

Запустить рынок: Зачем пускать на Днепр суда под иностранным флагом

Парламент принял за основу законопроект №2712 о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания для содействия развитию судоходства в стране. В чем же суть проекта, и что он даст транспортной отрасли и экономике Украины?

[Борис Козырь](#)



народный депутат Украины, зампреда комитета ВРУ по вопросам транспорта

Украина приняла Кодекс торгового мореплавания еще в 1995 году, и вполне естественно, что спустя двадцать лет, он морально устарел и не соответствует духу времени и требованиям развития экономики. Так, например, право плавания под флагом Украины сегодня имеют лишь суда, являющиеся государственной собственностью или принадлежащие гражданам Украины или

юрлицам, на 100% являющимся резидентами Украины. Также Кодекс устанавливает ограничение относительно осуществления каботажных перевозок судами под иностранным флагом – это возможно только при условии получения разрешения от Министерства инфраструктуры Украины.

Очевидно, что действующие нормы создают серьезные барьеры не только для привлечения иностранных инвесторов на рынок отечественного судоходства, но и для украинских судовладельцев, которые часто в процессе осуществления хозяйственной деятельности заинтересованы в полном или частичном привлечении иностранных партнеров.

Хочу отметить, что принятие законопроекта №2712 позволит нам, во-первых, избавиться от коррупционной схемы выдачи спецразрешений для судов под иностранным флагом. Во-вторых, мы позволим физическим лицам быть владельцами судоходных компаний. Что существенно расширит экономические свободы и возможности для инвестирования в отрасль.

Замечу также, что упомянутый законопроект необходимо принимать в связке с изменениями в Таможенный кодекс, которые разрешат производить каботажные перевозки судам под иностранным флагом.

Что это даст? Это наполнит нашу реку судами! Ведь на сегодняшний день каботажные перевозки у нас монополизированы одной компанией – компанией «Нибулон». И другие компании, такие как «Vunge», «Соfco», которые работают через терминал «Гермес-Трейдinга», не имеют возможности перевозить свои грузы в необходимых объемах.

Если пустить суда под иностранным флагом для осуществления каботажных перевозок, то будет создана конкурентная среда на реке, создан рынок, перевозки станут дешевле, доступнее.

Мы, авторы законопроекта, считаем, что, если пустить суда под иностранным флагом для осуществления каботажных перевозок, то будет создана конкурентная среда на реке, создан рынок, перевозки станут дешевле, доступнее.

Мы сможем дать толчок для развития судоремонтной отрасли – ведь, если сейчас нет судов, то нечего и ремонтировать. Чем больше будет судов на реке, тем больше сервисных компаний будет образовываться, тем больше украинских специалистов и рабочих смогут получить рабочие места.

Следует учесть, что, хотя мы и намерены разрешить судам под иностранным флагом производить каботажные перевозки, но работать они будут только через украинские представительства, которые будут брать в оперирование этот флот.

О чем это говорит? Это говорит о том, что топливо, которое будет закупаться для осуществления деятельности этих судов, будет покупаться с учетом уплаты акциза в украинский бюджет. Вся деятельность таких компаний будет облагаться налогами в соответствии с украинским законодательством, как и прочие украинские компании. Это даст дополнительные деньги в бюджет Украины.

1 млн тонн грузов, снятых с автодорог на реку, даст экономию на эксплуатационное содержание дорог порядка 800 млн – 1 млрд гривен в год.

Кроме того, чем больше мы дадим флота на реку, тем больше мы разгрузим наши автодороги. По подсчетам специалистов, 1 млн тонн, снятый с автодорог на реку, даст экономию на эксплуатационное содержание дорог порядка 800 млн – 1 млрд гривен в год. Освободившиеся средства мы могли бы направить на строительство новых объектов дорожной инфраструктуры.

Считаю, если мы достигнем уровня перевозок по реке 10-15 млн тонн в ближайшие 3-4 года (сейчас у нас только 5 млн), то уже в самом начале мы получим значительную экономию на эксплуатацию дорог. Со временем многие грузовладельцы перейдут на реку, так как это будет значительно дешевле. Кроме того, грузоотправители получат свободу выбора – смогут отправлять грузы и по железной дороге, и автотранспортом, и по реке. Кроме того, это даст толчок для развития рейдовой перевалки.

Да, есть мнение оппонентов принятия законопроекта, что нельзя пускать на наши реки суда под иностранным флагом, и необходимо защищать свой флаг. Вполне с этим согласен, только следует учитывать, что противники законодательных изменений говорят о странах с развитым рынком речного судоходства. Мы же находимся на самом раннем этапе развития. Нам необходим толчок. И эту норму, о допуске во внутренние воды судов под иностранным флагом, мы прописываем только на пять лет. Мы просто хотим запустить рынок. Как только мы его насытим, то необходимо будет внести изменения в законодательство касательно преференций для украинского флага. И тогда через пять лет все вернется на круги своя – и все суда будут ходить под украинским флагом.

Как только мы создадим рынок, он сам себя начнет развивать и регулировать.

Развитие судоходства даст развитие регионам, через которые протекает Днепр.

И последнее, что хотелось бы отметить, – уверен, что развитие судоходства даст развитие регионам, через которые протекает Днепр, а это и Приднепровье, и Киевская, Черкасская, Николаевская, Запорожская области. Будет развиваться регион Южного Буга. То есть мы получим позитивный эффект для всей экономики Украины в целом.

И, как Рейн является важнейшей транспортной артерией, соединяющей Европу с портами Северного моря, так и Днепр должен стать ключевым путем для украинских товаров, направляющихся через порты Черного моря на все континенты.

<http://cfts.org.ua>