Посилання на статтю

Покатілов І.П. Проект створення світового морського реєстру України як напрям підвищення конкурентоспроможності українського суднобудування / І.П. Покатілов // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб.наук.пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля, 2009. – № 1(29). – С. 121-125.

УДК 005.8:005.332.4

І.П. Покатілов

ПРОЕКТ СТВОРЕННЯ СВІТОВОГО МОРСЬКОГО РЕЄСТРУ УКРАЇНИ ЯК НАПРЯМ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКОГО СУДНОБУДУВАННЯ

Проведено аналіз світового досвіду використання так званого «зручного прапору» для зменшення експлуатаційних витрат морських перевезень. Показано, що створення міжнародного морського реєстру України дозволить відродити український флот ті підвищити конкурентоздатність вітчизняного суднобудування. Рис. 3, дж. 5.

Ключові слова: морський реєстр, суднобування, проект, конкурентоспроможність.

И.П. Покатилов

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ МИРОВОГО МОРСКОГО РЕЕСТРА УКРАИНЫ КАК НАПРАВЛЕНИЕ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНСКОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ

Проведен анализ международного опыта использования так называемого «удобного флага» для удешевения эксплуатационных расходов морских перевозок. Показано, что создание международного морского реестра Украины позволит воссоздать украинский флот и повысить конкурентоспособность отечественного судостроения.

I.P. Pokatilov

THE CREATION OF THE UKRAINIAN INTERNATIONAL MARINE REGISTER PROJECT OF AS A DIRECTION TO INCREASE THE UKRAINIAN SHIPBUILDING COMPETITIVENESS

The analysis of the international experience concerning the «convenient flag» for reducing exploitation expenditures is made. It is shown that creating the Ukrainian international marine register will allow to restore national shipbuilding competitiveness.

Постановка завдання. Всі розвинуті морські держави світу пережили вихід морського флоту з під національного прапора. Судновласники економічно розвинутих країн, намагаючись запобігти високих місцевих податків та зекономити на експлуатаційних витратах, реєструють свої судна під так званим «зручним прапором» країн з низькими податками, що застосовують більш дешеву робочу силу. Європейські країни признали неефективність – і навіть

шкідливість, проведеної ними політики протекціонізму в 70-х роках та ії вплив на склад структури національного флоту, а також на розвиток морських перевезень і суднобудування [1].

Метою статті є обґрунтування створення світового морського реєстру України.

Основна частина. Такі країни як Панама і Ліберія, пізніше до них приєдналися Багами, Мальта, Кіпр, Сінгапур, Бермуди, Беліз та інші запропонували реєстрацію свого прапору, а не вкладаючи капіталів у розвиток галузі, не піклуючись про безпеку судноплавства та розвиток інфраструктури отримують значний прибуток за цю послугу. Ці країни назвали «зручним прапором», де судновласники сплачують за цю послугу реєстраційний внесок до 2 тис. дол. США та річний внесок від 2,5 тис. дол. США до 10 тис. дол. США з судна, які є для цих країн іноді єдиним джерелом поповнення бюджету. Останні 10 років список країн «зручного прапору» був значно розширений, до нього ввійшли такі країни як Монголія, КНДР, Камбоджа та інші.

Розвинені країни були стурбовані не тільки зникненням морського флоту з національним прапором, але і станом безпеки судноплавства і захистом навколишнього середовища. У зв'язку із збільшенням торгівлі і об'ємів морських перевезень, старінням флоту, зросла потреба у додатковому тоннажі. Країни Європи стали створювати міжнародний реєстр суден, щоб привабити судновласників для реєстрації під національним прапором (рис.1). Вирівши питання про «другий національний прапор» – відкриту реєстрацію, ці країни досягли:

– зниження цін на імпортно/експортні товари;

– одержання додаткових прибутків за реєстрацію;

– створення додаткових робочих місць на флоті, суднобудівельних заводах та інфраструктурі;

– контролю за безпекою судноплавства та захисту навколишнього середовища.

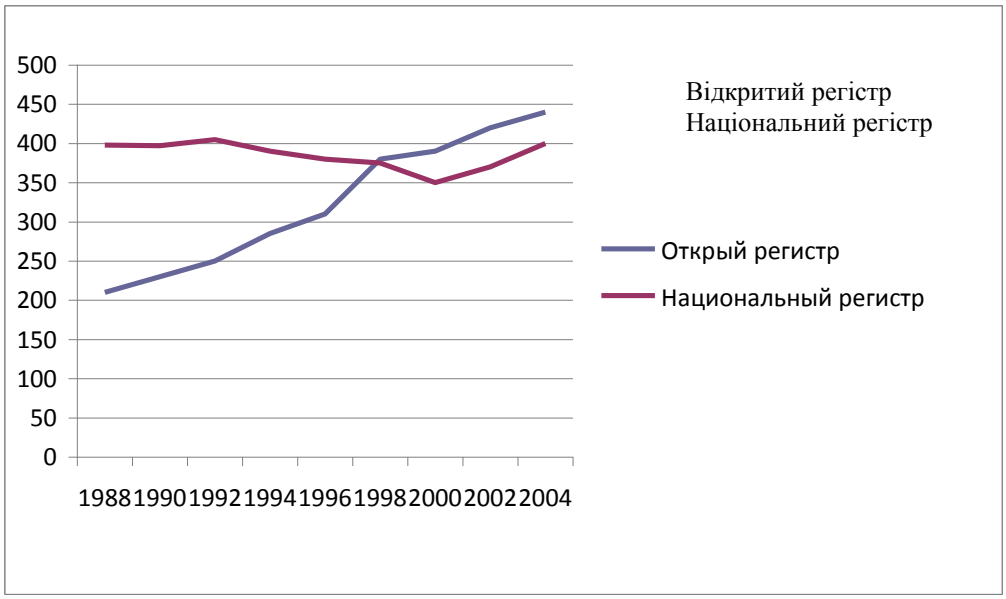


Рис. 1. Розподіл тоннажу світового торгового флота на національний та відкритий реєстр (млн.т.дейдвейту) [2]

Перша з Європейських країн – Норвегія створила у 1987 році Норвезький морський регістр (NIS), що дозволило збільшити за чотири роки тоннаж флота до 55 млн.т. і як результат флот під національним прапором займає біля 70 % серед усього флота Норвегією [3]. Потім Португалія, Германія, Іспанія, Данія створили одну з форм міжнародного реєстру суден. В останні 30 років флот країн ЄС виріс з 118 млн.брт до 162 млн.брт тобто збільшився на 37 %, але світовий тоннаж виріс за цей час с 400 млн.брт до 800 млн.брт та як результат загальна частка країн ЄС стала менше на 100 %.

Тобто за ці 30 років флот значно відійшов під «зручний прапор» (судновласники не змінюють прапор реєстрації кожен рік, перша продаж відбувається через 7-12 років), а також азіатські судновласники, суднобудівельні заводи захопили ринок і створили достатньо конкурентноздатну галузь, що успішно конкурує з європейськими.

Розумія важливіть міжнародних транспортних перевезень в економіці держав, країни ЄС розробили транспортну доктрину єдиної транспортної політиці ЄС, у грудні 1992 г. була випущена перша «Біла книга» Європейської комісії. У 2001 г. доктрина була переглянута з урахуванням часу та недоліків і випущена нова «Біла книга», назва якої – «Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати». Держави ЄС по окремості та згодом Європейська комісія узгодила «податок на тоннаж», що застосовується у більшості морських країн. Це дозволило поповнити кількість суден у європейських реєстрах. У сучасності усі країни ЄС (навіть ті що не мають виходу до моря), крім Угорщині мають національний флот.

З тих самих причин Росія перейняла приклад ЄС і розробила та ввела «Міжнародний реєстр суден у Російській Федерації». Але як у нас кажуть «хотіли як краще, а вийшло як завжди», отримали приклад як не потрібно робити. Основні недоліки добре описані у статті «Второй (международный) судовой реестр: как не наступить на грабли…», Екатерини Биковскої, Вячеслава Лебедєва [4].

У нашій пресі проходить дискусія про створення «Міжнародного реєстра суден України». Деякі автори статей побоюються, що може постраждати імідж нашої держави на міжнародній арені, але українські судна вже знаходяться у чорному листі Паризького Меморандуму (тому, що старі), а можливість зареєструвати судна, які не відповідають міжнародним стандартам можливо легко уникнути прийнявши до уваги рейтинг (кваліфікованість) Класифікаційних організацій за надзором суднобудування. У кінцевому плані всі судна контролюються організацією Держфлотінспекції України на відповідність вимогам Міжнародних Конвенцій. У першу чергу необхідно значно полегшити податковий тиск на галузь. Звільнення від податків повинно розповсюджуватися на моряків та екіпажі суден повинні бути укомплектовані на 50% з українців.

Президент УСПП народний депутат Анатолій Кінах у своєму виступі 01 вересня 2008 у Миколаїві – «В Україні немає стратегічного розвитку суднобудівної галузі» [5] зазначив, що «Сьогодні немає програми стратегічного розвитку суднобудівної галузі, …» і «Ресурси держави повинні бути спрямовані на забезпечення наукоємного, інтелектуального виробництва, зокрема на те, щоб Україна зберегла своє місце в першій десятці світових суднобудівників». Але ця програма не спрацює враховуючи ринок суднобудування який зайняли Китай, Південна Корея, Японія та Європейські суднобудівні заводи, де державна підтримка суднобудування перетворила ці країни у домінуючих гравців світового ринку (рис.2).

Треба розглянути розвиток морської галузі в Україні взагалі. Та враховуючи потужність металургійних заводів України і введенням змін до Митного Кодексу (не обкладати митом метал для будування суден під прапором України, тільки у випадку продажі судна/перереєстрації прапора) та об'єднавши все це у один проект «Програма розвитку морської галузі», на прикладі Норвегії (яка займає 5 місце по об'єму замовлень нових суден, під прапором 1161 судно – 7 місце з прапору реєстрації), ми будимо мати конкурентноспроможну галузь у короткі строки і поповнення до бюджету, але для цього необхідно не забувати, що правові відносини на морському транспорті зайнятому у міжнародних перевезеннях регулюються Міжнародним Морським Правом, яке є невід'ємною частиною Міжнародного Права і для розвитку морської галузі необхідно привести морське законодавство України у відповідність.

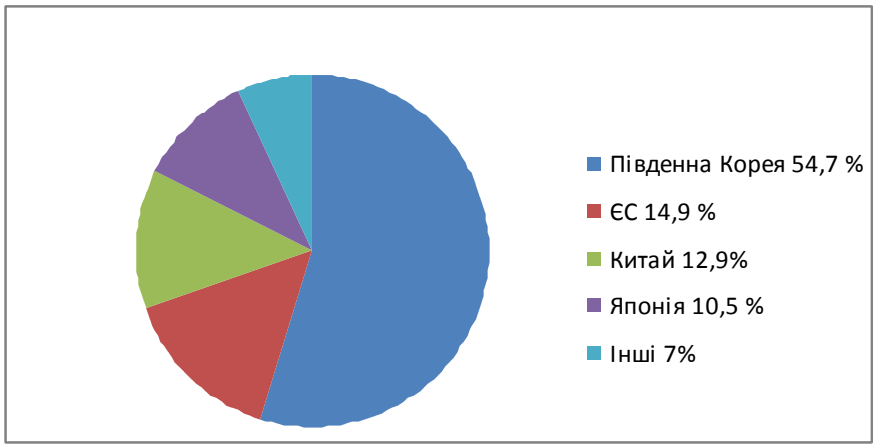


Рис.2. Розподіл ринка суднобудування на 01 січня 2005

Схематичне представлення складових проекту наведено на рис. 3.

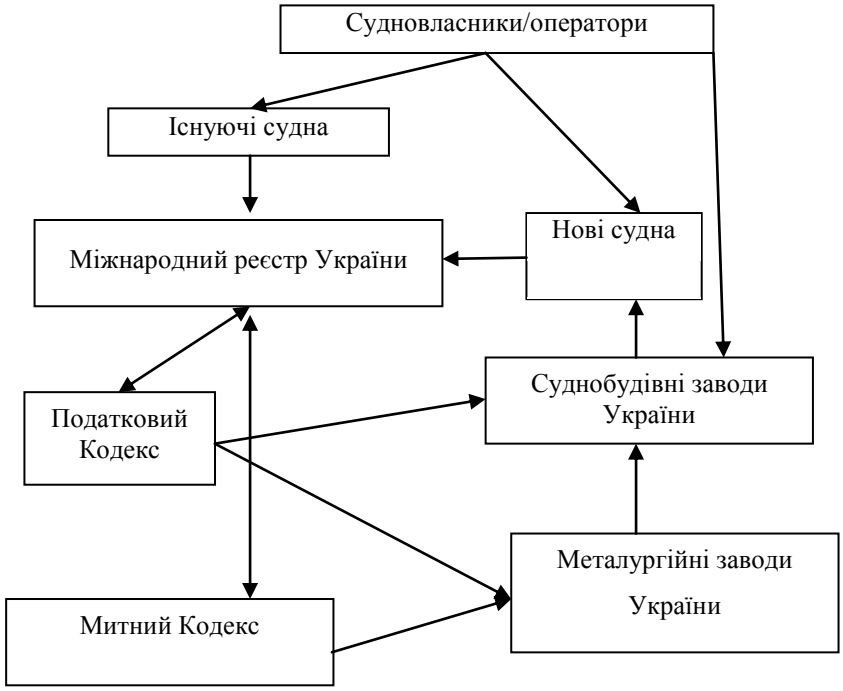


Рис. 3. Складові проекту створення світового морського реєстру україни

Зробивши ці кроки, створивши умови (відповідні зміни до Податкового Кодексу та Митного Кодексу) і дозволивши іноземним судновласникам реєструвати судна під прапором України суднобудівні заводи будуть мати закази на будівництво нових суден, утилізацію старих та дасть можливість дешевого кредитування для розвитку галузі, що сприятиме роботі металургійних заводів, зайнятості населення та розвитку інфраструктури.

Висновки

1. Виконаний аналіз щодо поширення використання «зручного флагу» показав збільшення загроз для судноплавства, екології та економіки розвинутих країн.

2. Запропоновано створення світового морського реєстру України, який виведе Україну у світову спільноту морських країн, і раціональних ставок реєстрації покращує умови експлуатації вітчизняного флоту і підвищує конкурентоспроможність українського суднобудування.

ЛІТЕРАТУРА

1. «BlackSeaTrans», 2002. – №2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.blackseatrans.com.
2. Lloyd Register's World Fleet Statistic. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.lrfairplay.com/Maritime_data/World_Fleet_Statistics/World_Fleet_Statistics.html.
3. Судостроение Норвегии: Эволюция рыночного лидерства Александр Анатольевич Влазнев, ведущий менеджер Управления маркетинга и сбыта ОАО ПСЗ «Янтарь», Калининград, 2006. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mi32.narod/ru/02-02/norveg.html.
4. Быковская Е., Лебедев В. Международная Юридическая служба. – Киев – Одесса – Николаев – Санкт-Петербург, 2008. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:// www.murs.com.ua.
5. Кінах В. Україні немає програми стратегічного розвитку суднобудівної галузі. – КИД. 01.09.2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://zadonbass.org/news/message.html.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2009 р.