

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

УДК 351.83 (477)

Макогон Ю.В., д.э.н., профессор,
Донецкий национальный университет

КАДРОВЫЙ СОСТАВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАБОТЫ ТОРГОВОГО ФЛОТА УКРАИНЫ

Макогон Ю. В. **Кадровий склад забезпечення роботи торгового флоту України.** У роботі досліджується кадровий склад забезпечення роботи торгового флоту України.

Макогон Ю. В. **Кадровый состав обеспечения работы торгового флота Украины.** В работе исследуется кадровый состав обеспечения работы торгового флота Украины.

Makogon Y. **Staffing support of Ukraine's merchant fleet.** This paper investigates the personell provision of the merchant fleet work in Ukraine.

Различные страны по-разному подходят к «торговле» возможностью плавать под своим флагом. К примеру, в Панаме или Либерии никого не интересует национальная принадлежность судовладельцев, процедура регистрации максимально упрощена и для судов среднего класса не превышает 15 тысяч долларов и незначительных ежегодных взносов. В Украине также существует организация под названием «Главный регистратор флота», предоставляющая право плавания под украинским национальным флагом, которая тоже берет плату за выдачу комплекта документов. Порядок регистрации, размеры взносов, а самое главное, таможенное оформление судов под флагом Украины — определяются законодательством Украины, точное выполнение которого, увы, никак не стимулирует пополнение национального флота.

Украинский флаг неудобен только в Украине. Неудобство украинского флага заключается в следующем:

- целый ряд служб, с которыми приходится сталкиваться судовладельцам, экипажам судов в украинских портах, руководствуются нормативной базой, отличной от международного права (яркий пример - бассейновая санэпидстанция - СЭС. Она имеет свою нормативную базу, доставшуюся со времен СССР, которая никак не подтверждена международным правом);

- украинская морская администрация очень косная, забюрократизированная, а самое главное — малопрофессиональная;

- снижением престижности работы моряка, снижением уровня подготовки старшего комсостава, капитанов;

- языковой барьер, низкий уровень знания английского языка.

Кодекс торгового мореплавания Украины определяет перечень из 15 основных документов, которые должно иметь судно, в том числе и свидетельство о минимальном составе экипажа. До конца 2008 года срок действия этих документов был таким же, как и классификационного свидетельства, которое выдается на пять лет органом технического надзора (классификационным обществом) после выполнения планового периодического ремонта или осмотра судна. Но в Инспекции государственного регистратора флота решили, что судовладельцы должны получать свидетельство о минимальном составе экипажа каждый год. Стоит документ всего около 300 грн., но для его оформления

необходимо предоставить дополнительные экспертные выводы, которые оформляет Госфлотинспекция.

Однако такие изменения - это лишь "косметические процедуры", которые не могут влиять кардинальным образом на превращение украинского флага, а точнее украинской юрисдикции, в привлекательный для судовладельцев других стран нормативно-правовой режим. В мире существуют две модели использования юрисдикции флага. Поскольку судно по международным правилам должно иметь порт приписки и соответствующую юрисдикцию (не всегда комфортную на родине судовладельца), многие слаборазвитые страны стали использовать это обстоятельство для заработка. Первой страной "удобного флага" в 1925 году стала Панама, второй в 1948 году - Либерия. А в последние годы под "удобными флагами" работают уже три четверти мирового тоннажа. Например, для судна дедвейтом 5 тыс. т в таких государствах установлен ежегодный сбор в пределах \$1,5-2 тыс. С недавних пор "удобными" стали даже Молдова и Монголия. Эти страны предоставляют льготный правовой режим, своего рода "единый налог", не вмешиваясь в деятельность компаний. Особенность работы под "удобными флагами" - недостаточно жесткий контроль со стороны морских администраций, что зачастую приводит к нарушению международных конвенций в сфере безопасности мореплавания, несоблюдению условий уровня оплаты труда моряков и т.п. В отношении некоторых из таких стран употребляется термин "грязный флаг". Речь идет в частности о Камбодже, суда под флагом которой были замечены в перевозках оружия, наркотиков, нарушении эмбарго против стран-изгоев и т.п. Впрочем, многое зависит от цивилизованности "удобной" страны. Например, в последнем отчете Парижского меморандума взаимопонимания в сфере портового контроля Либерия находится на 20-м месте в мире, а не менее "удобная" Панама - на 65-м (в "черной" части списка).

Решение перечисленных проблем сделает украинский флаг привлекательным для иностранных судовладельцев хотя бы из-за доступа к одному из крупнейших в мире легальных рынков трудоустройства моряков. Ведь для любого работодателя интересны невысокие требования украинского законодательства к размеру уровня оплаты труда персонала при его высоком уровне профессионализма. За пятнадцать лет разговоров о том, как сделать флаг Украины привлекательным, какого либо документа или хотя бы проекта так и не появилось. Поэтому можно лишь оценивать мультипликативный эффект, который может получить Украина, от либерализации режима флага.

Вопрос об открытии украинского второго реестра стоит на повестке дня в нашей стране уже не первый год. Вернее, лежит, застряв на каком-то этаже нашей бесконечной казенной лестницы. Азовское главное морское агентство «Инфлот» уже несколько лет является судовладельцем. В настоящее время мы работаем с двумя судами типа «река-море» в основном на Турцию, Грецию, Ближний Восток

Преимущества, которые дает государственный флаг Украины, с точки зрения судовладельца, незначительны. Если говорить об океанских судах, не посещающих наши порты, то украинский флаг - это законная возможность нанять украинский экипаж по национальному трудовому договору (то есть за значительно меньшие деньги, чем предполагается по стандарту удобного флага, и тем самым сократить расходы). Стандарт удобного флага - это оклад капитана в 4200 долларов и оклад матроса в 1200. Далеко не все судовладельцы платят экипажам такие деньги, но они рискуют, поскольку это чревато скандалами. Многие фрахтователи, в особенности линейного флота, предпочитают суда под нашим флагом, если нужно выгрузиться или загрузиться в украинском порту. При этом они экономят на портовых сборах 30-40%. В этих случаях довольно часто одним из требований при заключении чартер-партии является украинский флаг. И все же большинство судовладельцев и руководителей судоходных компаний на вопрос, будут ли они использовать украинский флаг, ответят отрицательно.

Главный аргумент против - украинская законодательная база. Судовладелец находится под жесточайшим прессом всевозможных налогов и сборов, а также

многочисленных законных и подзаконных актов, зачастую не согласующихся друг с другом. Нормально эксплуатировать флот, накапливать средства на реновацию, ремонт и приобретение новых судов невозможно. Налоги, которые мы платим, никому не под силу. Наши отчисления составляют около 85 процентов поступлений (это если компания работает без прибыли). Если прибыль есть, отчисляемая сумма приближается к заработанной.

За рубежом Украину считают морским государством. Там до сих пор по исторической инерции путают географический статус с реальным местом в иерархии. По данным Международной федерации транспортников (ITF), в списке тридцати морских держав Россия - на 23-м месте по тоннажу (12 млн. тонн). Отечественный флот в нем занимает чуть ли не последнее место. Украина контролирует всего около 2,5 тыс. судов общим тоннажем не выше 800 тыс. тонн. Тем более что около 2 млн. тонн находится в оффшоре.

По мнению Исследовательского центра моряков (Кардифф, Великобритания), украинский флот - один из самых дешевых среди других национальных. Свыше 40% экипажа судов получают не более 300 долл. в месяц. Зарплата старших офицеров зачастую не превышает 1 тыс. долл. Примечательно, что следом идут флаги Филиппин и Румынии: здесь платят больше. На международном рынке зарплаты несравнимо выше. Международная морская организация (ИМО) классифицирует моряков по трем уровням. Первый - капитан, старший помощник, старший механик и второй механик, то есть комсостав. Второй - вахтенный помощник капитана и вахтенный механик. И, наконец, третий вспомогательный уровень - матросы. Самая низкая зарплата, естественно, у простых иностранных моряков - от 800 до 1 тыс. долл. Вахтенный помощник, попав на судно под "удобным флагом", будет зарабатывать 2,5-2,8 тыс. долл. У капитана зарплата составит 3-3,5 тыс. долл. Следует заметить, что уровень зарплат у европейских моряков, работающих под защитой ITF, еще выше. Здесь капитаны судов должны получать не менее 8-10 тыс. долларов. Поэтому "отток кадров" или "нехватка квалифицированных моряков" - привычные комментарии кадровиков о ситуации на флоте, находящемся под флагом Украины. Большинство профессионалов уже давно подыскали себе место в иностранных компаниях.

По мнению экспертов, общее количество украинских моряков, работающих под иностранными флагами, колеблется от 40 до 60 тысяч. Получить более точные данные не представляется возможным, поскольку деятельность большинства крьюинговых (англ. crew - экипаж, команда) агентств в Украине нельзя назвать прозрачной. Тем более что посредничество в трудоустройстве за рубежом практически не регулируется в Украине. Законами не предусматривается, чтобы при решении вопросов найма посредники требовали от судовладельцев гарантий минимальной зарплаты, медицинской и пенсионной страховок, репатриации.

Учитывать можно только тех, кто официально отчитывается. За скобками остаются моряки так называемого самостоятельного найма, которые выезжают по туристической визе и подписывают контракты в Прибалтике, Германии или где-нибудь в Кейптауне. Иногда можно встретить их имена в сводках информагентств или рапортах Международной федерации транспортников - "на борту брошенного судна четверо украинских граждан" или "украинский капитан командовал индусами". Для тех, кто не в курсе: на судах "удобного флага" принципиально отсутствует система какого-либо контроля над соблюдением трудового законодательства и социальных стандартов. Не регламентируются набор экипажа и оплата труда. Между тем "под флагами" работают более 300 тыс. моряков, своеобразных мигрантов-лимитчиков, которым в случае возникновения проблем государство флага даже не ответит. Поэтому роль регулятора здесь исполняют профсоюзы, члены ITF.

Начнем с рядового состава. Достаточно высокий рейтинг украинских экипажей в прошлом определялся уровнем подготовки рядового состава. И только тот факт, что

многие сложные технические работы украинские рядовые моряки выполняют самостоятельно, без необходимости постоянного участия командного состава, подтверждал высокую эффективность такой подготовки. Наличие квалифицированного рядового состава позволило получить хороший экономический эффект в вопросе сокращения смешанных иностранных экипажей.

Все хорошие специалисты оставались в родных парокходствах, наивно веря, что неразбериха в управлении флотом пройдет и будет продолжена работа на своих судах, но с новым, человеческим отношением к моряку. А вот специалисты послабее оказались лишними, и им ничего не оставалось, как искать счастья в чужих краях. По ним и стали судить об уровне подготовки украинских моряков. Возникло мнение о невысоких профессиональных и моральных качествах специалистов из Украины. В этой обстановке «второй волне» моряков, пришедших на иностранный флот (а это уже были специалисты высокого класса), пришлось зарабатывать достойную репутацию. С чем они успешно справились.

В результате повысился спрос на украинских моряков. А спрос порождает предложение — при резком увеличении заявок на наших специалистов на флот стали приходиться какие-то странные люди. Порой — с купленными документами, порой — с весьма далекими от морских профессиями. Значительно снизили репутацию Украины различного рода курсы, где в течение двух месяцев «готовят» судовых специалистов рядового состава. Пользуясь бесконтрольностью и порожденной этим безответственностью, стремясь только к одному — получению значительных денег, эти «учебные заведения» взяли в качестве основного принцип: плати деньги и получай соответствующий сертификат. А что касается знаний — это твое личное дело. В свою очередь крьюинговые компании, стремясь снять как можно больше денег с судоходных компаний, закрывают глаза на фактический уровень подготовки этих горе-специалистов и поставляют их в любые фирмы под любым соусом. И только тогда срабатывает обратная связь — возврат таких специалистов по причине их профессиональной некомпетентности. Но мир велик, судов много, так что эти «моряки» вновь и вновь всплывают в других компаниях. Бешеная погоня за наживой заглушает какие-либо соображения о влиянии всякого рода грязных факторов на рейтинг нормальных специалистов, на перспективы их трудоустройства в будущем.

Еще одна проблема, мешающая активному устройству украинских моряков, — слабое знание английского языка. Сама система языковой подготовки в корне неверна. Специальное насыщение процесса изучения языка фундаментальным изучением грамматики решали политическую задачу своего времени. Отличным примером подготовки моряков может служить система их обучения на Филиппинах. Словарный запас в 400—500 слов с примитивной грамматической основой (использующей простейшие временные формы) позволяет свободно формировать сотню рабочих фраз, обеспечивающих правильное понимание и выполнение рабочих команд и, что очень важно, адекватное восприятие команд в экстремальных ситуациях.

Во всех компаниях (независимо от национальной принадлежности) отмечают характерный для украинских моряков недостаток — низкую исполнительную дисциплину. Для иностранцев, воспринимающих работу на судне прежде всего как четкое соблюдение служебной иерархии.

С гораздо большим оптимизмом можно смотреть на будущее нашего командного состава. К достоинствам, несомненно, можно отнести его фундаментальную подготовку. Выпускники наших морских вузов выгодно отличаются эрудицией, культурой, легко ориентируются в профессиональных вопросах. Особенно чувствуется хорошая теоретическая подготовка, что неоднократно подчеркивали наши иностранные коллеги. Длительное обучение, включающее изучение фундаментальных (казалось бы, очень далеких от морской практики) дисциплин, прекрасно развило способность специалистов к анализу. Пожалуй, в Украине готовятся лучшие специалисты в мировом флоте. Например,

очень интересно сравнить реакцию нашего и иностранного (скажем - греческого) специалиста на отказ механизма. Первый, прежде чем приступить к восстановлению работоспособности механизма, старается аналитическим путем найти наиболее вероятную причину отказа и приступает к разборке дефектного узла. Иностранный коллега, как правило, разбирает почти весь механизм, стремясь визуально определить дефект. Разница в трудозатратах этих подходов очевидна.

Диаметрально противоположная ситуация в области практической подготовки. Любой выпускник Морской академии скажет, что полученные им знания в области технологии судоремонтных работ в процессе так называемой технологической практики фактически ничего не стоят. Будущих механиков после первого курса оставляют на лето (согласно учебному плану) для прохождения занятий в мастерских, а в действительности на них сваливается вся нагрузка по всем видам нарядов (охрана, хозяйственные работы и т.п.). На практическую подготовку отводятся считанные дни, да и то при весьма убогом ее техническом обеспечении. И на основании такой весьма условной технологической практики молодому специалисту выдается рабочий диплом, подтверждающий наличие необходимого опыта в области судоремонта. Конечно, в прошлом можно было закрыть глаза на эту фикцию, считая, что молодого специалиста научат на судне. Так оно и было — чертыхаясь и иронизируя по поводу высшего образования, опытные механики обучали технологическим азам судоремонта пришедшего на флот новичка. Но сегодня в иностранном флоте требования иные: или ты компетентен, или тебя отправляют домой. И поэтому практической подготовке иностранных специалистов уделяется гораздо больше внимания. Так, будущий греческий судомеханик первую половину дня проводит в аудитории, а вторую — на судоремонтном заводе. Такому молодому специалисту не нужно объяснять на судне азы, он уже готов к самостоятельной работе.

Пока судьба украинского моряка в значительной степени определяется агентствами, направляющими его на работу. Все они при направлении моряка на работу обещают золотую жизнь в той или иной судоходной компании. Здесь и гарантированная выплата зарплаты вовремя, и прекрасные жилищные условия, и отличное питание, и чудная перспектива служебного роста. Но вот возникает ситуация, диаметрально противоположная рассказам в «агитпункте», и начинаются мытарства моряка.

Необходимо сделать хотя бы минимум:

1. В стандартном контракте должен быть пункт о повышенной ответственности судовладельца (в виде увеличения заработной платы моряка) при работе судна в зоне повышенного риска, о денежной компенсации (весьма высокой) при насильственном захвате судна неизвестными лицами.

2. Крюинговые агентства должны нести ответственность за деяния своих принципалов. В случае нарушения условий контракта представители крюинга должны вести все переговоры с судовладельцами, освобождая моряка (не имеющего рычагов воздействия) от длительной и унижительной процедуры переписки со снисходительно смотрящими (поскольку труд его уже использован) хозяевами.

3. Профсоюзы должны работать в тесном взаимодействии с ИТФ, а не бояться, как это выглядит сейчас, что моряк обратится за помощью к представителям Федерации. При нарушении условий контрактов профсоюз должен внести таких судовладельцев в список недобросовестных работодателей и запретить поставку им украинских моряков.

4. В случае нарушения запрета крюинговые компании, продолжающие работать с нарушителями контрактов, по представлению профсоюза должны быть лишены рабочей лицензии.

Конечно, хотелось бы настоящей статьёй вселить надежду в души моряков. Но реальность сегодня не дает оснований для оптимизма. И только недавнее выступление нашего президента по случаю Дня морского флота внушает какую-то (хоть и слабенькую) надежду на изменения в судьбе флота и моряков. Давайте же сделаем все, чтобы наши дети и внуки могли достойно работать под морским флагом Украины.

В конце 50-х, начале 60-х в СССР был разработан и начал реализовываться государственный морской проект, который служил целям укрепления геополитических позиций СССР в мире. В результате реализации этого проекта были созданы мощные военный и торговый флоты, развернута инфраструктура морского транспорта, создана отрасль океанического рыболовства со своим рыболовным флотом. Под этот морской проект в СССР были учреждены отраслевые структуры управления, выделены ресурсы, развернута сеть образовательных учреждений для подготовки кадров, приняты необходимые нормативные документы. Украине от морского проекта СССР достались лишь фрагменты инфраструктуры, которые сами по себе, вне рамок государственного морского проекта малофункциональны. Это, впрочем, видно даже невооружённым глазом. Стремительное уменьшение стоимости государственных активов морехозяйственного комплекса - прямое тому доказательство. Попытки в современных условиях реанимировать старый морской проект, который разрабатывался в СССР для других исторических условий, обречены на провал. Морской мир со времени распада СССР изменился. И изменился необратимо. Говорить о триаде - «пароходства-порты-судремзаводы», как основе морского могущества - это отрицать очевидное, а именно то, что основой морского могущества в современном мире является контроль над финансовыми потоками, которые генерируют активы морехозяйственного комплекса. Причём, не только государственный контроль! Но также и контроль национальных субъектов бизнеса (корпораций, управляющих компаний, фондов и т.д.)

Вместе с тем тенденции развития морской отрасли свидетельствуют о другом — постепенном превращении Украины из морской державы в «страну у моря». От некогда самого большого в мире Черноморского пароходства остались одни воспоминания. Сложные времена переживают и другие национальные судоходные компании. Экономический кризис повлиял также на работу портов. За девять месяцев 2009 года грузооборот портов Украины сократился на 21% — до 80 млн. тонн. Конечно, проще всего было свалить все на кризис, если бы за это же время грузооборот российских портов не увеличился на 8% — до 368,6 млн. тонн, а грузооборот портов Южного бассейна, составляющих главную конкуренцию украинским портовикам, — вообще на 14%, до 134,8 млн. тонн (табл.1).

Таблица 1

Грузооборот по видам транспорта в 1990-2008 гг. (млрд.ткм)

ГОД	ВСЕГО	Железнодорожный	Автомобильный	Морской	Речной	Трубопроводный	Авиационный
1990	1039,3	474,0	79,7	265,6	11,9	208,0	0,1
1995	544,0	195,8	34,5	123,1	5,7	184,9	0,0
2000	394,1	172,8	19,3	8,6	5,9	187,5	0,0
2001	394,0	177,5	18,5	10,1	3,7	184,2	0,0
2002	411,3	193,1	20,6	8,8	4,2	184,2	0,4
2003	457,5	225,3	24,4	9,9	4,7	192,7	0,5
2004	480,1	234,0	28,8	9,3	5,6	202,1	0,3
2005	473,6	224,0	35,3	9,6	6,3	198,1	0,3
2006	494,6	240,8	40,6	12,1	6,3	194,5	0,3
2007	510,2	262,5	46,6	12,9	5,7	182,1	0,4
2008	507,7	257,0	54,9	11,3	4,5	179,6	0,4

До кризиса морехозяйственный комплекс развивался стихийно, осваивая новые грузопотоки, вводя в строй новые мощности. В принципе в этих условиях можно было бы и не принимать во внимание отсутствие слаженной системы управления отраслью. Однако кризис потребовал как раз активной роли государства. И оказалось, что оно к этой

роли не совсем готово. Прежде всего стоит отметить, что правительство с очевидным опозданием отреагировало на снижение объемов грузопереработки в морских портах Украины. Лишь в октябре на заседании Кабинета министров были приняты ключевые для отрасли решения. В частности, утверждена Морская доктрина Украины. Эта доктрина стала логическим продолжением целой серии документов, принятых на высшем уровне, в частности указа президента Украины от 20 мая 2008 года о введении в действие решения СНБО от 16 мая 2008 года «О мероприятиях по обеспечению развития Украины как морского государства», Стратегии развития морских портов до 2015 года (одобрена Кабинетом министров Украины 4 июня 2008 года) и других.

Данные относительно грузооборота по видам транспорта в 2008 г. в Украине представлена на рис. 1

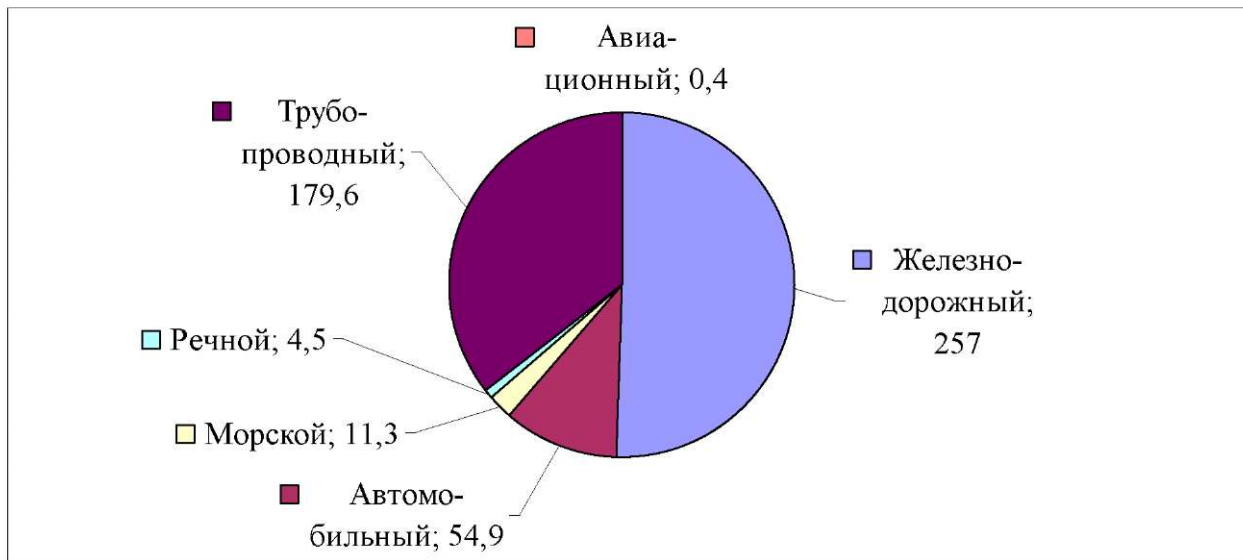


Рис. 1. Грузооборот по видам транспорта в 2008 г. в Украине

Характер развития мирового торгового флота и его распределение по флагам обуславливается динамикой внешнеторговых операций ведущих стран мира (рис. 2).



Рис. 2. Распределение мест в мире по тоннажу судов

Ежегодно на внешний рынок вывозится четверть промышленной продукции. Одновременно крупные промышленные концерны расширяют капитальные вложения на

территории всех развитых и большинства развивающихся стран. Таким образом, формируется сложный фактор, корректирующий тенденцию роста провозной способности мирового торгового флота. В этом же аспекте морской флот Европейского Союза, после его расширения, превратился в лидера Международной морской организации как по тоннажу, так и по степени влияния на мировом фрахтовом рынке. Приведенные факты и условия отражают необходимость более строгого подхода к выбору альтернативных вариантов развития производственного потенциала морского транспорта Украины, необходимость перехода к активной морской политике, предусматривающей систему мер эффективного развития торгового флота.

Необходимо разработать и принять «Морскую доктрину Украины» — фундаментального государственного документа, который бы стал основой для разработки стратегических программ развития торгового флота и ВМС Украины, программ национального судостроения и кораблестроения. Кроме того, судостроители считают необходимым создать при президенте совещательный орган — координационный совет по вопросам развития морской индустрии Украины для координации общих направлений государственной политики и национальной концепции развития морской индустрии и соглашений по развитию стран Черноморского бассейна и отстаивания преференций для стран ЧЭС в ЕС.

Вопросы развития украинского судостроения волнуют не только большое количество людей, которые работают в этой сфере, но и широкий круг людей, небезразличных к судьбе одной из наиболее развитых отраслей народного хозяйства, что досталась Украине в наследство от СССР. К сожалению, сегодня состояние этой отрасли в Украине очень тяжелое, и говорить о сильных конкурентных позициях Украины как морского государства в мире нецелесообразно. За последние десять лет позиции судоходных компаний Украины были потеряны не только на международных, но и на внутренних линиях. Сам же морской флот значительно устарел — большинство судов уже не отвечают требованиям международных конвенций. Более 92% грузов, которые обрабатываются в украинских портах, транспортируются иностранными судами.

Отечественные верфи в основном простаивают или работают на заграничного заказчика. Среди сравнительных преимуществ, имеющих в Украине для активного развития судостроения и выхода на одни из первых позиций на мировом рынке, можно назвать высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров. Многопрофильность производства, ориентация на мировой рынок, возможность изготавливать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию говорят о том, что сегодня (при благоприятной конъюнктуре мирового судостроительного рынка) Украина должна не потерять шанс сохранить и развить накопленный судостроительный потенциал.

Судостроительная промышленность Украины после образования независимого государства унаследовала мощный промышленный потенциал: восемь прекрасно оснащенных, высоко прибыльных судостроительных заводов, которые составляли около 30% судостроения бывшего СССР. На этих заводах в предыдущие годы за счет механизации технологических процессов повышалась производительность труда, снижалась себестоимость судов, росла чистая прибыль. Заводы имели оборотные средства выше норматива, что позволяло им обеспечивать уплату налогов и заработной платы, расширять и технически переоснащать производство, развивать социальную сферу, строить жилье. Однако необходимо отметить, что 65% продукции судостроительных предприятий составляли военные корабли, которые строились по госзаказам. Потому вопросы финансирования строительства судов перед судостроительными заводами не стояли вообще.

После 1992 года, когда строительство кораблей было практически остановлено, выяснилось, что большинство украинских судовладельцев (исключением может быть

разве что Blasco) не имеют средств для строительства необходимых им судов на отечественных судостроительных заводах, которые одновременно потеряли и военные, и гражданские заказы.

Выход из такого положения виделся в строительстве судов на экспорт, тем более, что украинские судостроительные предприятия строили экспортные суда на 10-12% дешевле, чем некоторые заграничные фирмы, и заказчиков было достаточно. Невзирая на то, что заграничные заказчики занижали контрактную цену судов на 15-20% от мировых цен, объясняя это риском вложения средств в промышленность Украины, строительство судов на экспорт все равно оставалось достаточно рентабельным. Риск инвестирования в украинскую экономику был результатом непоследовательной налоговой политики (ставки, которые часто изменяются, механизмы начисления и уплаты налогов, отсутствие стабильных налоговых льгот для иностранного инвестора); многочисленных бюрократических препятствий на пути реализации инвестиционных проектов; неподготовленности большинства предприятий к инвестированию, отсутствию грамотного инвестиционного планирования; хронической убыточности большинства отечественных судостроительных заводов.

Список использованных источников:

1. Макогон Ю.В. Сотрудничество Украины на евразийском экономическом пространстве в причерноморской зоне / Макогон Ю.В. // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Україна в умовах глобальної конкуренції: стратегія випереджаючого розвитку». Донецьк: ДРУК-ІНФО, 2010.- С. 365 - 367.
2. Макогон Ю.В. Проблемы развития морского хозяйства Украины / Макогон Ю.В. // Шляхи удосконалення управління на морському транспорті в сучасних умовах: Матеріали міжнародної науково-технічної конференції. 4 - 5 червня 2010.- Маріуполь: АМІ ОНМА, 2010. - С. 24 - 43.
3. Макогон Ю.В. Трансграничное украино-российское сотрудничество: формы, направления, перспективы: Монография / Макогон Ю.В. - Донецк: Юго-Восток, 2010. - 419 с.
4. Макогон Ю.В. Украина - держава морская: Монографія [Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузин; под ред. Ю.В. Макогон]. - Донецк: Изд-во „Ноулидж" (донецкое отделение), 2010. - 391 с.
5. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015pp.) «Шляхом європейської інтеграції»/Авт. кол.: А.С. Гальчинський, В.М. Геєць та ін.; Нац. ін-т стратег. досліджень, Ін-т економ. прогнозування НАНУ, Мін-во економіки та з питань європ. інтеграції України. - К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. - С. 36-47
6. <http://www.map.asmap.ru>
7. <http://www.newsland.ru>
8. <http://www.yester-day.ru/prehistory.htm>

Ключевые слова: торговый флот, кадровый состав, работа под «удобным флагом», морская доктрина Украины.

Ключові слова: торговий флот, кадровий склад, робота під «зручним прапором», морська доктрина України.

Key words: merchant fleet, staffing, work under flags of convenience, Maritime Doctrine of Ukraine.