який є одним із економічно найефективніших комплексів, призведе до розвитку інших галузей, зокрема суднобудування та судноремонту. Головні українські гравці системи: а) власники вантажів; б) судновласники; в) порти; г) суднобудівні та судноремонтні підприємства; д) наука та проектно-конструкторські бюро. Створення морського транспортного судна має стати вигідним бізнесом для всіх українських гравців системи.

Стосовно морської доктрини: Доктрина не є законодавчим документом — це ключова установка. Приклади — доктрина Монро та доктрина Трумена. Вже існує Морська доктрина до 2035 року, яка не виконується, оскільки практично жоден з професійно зацікавлених в ній суб'єктів не був залучений до її розробки, також вона, на жаль, не стала основою удосконалення законодавства. Вважається доцільним її доопрацювання та використання у якості важливого базового документу для розвитку законодавчого забезпечення морської діяльності.

У продовження дискусії виступив заступник директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ, віце-президент Асоціації морського права України **Олексій Михайлович Котлубай** з доповіддю про стан та перспективи розвитку вітчизняного судноплавства, в якій зазначив: «На сьогодні сучасний стан розвитку торговельного судноплавства України суттєво відстає від вимог українського суспільства та не відповідає світовим тенденціям розвитку.

Відсутність економічно спроможного механізму функціонування торговельного судноплавства, разом з об'єктивними причинами, пов'язаними з розпадом СРСР, призвели до втрати значної матеріальної бази, економічного та частково кадрового потенціалу всіх видів морської діяльності, які, за відсутності сприятливих умов відновлюються надто повільно, а у деяких випадках не відновлюються зовсім.

В результаті в країні штучно створені умови, за яких національні експортери та імпортери не зацікавлені у найбільш вигідних умовах транспортування вантажів, рибалки — у привезенні виловів до власних берегів, суднобудівники — у будівництві суден для національних компаній тощо.

Одночасно Україна є й економічно непривабливою для транзиту вантажів через її морські порти, внутрішні водні шляхи, судноремонту для суден іноземних власників, повнокомплектного суднобудування тощо. В результаті, транзитні перевезення не тільки зменшуються за обсягом, а й погіршується їх структура на користь постійного збільшення частки дешевих та шкідливих речовин.

Частка вантажів, походженням із України, складає 1%, а з урахуванням транзиту — 2% від обсягу світової морської торгівлі.

Таким чином, обмеженість підходу до розвитку морської могутності держави за період незалежності була не просто шкідливою, а такою, що створила реальну загрозу економічній та національній безпеці держави. Підтвердженням цього є те, що за період незалежності Україною повністю втрачено морський

транспортний флот, а судна, що залишилися мають вік більший за 25 років, неконкурентоспроможні на світовому ринку і протягом найближчого часу будуть виведені з експлуатації.

Крім того, криза в суднобудуванні погіршується відсутністю державної підтримки. Так, Кабінет Міністрів України планував запровадити нульове мито, ПДВ на імпорт комплектуючих для суден і відшкодувати експортний ПДВ суднобудівникам. Китай, Південна Корея та Японія з початку 2009 року знизили податкове навантаження на суднобудування у два рази. У результаті їхня продукція коштує на 47-60% дешевше, ніж українська, а їхні заводи завантажені замовленнями. Навіть якщо попит відновиться, суднобудівні підприємства не зможуть розраховувати на збільшення завантаження, поки не буде вжито необхідних заходів щодо підтримки галузі.

Нерозвиненість судноплавства призвела й до того, що під загрозою опинилось також збереження національного науково-технічного потенціалу морського господарства, де зосереджені наукові установи світового рівня та значний науково-дослідний флот.

Досвід розвинутих морських держав свідчить, що їх прогрес став можливим за рахунок реалізації продуманої державної (національної) морської політики, що завжди спрямовувалась на розвиток і підтримку морського потенціалу. Тому про наступний розвиток судноплавства, не звертаючи уваги на економічну кризу, слід подбати вже сьогодні.

Основною складовою організаційно-економічного механізму розвитку торговельного мореплавства України є системи економіко-правових відносин із захисту майнових прав судовласників, фінансових інтересів інвесторів і кредиторів та економічних відносин між державою, судовласниками і операторами флоту щодо встановлення єдиного податку з тони дедвейту замість системи оподаткування, що існує зараз. Положення зазначеного організаційно-економічного механізму реалізуватимуться Законом «Про міжнародний реєстр суден України» та Кодексом торговельного мореплавства України з внесеними змінами, відповідно до сучасних умов функціонування судноплавства. Це дасть можливість вже на початковому етапі виходу з економічної кризи залучити потенціал суднобудівної, морської та річкової підгалузей до розвитку економіки України, створити значну кількість додаткових робочих місць у сфері, яка має в Україні значний кадровий потенціал, тобто фахівців, які вимушені сьогодні шукати можливості реалізації своїх професійних якостей переважно за кордоном і відповідно там же й сплачувати податки на достатньо суттєві, за українськими мірками, доходи. Завдяки цьому підвищиться соціальний рівень життя населення, збільшиться рівень заробітної плати, зростуть надходження від її оподаткування.

Таким чином, Україна знову стане повноправною морською державою, що буде надійною основою подальшого прискореного розвитку національної економіки в умовах повноправного членства у СОТ».

Тривожна інформація прозвучала у доповіді заступника Генерального директора Асоціації портів України «Укрпорт» **Віктора Олексійовича Ільїна** «Оновлення портового флоту: потреба та реалії». У своєму виступі він підкреслив, що одними причалами, складами та перевантажними обладнаннями роботу порту забезпечити неможливо. Згодом зношеність більшості буксирів та недостатня кількість сучасних суден стануть гострою проблемою для портового

флоту, адже статистика уже зараз є невтішною: з 116 буксирів 80 % працюють більше 30 років, 10 % — більше 40 років. Тому вкрай необхідно прискорити оновлення портового флоту.

У своїй доповіді на тему «Інвестиційна привабливість суднобудування» Президент Української національної асоціації суднових постачальників **Володимир Іванович Коваль** зробив аналіз надходжень інвестицій і надав пропозиції щодо покращення інвестиційного клімату в Україні.

Світовий досвід показує, що 1 дол. інвестицій у суднобудування приводить до 7-8 дол. інвестицій у суміжних галузях. Крім того, необхідно враховувати, що суднобудування — це дуже наукоємна галузь.

Аналіз надходжень інвестицій свідчать, що головним інвестором України вже багато років є Кіпр та Віргінські острови. Проте Україна, як держава, 93% інвестицій, знову ж інвестує у Кіпр. Основне джерело надходжень інвестицій — це власні кошти підприємств і тільки 0,7 % — здійснюється за рахунок державного бюджету.

В результаті роботи Круглого столу було відзначено, що іноземні інвестиції в Україні присутні на рівні погіршеності і найближчим часом, через втрату довіри, в Україну не прийдуть. Реальними на сьогодні залишаються лише внутрішні інвестиції, для залучення яких необхідно створити певні умови:

- звільнити від податку на прибуток кошти підприємств, які направлені на капітальні інвестиції;

- створити агентства при місцевих, районних, обласних адміністраціях щодо сприяння інвесторам з допоміжними функціями, з тим, щоб з чиновниками спілкувалися чиновники, які б від імені та за дорученням інвестора проходили всі шляхи погодження інвестиційного проекту з усіма структурами аж до випуску серійної продукції.

В результаті буде отримана інформація, які саме кроки треба робити для удосконалення законодавства та покращення інвестиційного клімату.

Також необхідними є:

- зменшення корупції та тиску на бізнес;
- ефективне використання інвестиційного потенціалу в масштабах країни з проведенням інвестиційних аукціонів;
- розвиток депресивних регіонів завдяки налагодженій фіскальній політиці;
- перехід від колективної безвідповідальності до ефективного державного управління.

Учасники Круглого столу прийняли рішення:

1. Протягом тижня направити пропозиції до нової редакції Морської доктрини України та Резолюції.

2. Узагальнити проблемні питання та пропозиції, направлені на розвиток морської індустрії.

3. Підготувати Резолюцію та направити її Президенту України, Прем'єр-Міністру України, Голові Верховної Ради України.

Матеріал підготовлено за сприяння
проректора Національного університету
кораблебудування ім. адмірала Макарова
Е.Б. Хачатурова

