

ГОНЧАРЕНКО

Віталій Валентинович

УДК 347.79

РЕЄСТРАЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ СУДЕН У "ЗРУЧНИХ" РЕЄСТРАХ:
ВТРАТИ ДЛЯ УКРАЇНИаспірант, Київський
національний торговельно-
економічний університетREGISTRATION OF UKRAINIAN SHIPS IN "CONVENIENT"
REGISTRIES: LOSSES FOR UKRAINE**HONCHARENKO Vitalii Valentynovych** – Postgraduate student, Kyiv National University of Trade and Economics

У статті розглянуто втрати, які несе Україна у зв'язку з тим, що українські судна реєструються у «зручних» реєстрах. Досліджено податкові втрати, втрати судноплавного комплексу, втрати у регіональному розвитку, іміджеві втрати України. Встановлено, що незважаючи на економічні, соціальні та геополітичні чинники, в Україні ще зберігся потенціал для конкуренції з іншими країнами в аспекті створення умов для реєстрації іноземних судновласників, потрібна лише політична воля. Крім того, для відродження торгового флоту України запропоновано прийняти пакет законів на основі використання досвіду країн, чий прапор вважається «зручним» («відкрити» український реєстр або створити другий – міжнародний), створити максимально рівні умови та податкові каникули для суден під українським прапором тощо.

* * *

В статье рассмотрены потери, которые несет Украина в связи с тем, что украинские суда регистрируются в «удобных» реестрах. Исследованы: налоговые потери, потери судоходного комплекса, потери в региональном развитии, имиджевые потери Украины. Установлено, что, несмотря на экономические, социальные и геополитические факторы, в Украине еще сохранился потенциал для создания приемлемых условий для регистрации иностранных судовладельцев, нужна только политическая воля. Кроме того, для возрождения торгового флота Украины предложено принять пакет законов на основе использования опыта стран, чей флаг считается «удобным» («открыть» украинский реестр или создать второй – международный), создать максимально равные условия и налоговые каникулы для судов под украинским флагом и т.д.

* * *

Introduction. The existence in the world of the practice of using «convenient flags» not only distorts the real picture of international shipping, but also leads to losses for some countries and for the enrichment of others. At the same time, those countries that «trade» with their flag are enriched, in fact, firstly, without fulfilling the conditions of a real connection between them and the courts; secondly, not fulfilling, in relation to international maritime law, any obligations imposed on them by conventions and treaties. Other countries suffer losses.

Purpose. The purpose of the work is to study the losses incurred by Ukraine in connection with the fact that Ukrainian vessels register in «convenient» registers.

Results. Ukraine, in connection with the registration of vessels of domestic shipowners in «convenient» registers and the actual loss of the merchant fleet, continues to bear not only financial but also reputational losses. In addition, the current situation has led to a slowdown in the socio-economic development of individual settlements and the complete degradation of the shipping complex of the country. This was aided by a whole pool of problems. For decades, in Ukraine, the incorrect reform of the maritime industry, which led to the loss of some ports of Ukraine, put the majority of shipbuilding enterprises at the brink of bankruptcy.

Conclusion. It has been established that, despite the economic, social and geopolitical factors, Ukraine still has the potential to create acceptable conditions for registering foreign shipowners, all that is needed is political will. In addition, for the revival of the Ukrainian merchant fleet, it was proposed to adopt a package of laws based on the experience of countries whose flag is considered «convenient» («open» the Ukrainian registry or create a second international one), create the most equal conditions and tax holidays for ships under the Ukrainian flag and etc.

Ключові слова: втрати, прапор судна, «зручний» реєстр, реєстрація суден, морський транспорт, торговий флот

Ключевые слова: потери, флаг судна, «удобный» реестр, регистрация судов, морской транспорт, торговый флот

Keywords: losses, vessel's flag, «convenient» register, vessel registration, sea transport, merchant fleet

ВСТУП

На сьогодні в Україні набирає актуальності дискусія стосовно відродження її торгового флоту. Десятиліття пасивної судноплавної політики привели до того, що Україна вже фактично втратила свій торговий флот, який із плином часу майже повністю перейшов під юрисдикцію тих країн, чий прапор вважається «зручним».

«Зручними» прапорами в міжнародній практиці називають прапори тих країн, які створюють полегшені реєстраційні умови для іноземних суден. «Зруч-

ний» прапор – це національний прапор невеликої країни, під яким ходить судно, зареєстроване в ній, хоча його власником є громадянин іншої країни. Іноді «зручним» прапором вважається сукупність умов, що надаються певними державами власникам суден, готових плавати під їх прапором, та полягають у низьких податкових ставках, низькому рівні обов'язкової мінімальної оплати праці та невеликих реєстраційних зборах, мінімумі формальностей та найкоротшим строком як реєстрації, так й проведення будь-яких операцій по реєстру [4, С. 119-120]. Існування у світі практики використання «зручних» прапорів не

лише спотворює реальну картину міжнародного судноплавства, а й веде до отримання збитків одними країнами та до збагачення інших. При цьому збагачуються ті країни, які «торгують» місцями у «зручних» реєстрах.

МЕТА РОБОТИ полягає у дослідженні втрат, які несе Україна у зв'язку з тим, що українські судна реєструються у «зручних» реєстрах.

РЕЗУЛЬТАТИ

Починаючи наше дослідження слід зазначити, що перебування суден, власниками яких є вітчизняні фізичні та юридичні особи, під юрисдикцією країн «зручного» прапора, завдає шкоди нашій країні, як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі.

Основна проблема, яка стоїть перед Україною полягає в тому, що її прапор є незручним. Ці незручності полягають у наступному:

- цілий ряд служб, з якими доводиться контактувати судновласникам, екіпажам суден в українських портах, керуються нормативною базою, відмінною від міжнародного права (яскравий приклад – басейнова санепідстанція – СЕС. Вона має свою нормативну базу, яка дісталася з часів СРСР, і ніяк не підтверджена міжнародним правом);
- українська морська адміністрація є дуже відсталою й бюрократизованою, а найголовніше – мало-професійною;
- зниження престижності роботи моряка, зниження рівня підготовки старшого комскладу, капітанів;
- мовний бар'єр, низький рівень знання англійської мови [3, С. 441];
- високий податковий тягар, який характеризується не лише високим відсотком сплачуваних податків та зборів, а й значною їх кількістю;
- наявність численних законних і підзаконних актів, які часто суперечать один одному;
- відсутність пільг для судновласників;
- можливість необмежених перевірок, що збільшує час простою судна і втрати від наднормативного часу на ці операції тощо.

Вищевказані незручності гарантують Україні втрати, які вона несе у зв'язку з постійним зменшенням тоннажу флоту внаслідок відходу суден у «зручні» реєстри. Серед таких втрат нами були виділені наступні.

Податкові втрати. Домінуючою причиною, яка штовхає судновласників на використання «зручного» реєстру, є економічна вигода, зокрема, скорочення виплат по податках і зборах. За всі роки незалежності центральним обов'язком вітчизняних судновласників, чий судна перебували під прапором України, була сплата акцизу на паливо, плати за спеціальне водокористування, радіочастотний ресурс, ЄСВ, ПДВ і податку на прибуток. В сукупності ці виплати до бюджету поставили бізнес вітчизняних судновласників на межу рентабельності. Саме з цієї причини флот України перейшов під «зручні» прапори інших країн.

Спроби уряду вирішити питання з хронічним дефіцитом бюджету шляхом збільшення податкового навантаження на ті галузі, які характеризувалися стабільністю і великим обігом коштів, призвели до падіння перевезень на річковому транспорті в 10 разів,

скорочення річкового флоту України більш, ніж на половину і загального зменшення дедвейту торгового флоту країни з 6,177 млн. т. у 1993 р. до 384 тис. т. у 2017 р.. При цьому всі податкові та інші пільги, які коли-небудь існували для українських судновласників, були скасовані. Останню пільгу – 20 % знижку на корабельний збір при заході в українські порти для суден під прапором України – було скасовано в 2004 р..

Податкова політика держави щодо торгових суден на сьогоднішній день повністю неконкурентоспроможна. Це стає помітним, якщо проаналізувати вимоги до податкових зборів у інших країнах, чий торговий флот показує позитивну динаміку зростання. Показовим тут буде досвід Туреччини, дедвейт торгового флоту якої в сукупності перевищує 9 млн. т. У 1999 році у Туреччині був створений Турецький міжнародний судноплавний реєстр, у якому стало можливо реєструвати судна на пільгових умовах. Саме в міжнародному реєстрі і опинилася найвагоміша частина турецького флоту – понад 2/3 загального тоннажу. У даному реєстрі існує всього два збори: разовий і щорічний. Разовий реєстраційний збір дорівнює 10 тис. дол. плюс по 1 дол. за кожен нетто-тонну місткості судна. Щорічний тоннажний збір дорівнює 1 дол. за кожен нетто-тонну судна. Схожі умови існують і в інших країнах, які намагаються збільшити свій торговий флот. Прибуток цих країн від українських кораблів, які перебувають під їх прапором, – це втрати українського бюджету, які вже обчислюються сотнями мільйонів доларів. Акцентуємо увагу на тому, що незважаючи на існуючі методики оцінки втрат за двома напрямками: від експлуатаційної діяльності вітчизняних судноплавних компаній у офшорних зонах та від недостатнього використання вітчизняного морського флоту на перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів, – на державному рівні жодна з них не використовується.

Слід підкреслити, що втрати бюджету країни становлять не лише податки, сплачені безпосередньо судновласниками – прямі втрати, але й непрямі. Так, держава не отримує надходження від представництв тих шипінгових і сюрвеєрських компаній, які перебували б на території України під час знаходження їх суден під прапором України. Працюючи в Україні як представництво, вони могли б поповнювати казну податком на прибуток і податком на додану вартість, здійснювати ремонт, обслуговувати свої судна на українських корабельнях тощо. Незважаючи на те, що дані втрати бюджету не можуть бути об'єктивно підраховані у зв'язку з наявністю багатьох змінних, не варто їх ігнорувати.

Негативна динаміка судноплавного комплексу, який обслуговує відповідні транспортно-економічні зв'язки. В Україні, у зв'язку з відходом суден до «зручних» реєстрів та скороченням морських вантажо- і пасажироперевезень, оновлення об'єктів виробничої інфраструктури, пов'язаної із судноплавством, вже багато років відбувається мінімальними темпами. Наявна ситуація негативно позначається на забезпеченні безперервності виробництва й обігу товарів. Наприклад, тільки за січень-квітень 2018 р. порівняно з аналогічним періодом 2017 р. відбулося падіння вантажообігу більш ніж на 30 %, а обсягів перевезення – майже на 19 %. Така динаміка розвитку торговельних портів

негативно впливає на приріст ефективності виробничого сектора країни. Інфраструктура простоє, відбувається деградація промислових потужностей, що веде до закономірного підсумку – закриття цих потужностей і продажу їх за безцінь. Наприклад, Херсонський суднобудівний завод був визнаний банкрутом у 2016 р., така ж доля спіткала Чорноморський суднобудівний завод у 2018 р.. Миколаївський суднобудівний завод у 2018 р. був виставлений на продаж за борги по заробітній платі. Як свідчить звітність Асоціації суднобудівників України, за останні два роки штат суднобудування скоротився до 10-12 тис. чоловік, або в 4 рази. Виробничі потужності використовуються лише на 8-10 %. Борги по зарплатах і сплаті податків обчислюються десятками мільйонів гривень [1].

Відзначимо, що суднобудування є важливим сектором української економіки, а сам сектор включає дев'ять суднобудівних та 66 судноремонтних заводів, 18 машинобудівних підприємств і 30 науково-дослідних та дослідно-конструкторських установ (включаючи підприємства, розташовані в Криму та на Донбасі). Зауважимо, що підтримка державою суднобудівних підприємств має бути в пріоритеті. Після окремих законодавчих змін, наявність цієї інфраструктури допоможе Україні стати державою прапора для іноземних суден. Одним із елементів, який виникає між державою прапора та судном, яке плаває під ним, є питання технічного забезпечення. У зв'язку з цим, судновласники обирають державами прапора ті держави, які дозволяють заощадити величезні суми на технічному забезпеченні шляхом зменшення операційних витрат на ремонт судна. На жаль (і це підтверджується висновками міжнародних організацій у сфері судноплавства), в цілому така економія досягається не за рахунок здешевлення ремонту, а за рахунок ухилення від нього, оскільки держава прапора здійснює технічний огляд абиак або не здійснює його зовсім. Ми ж пропонуємо ввести преференції (зменшення ціни ремонту, оподаткування, першочерговість ремонту судна тощо), що безпосередньо стосуються технічного обслуговування суден тих судновласників, які вирішать обрати Україну як країну «зручного» прапора. Тим більше, що для цього існують відповідні технічні можливості.

Вітчизняна практика підтвердила тезу про те, що без вантажопотоку пасажиропотоку немає перспектив розвитку. Відсутність зазначених складових веде до зупинки судноплавного комплексу країни. Вважаємо, що для відродження торгового флоту України, а разом з ним – і судноплавного комплексу – потрібна, в першу чергу, політична воля. Тільки вона допоможе позбутися перешкод (різних обмежень і абортон), які існують сьогодні. Неможна пошквалювати виробництво заборонами – це не працює. У такому випадку буде закриватися один завод за іншим. Єдиний шлях – повернути в країну флот за рахунок вантажопотоку, забезпечивши тим самим замовленнями судноремонт і стабільний потік фінансів на першому етапі. Це забезпечить сектору рентабельність, конкурентоспроможність, а вантажоперевезенню на річках – спочатку попит на судноремонт річкового флоту, а згодом – будівництво суден, спроектованих конкретно під Дніпро, сектором суднобудування України [7].

Уповільнення регіонального розвитку. Багато регіонів країни тісно чи іншою мірою пов'язані з морським транспортом. Підприємства, що входять до даної галузі, для окремих міст і досі є містоутворюючими. Зменшення вантажопотоку, деградація інфраструктури та флоту, суднобудування призвело до зменшення надходжень до місцевих бюджетів окремих населених пунктів, розташованих уздовж річок – податків за землю, на прибуток, ПДВ, військового збору, ЄСВ для співробітників. Зменшення робочих місць, відтік трудового населення призвели до колапсу розвитку наземної інфраструктури, що, у свою чергу, зробило населені пункти інвестиційно-непривабливими.

Падіння іміджу України. Стан торгового флоту України і судноплавної галузі в цілому негативно позначаються на міжнародному іміджі країни, що веде до маси негативних наслідків, одним із яких є зменшення інвестиційної привабливості України та захисту вітчизняних судновласників.

Незважаючи на те, що по відношенню до України ще використовується словосполучення «морська держава», на практиці воно вже мало чим може бути підтверджено. Слід зазначити, що на нашу думку, статус морської держави залежить не стільки від наявності у країни прямого виходу до Світового океану, скільки від: розвиненого торговельного флоту; наявності належних систем підготовки моряків та кваліфікованих кадрів, систем безпеки судноплавства й технічного нагляду за суднами; виконання державою функції реєстрації суден і правового забезпечення підняття на суднах державного прапора; наявності державної системи управління водним транспортом та достатньої нормативно-правової бази, яка відповідає міжнародним нормам, що регулюють торговельне мореплавство; ратифікації державою міжнародних конвенцій, присвячених питанням мореплавства, а також їх виконання. Схожої точки зору дотримується Й.В. Вінський [2], В.О. Сергійчик [6] та ін. Ставлення держави до власного торговельного флоту вже призвело до того, що український прапор погано захищає наші судна за кордоном, оскільки роками перебуває в «Чорному списку» Паризького меморандуму серед прапорів найнебезпечніших флотів світу. Не вдалося вибратися йому з цього списку і в 2018 р.. 14 червня 2018 р. комітет країн Паризького меморандуму опублікував свої Білий, Сірий та Чорний списки держав прапорів і перелік Визнаних Класифікаційних товариств, які почали діяти з 01 липня 2018 р.. Україна, разом з іншими 12 країнами увійшла до Чорного списку і зайняла в загальному списку 67 місце. Перебування країни у Чорному списку обумовлює постійні перевірки українських суден, завищення рахунків за наданні послуги або нав'язування непотрібних послуг в іноземних портах тощо.

Небезпечність вітчизняного флоту, в основному, характеризується станом його суден. Відзначимо, що з 1992 р. держава не виділила з бюджету ні копійки на будівництво нових суден. При цьому за нинішнього стану держави домагається виділення державних коштів на їх будівництво безперспективно. Хоча при цьому всі усвідомлюють: якщо не почати оновлювати судна сьогодні, то через п'ять – десять років від старого флоту нічого не залишиться. Питання – де взяти гроші?

Отримати інвестиції за нинішніх умов нереально. Це по-перше. А по-друге – в Україні немає правової основи для використання заставних схем фінансування будівництва та придбання флоту [5]. А вітчизняні банківські ставки за кредит під заставу суден україно високі і в багато разів перевищують середньосвітові. Єдина «допомога», яку змогла надати держава в якості підтримки українським судновласникам, полягала у введенні на законодавчому рівні поняття «національний перевізник». За початковим задумом вітчизняні судноплавні компанії, які мають такий статус, повинні були отримати певні переваги (в отриманні вантажів тощо), але їх отримання виявилось лише декларативним, і судноплавні компанії зі статусом національного перевізника (наприклад, ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»), нічого, крім номінальності цього статусу, не отримали.

Таким чином, Україна, у зв'язку з реєстрацією суден вітчизняних судновласників у «зручних» реєстрах та фактичною втратою торговельного флоту, продовжує нести не лише фінансові, а й репутаційні втрати. Крім того, наявна ситуація призвела до уповільнення соціально-економічного розвитку окремих населених пунктів і повної деградації судноплавного комплексу країни. Цьому сприяв цілий пул проблем. Десятиліттями в Україні здійснювалася неправильна реформа морської галузі, яка призвела до збитковості окремих портів України, поставила на межу банкрутства більшість суднобудівних підприємств. На сьогоднішній день усе, що пов'язано із судноплаванням в нашій країні, характеризується нестримною корупцією, важким митним та податковим кліматом і загальним валютним контролем, відсутністю належних правових гарантій, спрямованих на захист прав та інтересів суб'єктів господарювання. Усе це посилюється складною економічною, політичною та військовою ситуацією в країні. Внаслідок геополітичних подій, «переходу» Криму до складу Російської Федерації та проведення на території країни з 30 квітня 2018 р. Операції об'єднаних сил, а з 14 квітня 2014 р. по 30 квітня 2018 р. – Антитерористичної операції, значна кількість судновласників залишила український судноплавний ринок.

Тим не менш, незважаючи на економічні, соціальні та геополітичні чинники, в Україні ще зберігся потенціал для конкуренції з іншими країнами в аспекті створення умов для реєстрації іноземних судновласників, потрібна лише політична воля. Для відродження торгового флоту України необхідно продумати й реалізувати на практиці не лише стратегію повернення вітчизняного флоту під прапор України, а й залучення під нього суден, власниками яких є громадяни інших країн. Для цього необхідно прийняти пакет законів на основі використання досвіду країн, чий прапор вважається «зручним» («відкрити» український реєстр або створити другий – міжнародний), створити максимально рівні умови та податкові канікули для

суден під українським прапором. Крім того, необхідно прийняти ряд рішень у податковій політиці, що стосуються судноплавного комплексу і морської галузі в цілому. Наприклад, корисним буде використання досвіду Туреччини щодо введення пільгового оподаткування: скасування ПДВ для судноремонту та суднобудування, податку на землю, податку на прибуток та ЄСВ, мит при імпорті сучасного обладнання. Ми дотримуємося думки, що перебування суден під українським прапором має бути не менш комфортним, ніж в інших «зручних» реєстрах.

Список використаних джерел

1. Асоціація суднобудівників України "Укрсудпром". URL: <http://www.ukrsudo.kiev.ua>
2. Винский И. Дело чести Минтранссвязи. Судостроение, 2008. № 4-5. С. 9-12.
3. Макогон Ю.В. Состояние и возможности развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества. Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ, 2011. С. 440-453.
4. Никитюк М.В. Правові підстави та процедури реєстрації суден на території України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2009. 253 с.
5. Перстнева Н. Является ли Украина морской державой? URL: https://zn.ua/ECONOMICS/yavlyaetsya_li_ukraina_morskoy_derzhavoy.html
6. Сергийчик В.О. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2010. 215 с.
7. Скичко Ю. Вернуть судоходство на реки Украины. URL: https://cifs.org.ua/blogs/vernut_sudokhodstvo_na_reki_ukrainy_195

References

1. Association of Shipbuilders of Ukraine "Ukrsudprom". URL: <http://www.ukrsudo.kiev.ua> (in Ukraine).
2. Vinsky I. A matter of honor of the Ministry of Transport and Communications. Shipping, 2008. № 4-5. pp. 9-12. (in Russian).
3. Makogon Yu.V. Status and opportunities for the development of the Ukrainian merchant fleet in the Black Sea Economic Cooperation zone. Problems and prospects for the development of cooperation between the countries of South-Eastern Europe in the framework of the Black Sea Economic Cooperation and GUAM, 2011. pp. 440-453. (in Russian).
4. Nikityuk M. V Legal bases and procedures for registration of vessels in Ukraine: diss. ... cand. lawyer sciences: 12.00.07. Odesa, 2009. 253 p. (in Ukraine).
5. Perstneva N. Is Ukraine a sea power? URL: https://zn.ua/ECONOMICS/yavlyaetsya_li_ukraina_morskoy_derzhavoy.html (in Russian).
6. Sergiychik V.O. Administrative and Legal Principles of Ukraine's Compliance with the Obligations of the Flag State for the Control of the Technical Condition of Sea-going Vessels: diss. ... cand. lawyer sciences: 12.00.07. Odesa, 2010. 215 p. (in Ukraine).
7. Skichko Y. Return navigation on the rivers of Ukraine. URL: https://cifs.org.ua/blogs/vernut_sudokhodstvo_na_reki_ukrainy_195 (in Russian).