

УДК 656.61(477)(003)

В.О. Котлубай

Національний університет «Одеська юридична академія»

**МОРСЬКИЙ ФЛОТ В СИСТЕМІ РОЗВИТКУ
ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

V. Kotlubay

**SEA FLEET IN THE DEVELOPMENT SYSTEM
OF EXPORT POTENTIAL OF UKRAINE**

National university «Odessa Academy of Law»

В статье исследованы современное состояние и перспективы развития мировой экономики. Определена роль морского транспорта в общем экспортном потенциале страны. Обоснованы основные принципы создания украинского международного реестра судов. Предложено в дальнейшем исследовать положительные и отрицательные последствия от создания международного реестра судов на о. Змеиный.

Ключевые слова: экспортный потенциал, морской транспорт, судоходные компании, конкурентоспособность, международный реестр судов.

У статті досліджено сучасний стан та перспективи розвитку світової економіки. Визначено роль морського транспорту у загальному експортному потенціалі країни. Обґрунтовані основні принципи створення українського міжнародного реєстру суден. Запропоновано у подальшому дослідити позитивні та негативні наслідки від створення міжнародного реєстру суден на о. Зміїний.

Ключові слова: експортний потенціал, морський транспорт, судноплавні компанії, конкурентоспроможність, міжнародний реєстр суден.

© Котлубай В.О., 2016

The current state and prospects of the global economy are examined. The issues concerning the development of the global and domestic exports are individually analyzed. The role of maritime transport in the total export potential is determined. It is identified that the marine transport fleet is an important tool for ensuring national interests in foreign economic relations. The modern state of domestic shipping companies is determined. The main problematic aspects of gradual transport fleet loss of Ukraine are specified. The basic trends of world tonnage development are specified. The main methods of support of maritime fleet development are distinguished. The lack of opportunities in direct financial assistance from the state is defined. The imperfection of the domestic banking system in credit provision of vessel's construction is grounded. The foreign experience of credit provision of vessel's construction is analyzed. It is proposed to come back to the question of formation of international vessel's register that will provide tax and customs preferences to domestic carriers. The basic principles for Ukrainian international vessel's register to be based are established. The main issues to be addressed when creating a Ukrainian international vessel's register are reviewed. The further research of positive and negative implications of creating an international vessel's register at Zmeiny Island is proposed.

Keywords: export potential, maritime transport, shipping companies, competitiveness, international register of ships.

Постановка проблеми. Морський транспортний флот є найважливішим інструментом забезпечення національних інтересів, насамперед у сфері зовнішньоекономічних зв'язків. Тому, для підвищення рівня конкурентоспроможності свого флоту, зарубіжні держави прагнуть надати йому підтримку. Для цього використовуються податкова політика, державне субсидування і кредитування тощо. Застосування тих чи інших заходів фінансово-економічної підтримки національного судноплавства різними країнами світу залежить від рівня їх

економічного розвитку, сформованих соціально-економічних умов і національних особливостей.

Відсутність економічно-зваженого механізму функціонування торговельного судноплавства, поряд з об'єктивними причинами, пов'язаними з розпадом СРСР, призвели до втрати значної матеріальної бази, економічного і частково кадрового потенціалу всіх видів морської діяльності, які, при відсутності сприятливих умов, відновлюються дуже повільно, а в деяких випадках і зовсім не відновлюються [1].

Неспроможність вітчизняних судноплавних компаній у накопиченні коштів для оновлення свого флоту, змушує їх переходити на роботу під прапорами інших країн або передавати судна у бербоут-чартер.

Усе це у свою чергу призводить до недоотримання державою надходжень від оподаткування потенційних прибутків судноплавних компаній з перевезення вітчизняних вантажів.

Огляд останніх досліджень та літератури. Розгляду питань розвитку експортного потенціалу присвячено досить багато публікацій Кібік О.М., Ховрака І.В., Хаймінової Ю.В., Редіної Є.В. [2; 3] та інших. Досліджуються питання розвитку експортоорієнтованих підприємств різних галузей, розглядаються питання євроінтеграції та її вплив на експортний потенціал України. Такими науковцями як Котлубай О.М., Кібік О.М., Хаймінова Ю.В., Леснік О.С. та іншими [4; 5; 6, 7] розглядаються питання розвитку транспортної інфраструктури, необхідність створення українського міжнародного реєстру суден тощо. Це вимагає комплексного вивчення сучасних умов розвитку експорту задля забезпечення ефективного включення України у світову систему господарських зв'язків. Серед таких умов особливої уваги заслуговують стан та перспективи розвитку морського транспортного флоту України, розробка основних принципів, на яких повинен бути побудований український міжнародний реєстр суден.

Постановка задачі. Головною метою є визначення основних передумов підвищення ефективності функціонування вітчизняного морського транспорту задля покращення результатів експортної діяльності в Україні.

Основний матеріал дослідження. За підсумками 2014 р., відповідно до даних UNCTAD, зростання глобального ВВП склало 2,5 %, що на 0,1 % більше ніж у 2013 р. Хоча спостерігається позитивна динаміка зростання, темпи зростання світової економіки значно впали в порівнянні з докризовим періодом.

У 2014 р. обсяг світової торгівлі товарами (скоригований з урахуванням інфляції і зміни валютного курсу) збільшився на 2,3 %, що нижче на 0,3 % в порівнянні з 2013 р. [8].

Незважаючи на уповільнення темпів зростання світової економіки і торгівлі товарами, уряди країни як і раніше сприяють розвитку глобальних товаропотоків. Причому спостерігається зростання участі у світовому експорті та імпорті товарів країн, що розвиваються, і країн з перехідною економікою. Відповідно, зменшується участь розвинених країн.

Низькі темпи зростання в світі пов'язані з нестабільною міжнародною обстановкою. Коливання курсів валют, обмеження на торгівлю, погіршення інвестиційного клімату і зниження попиту на сировину в Китаї і Європі (через зниження темпів зростання промисловості) негативно позначилися на темпах зростання перевезення вантажів.

На сьогоднішній день саме морський транспорт відіграє значну роль у розвитку експортно-імпортних перевезень [9].

Геополітичне розташування України між двома світовими центрами ділової активності – Європою і Азією – зумовлює її потенційну роль у забезпеченні євразійських зв'язків. Збільшення обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажних перевезень по транспортним комунікаціям України у подальшому буде визначатися темпами економічного зростання і структурними перетвореннями в економіці країни, технічним

рівнем транспортної системи та якістю послуг, що надаються, тощо.

Відповідно до даних міністерства економіки, понад третину (більше 35 %) товарного експорту України у першому кварталі 2016 р. склала продукція АПК, одну п'яту (більше 20 %) – продукція металургійного комплексу та одну сьому (більше 15 %) – машинобудування [10]. Також до п'ятірки товарів, експорт яких збільшився, належать олія соняшника, кукурудза, меблі, сталеві прутки і бруски гарячого прокату, лісоматеріали.

Наведена номенклатура експортних товарів підтверджує необхідність розвитку саме морського транспорту.

Транспортна галузь має великий вплив на ефективність функціонування зовнішньоекономічного комплексу країни та потребує для свого розвитку відповідного державного регулювання. Від рівня розвитку транспортної галузі залежить збалансований розвиток регіонів України.

Володіючи величезною і географічно вигідно розташованою територією, Україна має значний експортний потенціал в галузі надання транзитних послуг, який буде зростати в міру розвитку транзитної транспортної інфраструктури та облаштування міжнародних транспортних

Як відомо, одним з ключових критеріїв ролі транспорту в міжнародних бізнес-операціях є «транспортна складова вартості» – відношення вартості перевезення до вартості вантажу, що перевозиться. Якщо сума витрат на перевезення перевищує вартість товарів, то реалізація товару є економічно недоцільною. Це обумовлює загальносвітову тенденцію до укрупнення морських суден.

Сучасний стан морського торговельного флоту України характеризують певні показники. Згідно з даними Конференції ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD), у 2013 р. (на жаль у звіті за 2014 р. відповідної інформації не наведено) під прапором України було зареєстровано 492 (45 місце в світі) морських судна загальним дедвейтом 607 тис. т (77 місце в світі), з них 16

– танкери, 139 – судна для перевезення генеральних вантажів, 337 – інші типи суден [12].

Причому 85 % всіх морських суден, придатних для експлуатації, були побудовані більше ніж 20 років тому. Побудовані за останні 7 років морські судна складають тільки 3 % від загальної кількості рухомого складу морського вантажного транспорту України. У 2004 р. український флот входив до 35 най-більших флотів світу.

У сучасних ринкових умовах судноплавні компанії України відчувають серйозні економічні та фінансові труднощі в конкурентній боротьбі на світовому ринку транспортних послуг. Одна з причин їх кризового становища - необґрунтовано високий рівень оподаткування, включаючи митні платежі. Це не дозволяє вітчизняним судновласникам здійснювати відтворення основних фондів. В результаті кількість суден українського флоту скорочується високими темпами.

Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних судноплавних компаній в умовах глобалізації економік обумовлює необхідність значного підвищення ефективності їх функціонування під час стійкої інфляції, дефіциту інвестиційних ресурсів для оновлення морального і фізично зношеного транспортного флоту.

Українським судноплавним компаніям для розвитку, а часом і для виживання в умовах жорсткої конкуренції на світовому фрахтовому ринку тоннажу, необхідні значні інвестиції, джерела яких в Україні вкрай обмежені.

Будь-які кроки з відродження та розвитку морського флоту потребують бюджетних прямих або опосередкованих пільг. Але в умовах кризового стану економіки України, уповільнення темпів розвитку світової економіки в найближчий перспективі малоймовірним є надання прямої фінансової допомоги за рахунок державних коштів.

Світова практика чітко визначила напрямки протекціоністської політики в стимулюванні розвитку морського флоту: кредитні пільги, податкові пільги, контроль за вантажною базою.

Необхідно пам'ятати про те, що інвестування в розвиток флоту – це довгі гроші з невисокою рентабельністю, які ефективно працюють в рамках системи: виробництво – переробка в портах – перевезення.

При реєстрації суден в офшорі за кордоном судноплавна компанія має в своєму розпорядженні більше ніж у півтора рази власних коштів для оновлення фондів, ніж компанія, що оперує відповідно до чинного законодавства України.

Проблемою є і нерозвиненість української банківської системи. Українські комерційні банки в кращому випадку готові кредитувати суднобудування тільки на короткий період до 3-х років під високу відсотки (12-14 %), а закордонні банки видають кредити на термін 7-9 років за ставками «LIBOR». Для забезпечення повернення своїх вкладень іноземні кредитні установи вимагають реєстрації нових суден у міжнародних реєстрах зі сприятливими податковими умовами. Українські судновласники змушені виконувати ці вимоги.

Проблемою є необхідність одноразової оплати вітчизняними судноплавними компаніями податкових і митних зборів при реєстрації в Україні суден, придбаних за кордоном. Розмір таких зборів може досягати 25 % від загальної вартості судна.

Вже багато років представники галузі та урядовці говорять про необхідність відродження флоту України. Однак реальних практичних кроків в цьому напрямку так і не було зроблено. Якщо в портовій сфері були зроблені кроки з її розвитку (прийнято Закон України «Про морські порти України», розроблено Стратегію розвитку морських портів до 2038 р. тощо), то морський флот залишився без уваги з боку держави.

На нашу думку, залучення інвесторів у вітчизняну портову інфраструктуру з товарними потоками з Сінгапуру, Гонконгу, Китаю, Філіппін, Індонезії, країн Південно-Східної Азії на Європу не стане вирішальною передумовою для від-

родження флоту під вітчизняним прапором, як вважають урядовці [13].

Залучати інвесторів необхідно, однак також необхідно створити привабливі умови для переходу суден під український прапор.

Слід зазначити, що різке падіння обсягів морських перевезень за роки незалежності України обумовлено не стільки скороченням вантажопотоків, які прямують до морських портів країни, скільки втратою власного транспортного флоту. Так у 2013 р. морським транспортом під прапором України було перевезено лише 2,3 % вантажів, що проходили через морські порти і причали країни.

Відсутність сучасного конкурентоспроможного вітчизняного флоту на міжнародному ринку морських перевезень призводить до зменшення можливих доходів судноплавних компаній та, відповідно, недоотримання надходжень до державного бюджету України. Враховуючи важливу роль саме морського транспорту як найбільш екологічного, економічного та такого, що має першорядне значення для здійснення зовнішньоекономічних (міждержавних, міжконтинентальних) зв'язків, можна говорити про безпосередній взаємозв'язок між розвитком вітчизняного морського флоту та експортно-імпортних вантажопотоків.

Тому для збільшення кількості суден під українським прапором необхідно впровадити інститут міжнародного реєстру суден, що дозволить надавати податкові та митні преференції вітчизняним перевізникам.

Пропозиція створити Український міжнародний реєстр суден не нова. Створення такого реєстру лобіюють вже протягом майже 20 років. Однак, до цього часу це питання так і не було вирішено.

При створенні українського міжнародного реєстру необхідно вирішити безліч проблемних питань: внесення змін до Податкового кодексу про мораторій на подальше внесення до нього змін [14], вибір моделі тоннажного збору (грецька або

голландська модель), закріплення умов, які повинні бути покладені в основу такого реєстру, тощо.

Вибір між голландською і грецькою моделями має бути заснованим на врахуванні специфіки роботи (у бербоут-чартері) вітчизняних судноплавних компаній, вигодах держави, які вона повинна отримувати (в моделях присутні суперечності методів розрахунку ставки тоннажного збору, юридичних особливостей, вимог до діяльності компанії та реєстрації суден тощо) [15].

На підставі проведених досліджень [16; 17], а також закордонного досвіду створення та існування міжнародних реєстрів, можна сформулювати основні принципи на підставі яких повинен будуватися Український міжнародний реєстр суден:

1. Принцип конкурентоспроможності. Український міжнародний реєстр суден повинен бути конкурентоспроможним у порівнянні з умовами країн «зручного» прапора та країн «других реєстрів».

2. Принцип економічної рівності. Економічні умови в Українському міжнародному реєстрі суден повинні бути на рівні країн, у яких на нинішній день переважно зареєстрований під іноземними прапорами діючий флот, що контролюється Україною.

3. Принцип доходності. Держава повинна отримувати доходи від діяльності Українського міжнародного реєстру суден.

4. Принцип самокупності. Український міжнародний реєстр суден повинен бути самокупним та не зменшувати надходження до бюджету (за рахунок реєстрації в другому реєстрі тільки тих суден, що не були зареєстровані раніше в основному реєстрі).

Процес створення українського міжнародного реєстру суден повинен базуватися на досвіді іноземних країн. Ліберальне законодавство щодо умов реєстрації суден забезпечує державам, де воно застосовується, суттєві прибутки. Якщо порівнювати витрати на реєстрацію суден та щорічний податок у Панамі, Філіппінах та о. Мен з витратами в США, то

вони складають відповідно 20 %, 15 %, 10 %. При цьому на о. Мен щорічний податок взагалі не стягується.

Можливо розглянути варіант створення міжнародного реєстру суден в рамках якоїсь території, прикладом може бути острів Мен у Великобританії, Антильські острова у Нідерландах, острів Мадейра у Португалії, острів Кергелен у Франції. На Україні такий варіант може бути реалізований в рамках острова Зміїний. Проте застосування такого підходу потребує проведення додаткових досліджень з метою з'ясування усіх позитивних та негативних наслідків від створення так званого офшорного реєстру суден.

Висновки. У сучасних умовах важливим є інтегрування України в світову економіку як рівноправного партнера, що можливо лише за умови кардинального поліпшення структури зовнішньоекономічної діяльності. У системі національних інтересів України головна роль повинна бути відведена розвитку власного морського флоту. Одним з таких напрямків може стати створення українського міжнародного реєстру суден.

Основною умовою створення такого реєстру має стати «не нашкодити», тобто надходження до бюджету не повинні зменшитися від впровадження українського міжнародного реєстру суден. Це означає, що судна, які вже зареєстровані в державному реєстрі України, не повинні мати можливості реєструватися в Українському міжнародному реєстрі суден.

Світова практика підтверджує ефективність створення та застосування міжнародного реєстру суден, проте необхідно враховувати усі помилки з якими зіткнулися інші країни. Створення такого реєстру в Україні дозволить вітчизняним судноплавним компаніям підвищити рівень конкурентоспроможності за рахунок створення умов для оновлення свого флоту.

Враховуючи ініціативу Уряду щодо впровадження на острові Зміїний спрощеної процедури реєстрації суден під українським прапором, пропонується у подальшому дослідити усі позитивні та негативні аспекти від цього.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Україна потеряла десятки миллиардов долларов на судоходстве. Как спасти торговое судоходство страны* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.corruption.net/statti/item/27012-ukraina-poteryala-desyatki-milliardov-dollarov-na-sudokhodstve-kak-spasti-torgovoe-sudokhodstvo-strany>.
2. *Ховрак І.В. Оцінка експортного потенціалу України в контексті сучасних інтеграційних процесів* / І.В. Ховрак, В.І. Безпарточна, М.О. Похила // Глобальні та національні проблеми економіки: Зб. наук. праць Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. – Миколаїв: Електронне наукове видання, 2015. – Вип. № 5. – С. 277-282.
3. *Забезпечення конкурентоспроможності економічної системи України: Монографія* / [О.М. Кібік, В.О. Котлубай, Ю.В. Хаймінова та ін.]; за ред. проф. О.М. Кібік. – Одеса, 2015. – 160 с.
4. *Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины*. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2011. – 268 с.
5. *Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: Монографія* / О.М. Котлубай // Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 453 с.
6. *Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): Монографія* / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. – 442 с.

7. *В будущее смотрим с оптимизмом* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/562>.
8. *Обзор морского транспорта 2015* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org>.
9. *Морской транспорт в системе международных бизнес-операций* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=17841/>.
10. *Український експорт: частка ЄС збільшилась, обсяги – зменшились* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bbc.com/ukrainian/business/2016/05/160524_ukraine_export_az.
11. *Котлубай В.О. Розвиток експортного та транзитного потенціалу України* / В.О. Котлубай // Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Зб. наук. праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – № 1 (12). – 2016. – Харків: ХНАДУ, 2016. – С. 122-128.
12. *Обзор морского транспорта 2013* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org>.
13. *Для возрождения торгового флота Украине нужны товарные потоки* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/dlya_vozrozhdeniya_torgovogo_flota_ukraine_nuzhny_tovarnye_potoki_poro_shenko_26247.
14. *Мінфін пропонує ввести трирічний мораторій на внесення змін до Податкового кодексу* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rbc.ua/ukr/news/minfin-predlagaet-vvesti-trehletniy-moratoriy-441277828.html>.
15. *Котлубай В.О. Становлення морського флоту як запорука розвитку зовнішньоекономічних зв'язків* / В.О. Котлубай, Ю.В. Хаймінова // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIV Міжнародної

- науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2016.
– С. 34-36.
16. Котлубай В.О. Доцільність та умови створення Українського міжнародного реєстру суден / В.О. Котлубай // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 67. – С. 309-315.
17. Котлубай В.О. Основні шляхи розвитку торговельного мореплавства / В.О. Котлубай, Є.В. Редіна // Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України: матеріали IV всеукраїнської науково-практичної конференції (5-6 листопада 2015 р. м. Дніпропетровськ) / Під наук. ред. О.М. Котлубая; НАНУ, МОНУ, МІУ та ін. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2015. – С. 115-116.

Стаття надійшла до редакції 23.06.2016

Рецензенти:

доктор економічних наук, старший науковий співпрацівник Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **О.А. Ліпінська**

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри національної економіки Національного університету «Одеська юридична академія» **О.М. Кібік**