

Анотація

Хайминова Ю. В. Економічні основи розвитку національного судноплавства. – Стаття.

У статті розглядається роль торговельного судноплавства в розвитку світової економіки та економіки України зокрема. Досліджується розвиток глобальних морських перевезень, стан морських перевезень флотом України. Пропонується розглянути торговельно-промислове судноплавство в якості одного з напрямів розвитку національного судноплавства в Україні.

Ключові слова: торговельне судноплавство, судна, фрахтові ставки, обсяг морських перевезень, торговельно-промислове судноплавство.

Аннотация

Хайминова Ю. В. Экономические основы развития национального судоходства. – Статья.

В статье рассматривается роль торгового судоходства в развитии мировой экономики и Украины в частности. Исследуются тенденции развития глобальных морских перевозок, состояние морских перевозок флотом Украины. Предлагается рассматривать торгово-промышленное судоходство в качестве одного из направлений развития национального судоходства в Украине.

Ключевые слова: торговое судоходство, суда, фрахтовые ставки, объем морских перевозок, торгово-промышленное судоходство.

Summary

Khaiminova Yu. V. Economic development bases of national shipping. – Article.

The role of merchant shipping in the world economy and the Ukraine's economy are examined. The development of global shipping, shipping status fleet in Ukraine are investigated. Industrial shipping as one of the areas of national shipping in Ukraine is proposed.

Key words: merchant shipping, ships, freight rates, the volume of shipping, industrial shipping.

УДК 658.14

В. О. Котлубай

ДОЦІЛЬНІСТЬ ТА УМОВИ СТВОРЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО РЕЄСТРУ СУДЕН

Постановка проблеми. 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 для 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 плавскладу. Внаслідок цього Україна втрачає реально можливі надходження до бюджету у вигляді фрахтових платежів та податків.

Аналіз досліджень і публікацій. На сьогоднішній день питання щодо економічних механізмів підтримки та відродження торговельного флоту України в науковій вітчизняній літературі висвітлені переважно у таких основних напрямках: 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, збільшення кількості суден під державним прапором.

Виклад основного матеріалу. За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), понад 80% міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень. Протягом останніх двадцяти років обсяги світової морської торгівлі виросли 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), Африкою та Китаєм [1; 2].

На жаль, з 1991 по 2010 рр. дедвейт українського торговельного флоту зменшився більш ніж у 5,8 рази. В 2010 р., за даними UNCTAD, Україна по дедвейту торговельного флоту знаходилась на 72-ому 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].

На 01.01.2011 р. флот України налічував 528 суден дедвейтом 789 тис. т. На 01.01.2012 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.

За 20 років існування незалежної держави поряд з процесом втрати державного флоту отримали розвиток менеджерські компанії, що здійснюють оперування суднами, що плавають під так званим «зручним прапором», вони 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 тощо [2; 3]. Як результат, державний та міс-

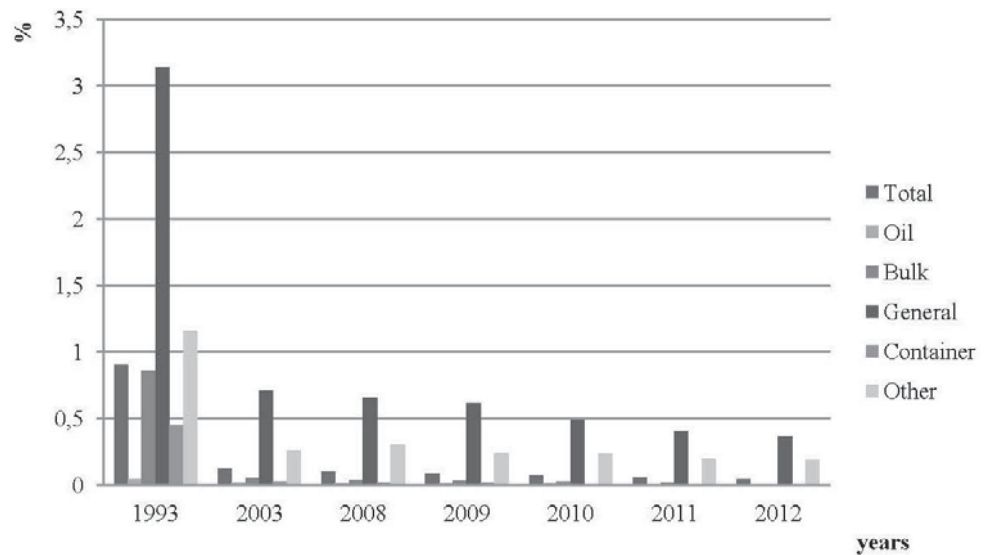


Рис. 1. Доля флоту України в світовому флоті

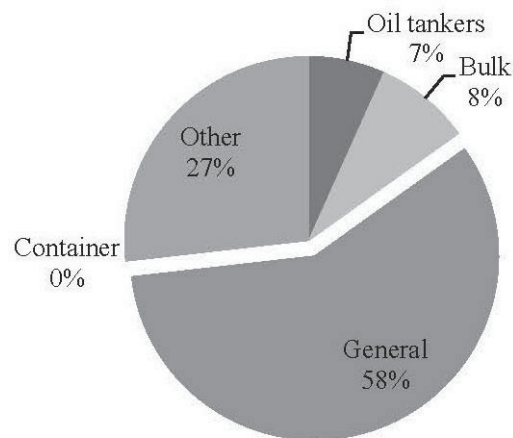


Рис. 2. Структура флоту України на 01.01.2012 р.

цеві 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 збільшують вартість транспортування, особливо в порівнянні з компаніями країн «зручного прапора», тобто країн, де створено другий міжнародний реєстр суден, 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

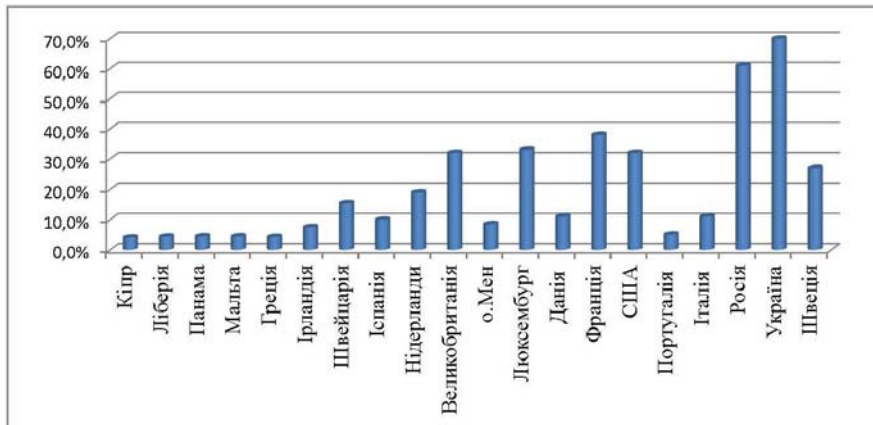


Рис 3. Рівень оподаткування в основних реєстрах України і Росії та других реєстрах ряду країн світу

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 судновласники 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.

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 непрямыми 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 стосовно витрат або забезпечить національний флот деякими винятковими перевагами.

3. Встановити спеціальний режим з особливими правилами і нормами (тобто створення Українського міжнародного реєстру суден), щоб національний флот був у більш рівних умовах порівняно 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 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 процвітаючих 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. Залучення під українську реєстрацію суден, що належать українським судноплавним компаніям, 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, 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»,

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 застава», «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» тощо.

У Законі «Про створення Українського міжнародного реєстру суден» 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 непрямыми методами, які засновуються 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 судноплавством галузей економіки, позитивний вплив на соціальні умови роботи членів екіпажів морських суден, зміцнення мобілізаційної готовності морських транспортних суден. При цьому податкова база збільшиться за рахунок реєстрації в Україні суден, які вже зареєстровані за кордоном.

Література

1. Review of Maritime Transport 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://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] / К. Ильницький // Порты Украины. – № 6. – 2011. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2169>.
4. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні : монографія / О.М. Котлубай – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 453 с.
5. Буркинский Б.В. Флаг: «дешевый» или национальный? / Б.В. Буркинський, А.М. Котлубай // Судостроение. – № 11 (115). – 2005. – 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.

Аннотація

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.

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

УДК 347.77/78(477)

Д. Д. Позова

**ПРО СПІВІДНОШЕННЯ ПОНЯТЬ
«КОНТРАФАКТНІ ТОВАРИ» ТА «ФАЛЬСИФІКОВАНІ ТОВАРИ»**

Постановка проблеми. Стрімкий розвиток новітніх технологій відтворення та розповсюдження інформації, у тому числі з використанням мережі Інтернет, супроводжується зростанням кількості порушень авторських та суміжних прав. Чільне місце серед них займають виготовлення та розповсюдження контрафактних примірників творів, фонограм, відеограм, комп'ютерних програм тощо. У доповіді Міжнародної торговельної палати під назвою «Оцінка глобальних економічних та соціальних наслідків контрафакції та піратства» (Лютий, 2011) загальна світова економічна цінність контрафактної та піратської продукції оцінюється у 650 білліонів американських доларів щороку. Більш того, прогнозується, що ця проблема буде усугублятися із розвитком Інтернету [1, с. 58]. За даними Державної служби інтелектуальної власності України, протягом 2010 року було вилучено понад 380 тис. примірників контрафактної продукції на загальну суму більше 6 млн грн. [2]. Окрім заподіяння істотних збитків окремим правовласникам, контрафактна діяльність тягне за собою ряд негативних наслідків для держави в цілому, зокрема скорочення кількості робочих місць, погіршення інвестиційного клімату, гальмування процесу інноваційного розвитку.

Все це зумовлює актуальність і своєчасність дослідження проблем захисту авторських та суміжних прав із метою вдосконалення існуючих і винайдення нових засобів протидії правопорушенням у цій сфері та їх законодавчого закріплення.

Стан дослідження. Чимало аспектів обігу контрафактних товарів та боротьби з контрафактною діяльністю порушувалися в наукових працях як російських, так і вітчизняних правників: Г.К. Авдєєвої, А.І. Гальченко, К.В. Гурьянова, О.О. Дворянкіна, С.Л. Панова, О.Є. Чумаченка та ін. Разом із тим досі не вирішеними залишається низка питань теоретичного та практичного характеру, серед них