

**ПРО ЕКОНОМІКО ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ РІКА-МОРЕ В УКРАЇНІ**

*Боняр С.М.*

*Розглянуто економіко-правові аспекти розвитку в Україні судноплавства у режимі «ріка-море».*

**Вступ.** Одним з основних видів морської економічної діяльності є торговельне судноплавство, яке у всі часи являло собою найважливіший інструмент внутрішньої та зовнішньої торгівлі. У своїй стратегії на 2005-2009, Європейський Союз наголосив на необхідність розробки всеосяжної морської політики, націленої на розвиток процвітаючої морської економіки в її екологічно-життєздатному варіанті, як основи швидкого загально економічного зростання. За думкою фахівців з ЄС, необхідно забезпечити перевагу у морських наукових дослідженнях, техніці й технологіях, заснованих на останніх досягненнях науки й техніки [1]. В Україні ж, де є великий нереалізований потенціал здійснення всіх видів морської економічної діяльності та значні наукові надбання у цій сфері, до останнього часу нічого не зроблено для їх використання в якості чинників розвитку національної економіки.

Відсутність морської державної політики України не дає можливості визначити чіткі орієнтири, цілі та задачі як в секторі економіки, так навіть і в політиці національної безпеки у Світовому океані. У цих умовах країна не може ефективно використовувати навіть наявні ресурси морської транспортної галузі

**Постановка завдання.** Досвід розвинутих морських держав свідчить, що їх прогрес став можливим за рахунок реалізації продуманої державної (національної) морської політики, що спрямовується на розвиток морського потенціалу.

Попри те, що досконале законодавство є необхідною умовою розвитку всіх сфер морської діяльності, в Україні відсутні важливі закони, з її регулювання.

Зокрема, необхідно затвердити Концепцію морської політики та прийняти Морську доктрину України.

На сьогодні також слід прийняти низку законодавчо-нормативних актів, які б визначали загальнодержавну систему контролю, регулювання та управління морською діяльністю. Це стосується і реорганізації системи контролю держави порту та держави прапору, створення сприятливих,

конкурентоспроможних умов діяльності судноплавних компаній, спрощення всіх процедур організації перевезень та тарифної політики.

Необхідні також зміни до Кодексу торговельного мореплавства України та інших законодавчих актів, які б забезпечували національну безпеку, сприяли національним інтересам і підвищували міжнародний авторитет держави.

З цих позицій **головною метою цієї статті** є обґрунтування сутності та напрямків проведення змін з удосконалення діючого законодавства та заходів, що забезпечать ефективний розвиток судноплавства ріка-море в Україні.

**Результати.** Головним морським законом України є Кодекс торгового мореплавства України, теперішня редакція якого прийшла на зміну Кодексу торгового мореплавства СРСР 1968 року і багато в чому сприйняла його положення, які вже не відповідають умовам сьогодення, що склалися в процесі прийняття законодавчих актів з регламентації діяльності державних органів влади. До Кодексу, зокрема, необхідно внести положення про нові форми державного контролю за безпекою суден, які широко застосовуються в міжнародній практиці (контроль держави-порту); норми про правовий режим плавання суден у територіальному морі України та багато іншого.

Одною з необхідних умов розвитку перевезень в системі ріка-море є наявність в країні розвиненого сектору сервісної діяльності (експедиторської, агентської, сюрвеєрської та інших). Цей сектор, за роки незалежності України розвивався прискореними темпами, однак останнім часом з'явилися обмеження щодо доступу на цей ринок незалежних сервісних компаній. Це обумовлено тим, що вантажовідправники здебільшого організують власні сервісні компанії і не допускають незалежних операторів сервісної діяльності до своїх вантажопотоків. Це потребує прийняття відповідних правил які встановили б певні вимоги до компаній з сервісної діяльності, що підвищило б якість надання послуг і розвиток цього виду діяльності взагалі суто на ринкових засадах.

Зростаючі перевезення експортних вантажів суднами ріка-море забезпечать розвиток національного торгового флоту України тільки в разі адекватного розвитку в країні морської фрахтової справи. Світовий досвід свідчить, що ефективна експлуатація флоту, вимагає його продуктивного використання, що без розвиненої системи фрахтування зробити неможливо. Сучасна фрахтова індустрія це не тільки і не стільки фрахтові брокери, це у тому числі, система наукових установ по дослідженню світової кон'юнктури, ринку суден малого тоннажу та ріка-море тенденцій на відповідних сегментах світового фрахтового ринку його організації, тощо. Вона потребує розвитку морського права і установ з підготовки фахівців з фрахтування, аналітиків, юристів. Оскільки міжнародне

морське право засновано на засадах загального права, ефективна діяльність фахівців неможлива без використання світової бази судових прецедентів.

Якщо фахівці з фрахтування та судноплавства не мають доступу до міжнародної правової бази - невідбувається узагальнення судової практики - відсутній розвиток морського права - бракує відповідних фахівців за всіма напрямками – знижується ефективність фрахтової діяльності - починається програш справ у міжнародних судах - втрачається флот. Тому, без вирішення цих найважливіших проблем розвиток судноплавства в країні не може ефективно відбуватися.

Відомо, що на даний час більше 92% експортних вантажів України, що транспортуються морем, перевозять іноземні компанії і якщо тільки фрахтувати тоннаж для цих перевезень українською стороною, то на одній мінімальній комісії з фрахту (1,25%) можна заробляти близько 20 млн. доларів США на рік, при річних витратах на утримання фрахтового центру у розмірі не більше 500-800 тис. USD. Загалом же розвиток фрахтової справи – це десятки мільярдів гривень економії тільки для національних експортерів, це підвищення конкурентоспроможності товарів національного експорту, це вихід на нові товарні ринки та значне зростання внесків до державного бюджету країни.

Причиною нерозвиненості фрахтової справи в Україні перед усе є відсутність попиту з боку вантажовласників на послуги з морського перевезення вантажів. Для його стимулювання необхідно забезпечити відповідну економічну зацікавленість шляхом, виведення з оподаткування подвійної суми фрахтових платежів, усунення ПДВ на фрахтові платежі українським фрахтівникам та створення умов для відправлень на принципах „part cargo” по об’єднаному коносаменту. Складові мультиплікативного ефекту розвитку судноплавства наведені на рисунку.

Дослідження залежності добової ставки оренди від періоду відфрахтування тоннажу у тайм-чартері, які проведені у Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, дозволили встановити певну закономірність. Зокрема, якщо прийняти ставку рейсового тайм-чартеру за 100%, то при періоді відфрахтування до півроку вона практично не змінюється і складає від 95 до 98 відсотків добової ставки рейсового відфрахтування. При відфрахтуванні на період від 9 місяців до 2-х років зміни вже достатньо помітні і добова ставка складає приблизно 87-90 відсотків ставки рейсового відфрахтування. При відфрахтуванні на період приблизно 2- 3 роки - розмір добової ставки складає 75-78 відсотків ставки рейсового фрахтування, а коли судно відфрахтовується на довгостроковий термін понад 3,5 роки, добова тайм-чартерна ставка може досягти навіть 59-62 відсотків ставки рейсового відфрахтування. Оскільки добові витрати за тайм-чартером постійні і не

залежать від його періоду, зменшення добової ставки обумовлюється зменшенням норми накопичення, від 0,5 доларів США з однієї тонни дедвейту за добу при рейсовому тайм-чартері, практично до 0,01 долара США при відфрахтуванні на довгостроковий період (4 і більше років).

Таким чином, використання механізму роботи флоту за довгостроковими фрахтовими контрактами дозволить збалансувати рівень фрахтових ставок з урахуванням інтересів національних експортерів і судновласників, що забезпечить підвищення рівня конкурентоспроможності товарів стратегічного експорту України.

Практика оподаткування судноплавного бізнесу у світі не є однаковою. Так, прибуток суден, що зареєстровані у країнах відкритої реєстрації та офшорних зонах обкладається податком на рівні приблизно 2% (взято до уваги рівень всіх видів податків та обов'язкових платежів якими обкладається судновласник щорічно). Податок з прибутку для суден, що зареєстровані в інших, міжнародних реєстрах ТМД встановлюється на рівні у середньому 6%-7%. Податок на прибуток з суден, що зареєстровані у основних реєстрах ТМД встановлюється на загальнодержавному рівні і становить від 5% у Греції до більше ніж 50% у Італії [2,3]. Саме високі податки основних реєстрів традиційних морських країн зумовили свого часу відтік тоннажу до так званих „зручних” або „дешевих” прапорів, використання яких надавало великі економічні переваги судновласникам і одночасно негативно впливало на національну економіку ТМД.

Вдосконалення в країні саме цих макроекономічних умов і повинно стати тим ключовим чинником, який дозволить відродити національне судноплавство та ефективно реалізувати існуючий транспортний та транзитний потенціал країни. Сьогодні, коли Україна стала повноправним членом СОТ, зникають загрози тиску на національних експортерів щодо перевезення проданих товарів стороною покупця, оскільки з'являється змога використання спеціальних процедур протидії, передбачених для членів СОТ з цього приводу. Таким чином, наша зовнішня торгівля повинна почати здійснюватись на загальноприйнятних принципах економічної доцільності, а вони свідчать про велику вигідність для виробників здійснення операцій з доставки власних товарів. Практична реалізація цього потребує приведення господарчого механізму у відповідність новим умовам та певного часу на адаптацію.

Таким чином, узагальнення світового досвіду судноплавства малого тоннажу, критичний аналіз морської політики Європейського Союзу, інших передових морських країн різних регіонів дозволили сформулювати ключові засади та пріоритети створення сучасних умов прискореного розвитку перевезень ріка-море в Україні:

- забезпечення конкурентного доступу до національної вантажної

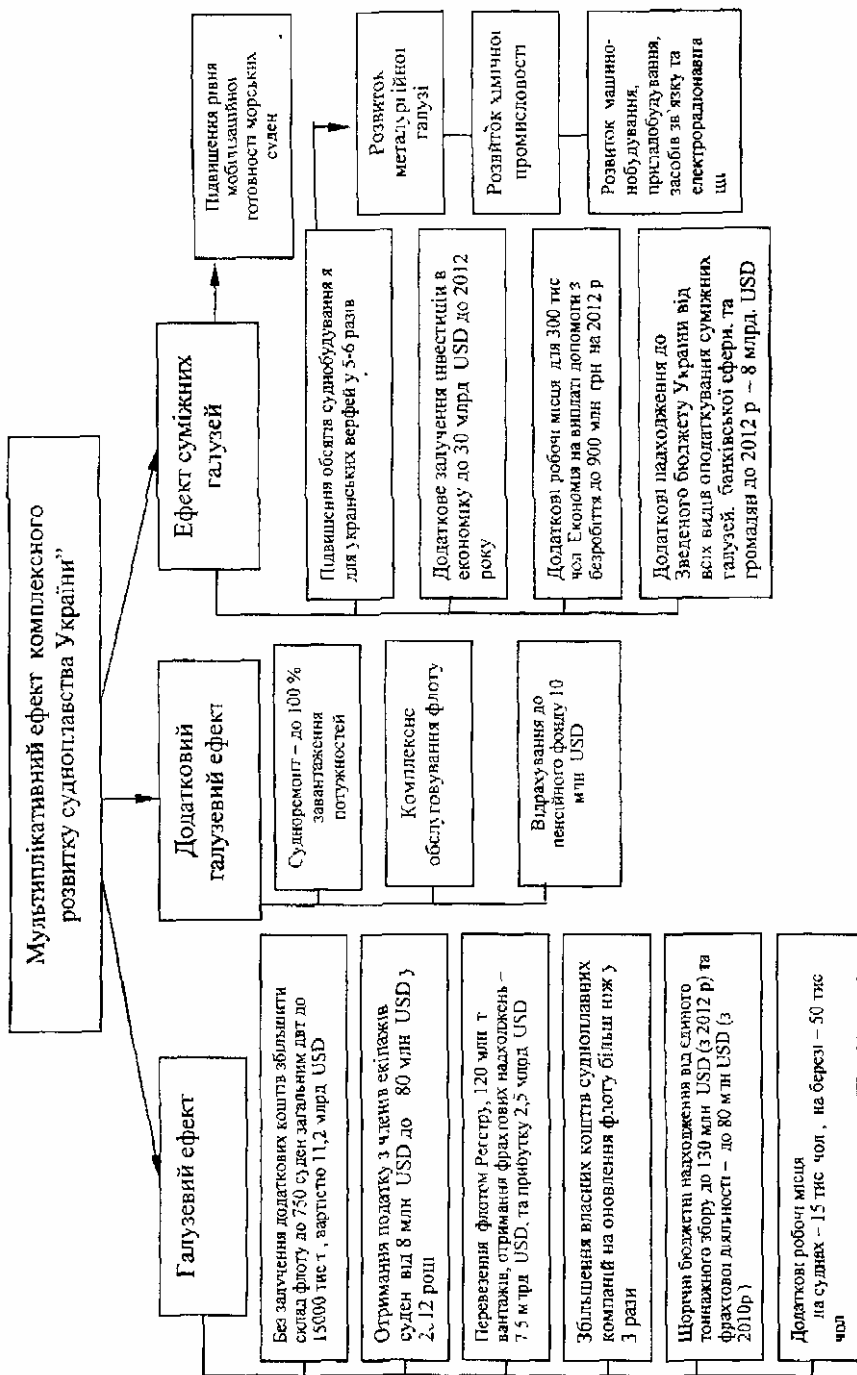


Рис. 4 Складові мультиплікативного ефекту розвитку торговельного суднобудівництва

бази, заснованого винятково на досягненні найвищого економічного результату по всіх учасниках зовнішньоекономічної діяльності;

- реалізації національного режиму в судноплаванні, що надає режим найбільшого сприяння судам під всіма без виключення прапорами на які не розповсюджуються санкції міжнародного співтовариства, тобто режим тотожний тому, яким користуються судна під національним прапором;

- всебічної підтримки національного торгового мореплавання на недискримінаційній основі, що дозволить національному тоннажу реалізовувати свої природні переваги, проте не буде, у принципі, позбавляти можливості реалізації таких переваг і будь-яке іноземне судно;

- відмови від прямого державного впливу на процеси розвитку і функціонування торговельного мореплавання України, а забезпечення державного регулювання цієї сфери діяльності винятково шляхом добровільної сертифікації суб'єктів господарювання на відповідність національним стандартам судноплавання, що розробляються, в технічній, технологічній, економічній і комерційній і соціальній областях;

- перевезення експортних вантажів флотом зафрахтованим переважно українською стороною торгового договору, тобто розповсюдження практики, коли при укладанні зовнішньоторговельної угоди продавці і покупці оговорюють яка кількість вантажу перевозиться флотом, який фрахтується українською стороною на умовах конкурентного доступу, безвідносно до встановлених транспортних умов (СІФ, ФОБ);

- рівних економічних можливостей на основі реалізації таких умов реєстрації національного тоннажу, які будуть схожі з тими в яких працюють іноземні судовласники основних конкурентів при обов'язковому дотриманні високих вимог відносно всіх видів безпеки у судноплаванні, які встановлюються світовою спільнотою;

- типізації при проектуванні суден, для забезпечення відповідності вимогам міжнародних стандартів судноплавання і забезпечення всіх видів безпеки з обов'язковим державним наглядом за подальшою зміною проектів і будівництвом суден, що дозволить зменшити будівельну вартість 1т дедвейту флоту;

- гарантованого дотримання міжнародних принципів, норм і правил в лінійному секторі торгового мореплавання України, що забезпечить рівень послуг, які надаються національним вантажовласникам, адекватний вимогам, що висуваються світовою спільнотою до морських лінійних перевізників на основі створення загальнодержавної системи нагляду.

Виходячи з основних принципів розвитку вітчизняного судноплавання [4, 5], нами обґрунтовано економіко-правову систему що

забезпечуватиме прискорений розвиток перевезень ріка-море України і містить:

- економіко-правові відносини по захисту майнових прав судновласників та фінансових інтересів інвесторів і кредиторів;

- економічні відносини між державою та судновласниками і операторами суден, щодо вдосконаленні системи оподаткування діяльності з перевезень ріка-море;

- важелі економічної зацікавленості вантажовласників експортувати товари на умовах CIF та імпортувати на умовах FOB шляхом внесення змін до чинного законодавства в частині віднесення фрахтових платежів експортерів і імпортерів у подвійному обсязі та оподаткування їх податком на додану вартість за нульовою ставкою;

- важелі забезпечення економічної зацікавленості вкладання коштів у будівництво флоту, перш за все на українських верфях в результаті розвитку лізингової системи, пільг на оподаткування тієї частки прибутку, що інвестується у суднобудування та відновлення українського суднобудування перш за все шляхом розробки заходів по зниженню собівартості робіт на 15- 20% та підвищенню продуктивності праці до 40-50 т дедвейту за рік на одного працюючого (у Японії -450, у Південній Кореї -250);

- заходи з інституалізації в країні логістичної, фрахтової діяльності та діяльності з морського права, сприяння створенню єдиних операторів мультимодальних перевезень, операторів контейнерних терміналів в середині країни;

- дії по розвитку пропускної спроможності митних терміналів, забезпеченню усіх видів безпеки на морському та річковому транспорті;

- дії з підтримки та розвитку морських традицій в країні, підготовки кадрів, науки та освіти.

Основною складовою організаційно-економічного механізму розвитку торговельного мореплавання України є системи економіко-правових відносин по захисту майнових прав судновласників, фінансових інтересів інвесторів і кредиторів та економічних відносин між державою, судновласниками і операторами флоту, щодо встановлення єдиного податку з тони дедвейту замість системи оподаткування, що існує зараз. Положення зазначеного організаційно-економічного механізму реалізуватимуться через систему законодавчих актів основними з яких мають стати Закон «Про міжнародний реєстр суден України», «Кодекс торговельного мореплавства України» з внесеними змінами, відповідно до сучасних умов функціонування, «Стратегія розвитку портів України», «Національні правила перевезення вантажів та ціноутворення в змішаному наземно-водному сполученні» та інші. Майже всі необхідні нормативно правові документи вже підготовлені в інституті, або

знаходяться у стадії завершення і протягом року можуть бути надані до розгляду відповідними органами центральної виконавчої влади.

**Висновки.** Реалізація розробленого організаційно-економічного механізму розвитку торговельного мореплавання дасть можливість 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 можливостей переважно за кордоном. Завдяки цьому підвищиться соціальний рівень життя населення, збільшиться рівень заробітної плати, зростуть надходження від її оподаткування.

Крім того, створення умов інвестиційної привабливості та сталого функціонування судноплавних компаній сприятиме будівництву флоту, який дозволить його власникам отримувати на рік близько 2,5 млрд. USD прибутку. Зведений бюджет України на кінець 2012 року отримує додатково понад 8 млрд. USD галузевого ефекту та ефекту суміжних галузей (рис.1) за рахунок того, що у зазначений період до економіки країни буде залучено інвестицій обсягом понад 40 млрд. USD.

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

Створюючи умови для розвитку національного судноплавства слід також пам'ятати, що в основі успіхів великих морських країн лежить, перед усім, наявність у їхньому суспільстві розвинених морських традицій, завдяки яким кожен урядовець, кожен банківський службовець, кожен профспілковий функціонер та й взагалі кожен член суспільства розуміє, що вкладання у судноплавство та інші сфери морської діяльності дає трикратну віддачу в цілому по всіх галузях національної економіки, і розглядає розвиток перш за все торговельного судноплавства як пріоритетного напрямку розвитку національної економіки. Саме цього нам необхідно домогтися і в Україні.

#### *Література*

1. GREEN PAPER Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas {SEC(2006) 689} Brussels, 7.6.2006, 49p.
2. Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993, reg. 2(5) - 123p.
3. Константин Ильницкий. Тупики торгового флота. Есть ли выход? / Порты Украины № 3 (53). Май –июнь 2005, С. 16-20.



4. Котлубай А.М., Боняр С.М. [Украина в ВТО: перспективы выхода на мировой рынок транспортных услуг](#) \ \ Экономические инновации. Выпуск 32. Проблемы (Современный инструментарий) развития производственной инфраструктуры. Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. – С. 7-14.

5. Котлубай О.М., Буркинський Б.В. Про напрямки розвитку торгового флоту України // Економіка України № 12 (529) грудень 2005, С.4-10.

*Abstract*

**Bonyar S.**

**Institutional environment of sea-river shipping developments**

Article presents legal and economical aspects of sea-river shipping development in Ukraine.