

О. М. Котлубай,
д. е. н., професор, професор кафедри підприємництва і туризму,
Одеський національний морський університет
ORCID ID: 0000-0002-7120-4399

DOI: 10.32702/2306-6806.2022.8.42

ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНО ДОЦІЛЬНИХ УМОВ ФІНАНСУВАННЯ БУДІВНИЦТВА СУДЕН В УКРАЇНІ

O. Kotlubai,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Entrepreneurship and Tourism,
Odessa National Marine University

FORMATION OF ECONOMICALLY FEASIBLE CONDITIONS FOR FINANCING
THE CONSTRUCTION OF VESSELS IN UKRAINE

Стаття розглядає проблемні питання пошуку економічно привабливих умов інвестиційного забезпечення розвитку будівництва морських суден в Україні після перемоги у війні шляхом створення відповідних фінансових інституцій. Висвітлюються найважливіші аспекти, які на підставі прийняття економічно спроможних умов реєстрації флоту в Україні і застосування німецького досвіду інвестування у флот формують інвестиційно привабливі підходи до фінансування будівництва суден в Україні та розв'язують проблемні питання щодо реєстрації суден які будуватимуться в нашій країні. В статті розроблено основні інструменти стосовно вибору економічно доцільних світових реєстрів щодо майбутньої реєстрації українського флоту при яких буде можливим використання українських суден на каботажних перевезеннях у ЄС та обґрунтовуються вимоги щодо формування Міжнародного реєстру суден України в якому слід передбачити дієві механізми захисту інвесторів і утримувачів морських застав та іпотек, заохочення інвесторів, у тому числі іноземних. Висвітлюється застосування блокчейн технологій для захисту діяльності інвесторів і утримувачів морських застав та іпотек у флот судноплавних компаній.

The article examines the problematic issues of finding economically attractive investment conditions for the development of naval shipbuilding in Ukraine after the victory in the war through the creation of appropriate financial institutions. The most important aspects are highlighted, which, based on the adoption of economically viable conditions for the registration of the fleet in Ukraine and the application of the German experience of investing in the fleet, will form investment-attractive approaches to financing the construction of ships in Ukraine and will solve problematic issues regarding the registration of ships that will be built in our country. The article develops the main tools for the selection of economically feasible world registries for the future registration of the Ukrainian fleet, which will allow the use of Ukrainian vessels for cabotage transportation in the EU, and substantiates the requirements for the formation of the International Register of Ukrainian Vessels, which will should provide for effective mechanisms for the protection of investors and holders of maritime liens and mortgages, encouraging investors, including foreign ones. In this regard, all registers of sea vessels are conditionally divided into 3 groups: Main registers of traditional maritime states; Second registries of traditional maritime states, which include dependent (offshore) and international (alternative); Registries of countries of open registration (so-called "convenience flag"), which can also be differentiated from relatively "clean" (Panama, Liberia, etc.) to relatively "dirty" (Mongolia, Moldova, etc.). As for the second task that is highlighted for the application of blockchain technologies, it is the determination of the number of owners that can be included in the registration documents for the ship, their number varies depending on the country of registration.

It is noted the need to take into account property interests, or absolute rights, which can be entered into the record, the nature of which also differs depending on the country of registration. In the United Kingdom, only title deeds and mortgages could be entered in the register. In other countries, for example in Greece, arrests (precautionary claims of creditors) may also be registered. In addition, national legislation usually establishes the rules of priority of liens, as is done, for example, in the British Merchant Shipping Act of 1995, in the order of provision.

The purely technological aspects of the application of blockchain technologies to protect the activities of investors and holders of maritime liens and mortgages in the fleet of shipping companies are also highlighted.

Ключові слова: KG-фонди; судноплавні компанії; власність на судна; реєстрація флоту; блокчейн технології.

Key words: KG-funds; shipping companies; ownership of ships; registration of vessels; blockchain technology.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Рішенням РНБО від 16 травня 2008 року [4] було затверджено найважливіші заходи з подолання негативного стану у морській галузі України і як би ці заходи були своєчасно реалізовані то на сьогоднішній день більшість проблемних питань було б знято з порядку денного. Але нажалює зміна української влади у 2010 році поставила крапку навіть на реалізації тих заходів яку були вже розпочато. Так, одними з перших Постанов Кабміна Азарова було скасування прийнятих у 2009 році Морської доктрини України та Концепції Закону України про Морську політику України. Було фактично загальмовано прийняття Закону України "Про Міжнародний реєстр суден України", розробка якого також була передбачена рішенням РНБО. Фактично зупинилося фінансування програми будівництва військових кораблів (Програма "Корвет"). Було зруйновано Державний департамент морського та річкового транспорту України, а державні морські порти приготували до приватизації олігархічним структурам України. Прийнятий Закон України про Господарський експеримент у суднобудуванні, яким передбачалося встановлення економічних і податкових умов для більш-менш конкурентоздатного функціонування цієї галузі на світовому ринку не виконувався [1]. Доречі, й само це рішення РНБО було у подальшому теж скасовано [5].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Захват росією Криму і розпочаті військові дії на сході України ще більше погіршили становище. Фактично українське судноплавство у 2010—2015 роках не тільки не отримало будь-якого розвитку, а навпаки опинився ще у більшому занепаді. Економічні питання розвитку національного судноплавства України розглядалися і розглядаються безпосередньо автором, яким опубліковано близько 200 наукових публікацій з цього приводу, іншими вченими професорами: М.Т. Примачовим, Є.М. Воєвудським, Г.С. Махуренко, А.А. Новіковою, В.В. Жихаревою, М. Я. Постанов, І.В. Савельєвою та багатьма іншими. В їх працях розглядалися питання притаманні звичайним, суто ринковим умовам, які не враховують сьогоднішній військовий стан і особливі вимоги захищеності які будуть вимагати інвестори навіть після перемоги України у цій війні. На сьогодні розвиток морського судноплавства України неможливий у зв'язку з війною, та відсутністю дієвих механізмів залучення інвестицій не кажучи вже про економічно привабливі умови експлуатації суден, висвітлення можливих підходів до формування таких умов після перемоги і є сьогодні головним завданням економічної науки морської галузі.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Відповідно до реалізації цього необхідно вирішити такі основні завдання:

— Встановлення економічно доцільних форм інвестиційної діяльності у суднобудуванні у перші післявоєнні роки.

— Узагальнення підходів до вибору умов реєстрації суден для можливості їх використання за умовами Угоди "Про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС".

— Застосування блокчейн технологій при інвестуванні та захисті майнових прав інвесторів і утримувачів морських застав та іпотек, як це робиться сьогодні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Зважаючи на німецький досвід, найбільш цікавим слід вважати створення та поширення KG-фондів у суднобудуванні України як механізму організації підприємницьких капіталовкладень, що належить до категорії непрямих (власних капіталовкладень) інвестицій у судноплавну галузь.

Фонд формується з сукупного капіталу окремих його учасників, зацікавлених у отриманні високих прибутків від експлуатації побудованих в Україні суден при низьких ризиках та, можливо (що було б додатковим стимулом) з додатковими гарантіями державної підтримки при побудові конкретних суден чи суднобудування в Україні взагалі.

Консолідовані ресурси фонду пропонуються потенційним інвесторам за допомогою фінансових консультантів (інвестиційних брокерів або банків). Ресурси конкретного KG-фонду для реалізації конкретного проекту будівництва судна (суден) в Україні організовуються в юридичній формі Командитного Товариства (для чого можливе створення додаткової нормативної бази) під певною юридичною назвою. Для цього має бути залучено мінімум два партнери, принаймні один партнер у формі обмеженої участі, і принаймні один — необмеженої.

Інвестори, як вітчизняні, так і іноземні, приєднуються до KG-фонду прямо як обмежений партнер на основі договору про акціонерів або опосередковано через трастову компанію, засновану на довірчому акті, що може бути зручним для іноземних інвесторів, які часто використовують подібні трастові фонди, в тому числі, застосовуючи офшорні схеми мінімізації податкового навантаження.

Фонд утворює компанію судовласника та служить інструментом фінансування її функціонування та забезпечення відповідальності за використання судна перед

іншими контрагентами. Ресурси КГ-фонду створюються з сукупності капіталу учасників фонду (з повною та обмеженою відповідальністю) та боргового капіталу. Необхідний борговий капітал забезпечується банком, що фінансує судно. Так, на одну судноплавну компанію у формі іпотечного кредиту у Німеччині зазвичай кредитні ресурси складають від 60 до 70 відсотків вартості судна.

В цьому сенсі доцільно звернутись до перспектив розвитку суднобудівної галузі в Україні [2], де, закладено можливості часткової компенсації з коштів державного бюджету України відсоткової ставки за виданими на будівництво суден в Україні кредитами. Важко передбачити реальну можливість застосування такого підходу у перші післявоєнні роки, однак слід мати на увазі, що даний механізм здатен суттєво підвищити привабливість та ефективність впровадження КГ-фондів з метою відродження та забезпечення сталого розвитку вітчизняного суднобудування. Тому слід орієнтуватися на нього, принаймні через якомога швидші терміни.

У певних межах інвестори КГ-фонду можуть делегувати права контролю та прийняття рішень наглядачеві (або консультативній раді).

Отже, на стадії заснування фонд має складатися з генерального партнера та одного або декількох партнерів-засновників, які в більшості випадків є саме емітентами цінних паперів фонду. За звичаєм, фонд закривається щойно акціонерний капітал буде повністю залучений. Генеральний партнер залишається особисто відповідальним партнером та отримує плату за відповідальність. Проте особливою рисою командитного товариства є те, що генеральний партнер сам по собі є товариством з обмеженою відповідальністю.

Якщо об'єктом фінансування є нове судно, суднобудівник видає його в управління єдиної компанії, за принципом: одне судно — одна компанія, яка, як правило, забезпечує довгострокове страхування ризиків. Враховуючи, що в перші післявоєнні роки можуть бути складності з економічно прийнятними умовами страхування суден під українським прапором у P&I клубах взаємного страхування, доцільно застосовувати механізми бербоут-чартеру та тайм-чартеру з суто обмеженими цією необхідністю в умовах оренди. Крім того, ця єдина компанія — КГ-фонд підписує управлінський договір з компанією повного судового менеджменту для виконання всіх технічних та комерційних управлінських обов'язків, що вимагаються фрахтувальником. В якості зовнішніх консультантів у процесі створення та функціонування КГ-фондів регулярно залучаються юристи, бухгалтери та інші експерти.

Використання блокчейн технологій залучення інвестицій у судноплавство потребує вирішення певних питань, пов'язаних з процедурою реєстрації та експлуатації збудованого судна. Ключовою проблемою є саме національні умови реєстрації суден, які саме і забезпечують фінансово-майнову захищеність інвесторів і економічну привабливість експлуатації під відповідним прапором.

Судно, яке не має національності — "судно без громадянства" — не підпадає під дію міжнародного морського права і не буде отримувати ніякого захисту. Таке судно не в змозі брати участь в законній торгівлі, оскільки порти будуть відхиляти можливість заходу судна до них. Зокрема, Акт про Торгове Судноплавство Сполученого Королівства 1995 року, встановлює, що митне очищення не повинно надаватися будь-якому судну до тих пір, поки його капітан не оголосить офіцерові митниці, ім'я нації, до якої належить його судно. Якщо судно намагається вийти у відкрите море або навпаки зайти в порт УК без такого очищення, воно може бути затримано до тих пір поки не буде зроблена належна митна декларація. До того ж, судна без громадянства можуть бути захоплені. У 1948 році судна з Азії, які не несли прапорів країн, до яких вони відповідно до доку-

ментів, повинні були мати відносини, (хоча в принципі мали право і на реєстрацію в Туреччині, коли вони приховували причетність до сіоністського прапору) і плавали без документів, арештовувалися Британськими есмінцями в 100 милях від Палестинської узбережжя.

Судна, які намагалися висадити єврейських поселенців всупереч діючого в Палестині Імміграційного Декрету оголошувалися урядом Палестини як втрачені, навіть якщо вони були захоплені у відкритому морі. Всі спроби апеляції щодо цього, якими намагалися довести, що принцип свободи відкритих морів, поширюється на судна без громадянства були відхилені і було прийнято тлумачення закону, яке впливало з Міжнародного Права.

В інтересах підтримки порядку у відкритому морі, судно, що не йде під прапором однієї з країн, не може користуватися будь-якої підтримкою, свобода навігації у відкритому морі — це свобода для таких суден плавати тільки під прапором відповідної країни.

По-перше, це визначення саме місця реєстрації, відповідно до її умов, її проведення та економічних умов подальшої експлуатації судна. В принципі судно може бути зареєстроване під прапором будь-якої країни, яка надає суднам право плавання під її прапором. Однак "громадянство" судна буде визнаватися за місцем знаходження (постійного перебування) його власника, або його громадянства (країни реєстрації компанії в разі корпоративного володіння), або країни реєстрації (розташування) компанії яка здійснює ефективне управління судном. Саме такий принцип реалізований у праві надання права участі у каботажних перевезеннях ЄС Угоди "Про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС" [3] суднам, якими володіють громадяни країн ЄС та (або) України, або місцем ефективного управління якими є чи Україна, чи одна з країн ЄС. Враховуючи емність внутрішнього ринку морської торгівлі країн ЄС, таке право є само по собі певною гарантією завантаження судна у процесі експлуатації, тобто є певним активом, який забезпечуватиме конкурентні переваги. При цьому прапор під яким плаватиме таке судно (український, чи однієї з країн ЄС) не має такого великого значення. Між тим, прапор судна має фінансовий, військовий, національний та міжнародний юридичні аспекти. Закони країни прапору судна визначають та регулюють відносини між судном, його власником і застапоутримувачем, екіпажем, іншими державами, третіми сторонами, тощо.

Не вдаючись у детальний опис цих відносин, який можна знайти, наприклад, у [7; 9—11], відмітимо тільки, що однією з найбільш повних і відповідальних процедур є надання судну громадянства. Судно може розглядатися як, таке, що володіє громадянством країни, навіть якщо воно не зареєстровано, не володіє ніякими документами, які служать доказом такого громадянства, навіть не плаває під прапором цієї країни. Тому, Акт про торговельне судноплавство Сполученого Королівства 1894, з внесеними до нього поправками у відповідному Акті 1988, визначав Англійський корабель виключно в термінах національної власності, дивлячись на те поставлено, або не поставлено цю власність на відповідний облік, як це передбачалося актом:

1. A ship shall not be deemed to be a British ship unless owned wholly per—sons following description...; namely British subjects;

Bodies corporate established under and subject to laws some part Her Majesty's dominions, and having their principal place business in those dominions.

Section 2.-(1).Every British ship shall... be registered under this Act.

Результат реалізації цих положень робить обов'язковою реєстрацію суден, які повністю знаходяться в Англійській власності в Реєстрі Британських суден, за умови, що в разі, корпоративного бізнесу, вони не мають місцезнаходження головного підприємства за ме-

жами території Її Величності і домініонів; приховування Англійського походження судна, як наприклад, за допомогою плавання його під іноземній записом і прапором, може привести до конфіскації такого судна. Таким чином, згідно з Актами про Торгове Судноплавство Сполученого Королівства 1894 — 1988 рр, Британське походження судна могло бути встановлено тільки реєстрацією.

У 1883 році при розгляді колізії, щодо судна, яке було зареєстровано в Голландії і яким володіла і управляла Англійська компанія через голландське дочірнє підприємство цієї ж англійської компанії, був встановлений прецедент, який вважав абсурдним, припущення, що факт несення голландського прапора робить, судно голландською власністю. Пірати могли нести прапор будь-якої нації, але вони і знешкоджувались також кожною нацією незважаючи на це. Україні необхідно розробити та ввести у національне законодавство аналоги таких положень для забезпечення як захисту національного майна так і для набуття економічної привабливості та захищеності експлуатації власного флоту.

В ході історії, цілий ряд так званих "сполучних факторів" сприяв для встановлення громадянства судна. В результаті, наприклад, статут Георгія III вимагав, щоб кожен Англійський корабель був побудований в Британії. У свою чергу французький *Acte de Navigation*, 1793 році містив подібне тлумачення яке стосувалося французьких суден. Англійські судна аж до середини 19-го століття плавали з екіпажами укомплектованими британцями. У 1982 році звіт Секретаріату Конференції Об'єднаних Націй з торгівлі та Розвитку висвітлює, що в Умовах для Реєстрації суден 28 країн вимагають, щоб їх судна були укомплектовані особовим складом, який складався б повністю з співвітчизників і ще 24 країнами обумовлено, що ключовий персонал та / чи відповідний відсоток команди повинні мати національність країни реєстрації.

Таким чином, національна власність часто висувається як критерій для визначення громадянства судна. У разі власності індивідуумами, вимоги багатьох країн зводяться до того, щоб ці індивідууми були співвітчизниками, і в багатьох випадках співвітчизниками постійного місця проживання, або співвітчизники, які оселилися на постійне проживання в країні. Наприклад, Бразильський закон вимагає, щоб індивідуальний власник судна був і народженим і за національністю Бразильцем. У разі власності на основі корпоративних паперів, національне законодавство може просто вимагати щоб судном володіла юридична особа, зареєстрована за національною юрисдикцією, незважаючи на громадянство персон, причетних до володіння нею, або ефективним місцем управління була територія даної країни. Як приклад, можна навести вимоги Ліберійського Морського Закону, який кваліфікує придатні для реєстрації судна, як такі, якими володіє корпорація, сформована і зареєстрована в Ліберії. Інші країни встановили, що акції компаній, яким належать судна повинні повністю або в заявленому відсотку належати національним громадянам. У зазначеному звіті UNCTAD про умови реєстрації суден згадується 46 країн, які встановлюють деякі вимоги для пайової участі в компаніях які володіють національними судами, з них 40 країн наполягало щоб участь у власності на судно в більшості належала співвітчизникам. Звіт склав також список дев'яти країн (Народна Республіка Китай, Ефіопія, колишня Німечка Демократична Республіка, Гана, Гаїті, Ірак, Мексика, колишній СРСР і Народно-демократична Республіка Ємен), які вимагали пайової 100 відсоткової участі співвітчизників у власності на судно. Вимога 100 відсоткової національної власності на судно, автоматично перейшло і до законодавства України. Додатково, той же звіт сповіщав, що вимоги щодо управління судном (або щодо громадянства персоналу управління або до

розташування місця знаходження керівного органу в країні прапора судна) були застосовані як мінімум 52 країнами.

Незважаючи на складність встановлення факторів які формують поняття громадянства судна, все більше осіб схильється до того, що тільки всебічно випробуваний засіб, такий як реєстрація, має бути застосовано для встановлення громадянства судна, або у виняткових випадках наявність документації, що не супроводжується включенням до реєстру в окремих країнах.

Всі реєстри морських суден можна умовно розподілити на 3 групи:

- Основні реєстри традиційних морських держав;
- Другі реєстри традиційних морських держав, які включають залежні (офшорні) та міжнародні (альтернативні);
- Реєстри країн відкритої реєстрації (так званого "зручного прапора"), які також можна диференціювати від відносно "чистих" (Панама, Ліберія та ін.) до відносно "брудних" (Монголія, Молдова...).

Відносна "чистота" відкритого реєстру обумовлюється вимогами країни прапора до технічного стану судна, екіпажу, умовам експлуатації, захисту власників та утримувачів морських застав та іпотек, тощо. Зрозуміло, що наявність суворого контролю відповідно до умов Паризького чи Токійського меморандумів робить так звані "брудні прапори" найменш привабливими для вибору країни реєстрації судна. Одночасно основні реєстри традиційних морських держав, у зв'язку з великими податками та вимогами до працевлаштування екіпажу, теж не являють собою оптимального місця реєстрації судна. Взагалі, на наш погляд найкращим варіантом було б створення саме в Україні другого — Міжнародного реєстру суден. На сьогодні існують принаймні 2 проекти такого закону, один з них наведено у [10, додаток 1].

Друге з головних питань, яке необхідно визначити для застосування блокчейн технологій — це визначити кількість власників, які можуть бути включені у реєстраційні документи на судно, яка змінюється в залежності від країни реєстрації. Так в Англійському реєстрі власність судна ділиться не більше ніж на 64 акції [17] і відповідно, не більше як 64 персони можуть одночасно бути внесеними до реєстру при реєстрації будь-якого судна.

Власність на італійські судна, згідно з національними правилами ділиться на 24 акції, або караті (caratì). Власність на судна Кіпру і Багамських островів ділиться на 100 і 64 акції відповідно. Ліберійські закони також ділять власність кожного судна не більше ніж на 100 акцій, проте ці акції можуть потім поділитися на менші частини [18].

Природа майнових інтересів, або абсолютних прав, які можуть вводитися в запису також відрізняється в залежності від країни реєстрації. В Об'єднаному Королівстві, в реєстр могли бути внесені тільки титульна власність і заставні. В інших країнах, наприклад, в Греції, арешти (попереджувальні заставні вимоги кредиторів) можуть бути також внесеними до реєстру. Крім того, національне законодавство як правило встановлює правила пріоритетності заставоутримувачів, як це робиться наприклад, в Акті про морське торговельне судноплавство 1995 року, — в порядку надання.

У деяких юрисдикціях, реєстрація заставної може бути фактом забезпечення безпеки отримання відповідного інтересу. Наприклад, Стаття 197 грецького Кодексу Приватного морського права [16] встановлює, що заставне право вступає в силу після належної реєстрації заставної у відповідних заставних записках того округу, в якому судно знаходиться на обліку.

Наступне, третє з головних питань які потрібно вирішити на початковому етапі — це які вигоди від експлуатації судна мусять бути включеними у токен, скільки токенів і за якими категоріями має бути емітовано і яким

чином буде здійснюватися процес емісії і розповсюдження.

Відомо, що Ethereum пропонує стандартизований спосіб створення нових токенів на власному блокчейні, під назвою ERC20, Архітектура стандарту ERC20 дозволяє розробникам не тільки самостійно вибирати дизайн, а й інтегрувати необхідні для користувача функції. Токени ERC20 на блокчейні Ethereum являють собою активи або ж права власності, а також обмеження цих прав, що виникають при певних обставинах. Вони можуть передаватися подібно до більшості криптовалют, але різниця між ними, полягає в тому, що всі токени ERC20, на відміну від криптовалют, підтримуються блокчейном Ethereum і використовують адреси даної мережі. При цьому слід мати на увазі, що токени ERC20 не застраховані від втрати коштів, оскільки їх переклад здійснюється згідно смарт-контрактами, а не безпосередньо на іншу адресу.

В даний час смарт-контракти найбільш ефективно реалізовані на ринку нової форми інвестування — ICO, в рамках якої компанії пропонують інвесторам купити свої цифрові активи. Інтерес інвесторів при цьому полягає в отриманні прибутку чи від зростання вартості токенів, якщо проект виявиться успішним, то чи від експлуатації цих активів якщо маржа за вартістю виявляється менш вигідною. Найчастіше ICO проходять в мережі Ethereum і використовують смарт-контракти. Для участі в первинному пропозиції монет інвестору необхідно перевести певну суму в смарт-контракт ICO, який в свою чергу запрограмований на те, щоб відправити регламентовану кількість токенів інвесторам після завершення операції.

Існує Міжнародна конвенція щодо реєстрації прав на судна, що будуються 1967 року [19 (в силу не вступила)]. Відповідно до Конвенції право власності, іпотеки та застави на судно, прийняте до здачі замовнику, або таке, що ще будується при наявності прохання (заяви) вноситься в офіційний публічний реєстр, що ведеться або контролюється державою. Кожна держава — учасниця Конвенції зобов'язується на своїй території не дозволяти реєстрацію прав на судно, прийняте до будівництва або таке, що будується на території іншої держави. Судно, побудоване або таке, що будується в одній державі-члену не може бути внесене до реєстру іншої держави-учасниці, якщо тільки перша держава не видало свідоцтва, яке засвідчує, що запис про реєстрації прав виключена або що вона буде виключена з реєстру до дня нової реєстрації.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПЯМІ

Інноваційна стратегія в сфері суднобудування стимулюватиме інтереси державної безпеки України, яку з повними наслідками у всьому світі будуть розцінювати, як морську країну. З іншого боку, ситуація окупації території України не веде до розвитку інвестиційної привабливості нашої держави, проте це не має перешкодити країні стати ефективною. Наприклад, Ізраїль знаходиться у стані перманентної війни вже близько 30 років. Найбільш подібні до нас Грузія та Молдова, попри на існування ворожих мікродержавних "республік" на своїх територіях, ефективно продовжують рух у напрямку західної цивілізації. І саме застосування блокчейну, як ніщо інше у найбільшій мірі сприятиме цьому процесу. Ми живемо у часи глобальних катаклізмів, які породжують незворотність реформ в Україні, під час яких глобальні речі можна реалізувати легше та динамічніше, ніж в сталому соціумі. Реалізація такого інноваційного бізнес-процесу сприяла б вагомому стимулюванню розвитку вітчизняного суднобудування, судноплавства і як наслідок — економіки країни в цілому.

Створюючи умови для розвитку національного судноплавства слід також пам'ятати, що в основі успіхів традиційних морських країн лежить, перед усім, наявність у їхньому суспільстві розвинених морських традицій, завдяки яким кожен урядовець, кожен банківський службовець, кожен профспілковий функціонер та й взагалі кожен член суспільства розуміє, що вкладання у судноплавство та інші сфери морської діяльності дає трикратну віддачу в цілому по всіх галузях національної економіки, і розглядає розвиток, перш за все, торговельного судноплавства як пріоритетний напрям розвитку національної економіки. Саме цього нам необхідно домогтися і в Україні.

Література:

1. Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості. Закон України від 6.09.12 № 5209-VI Відомості Верховної Ради України, 2013, № 36, ст. 469. Дата оновлення: 05.10.2016 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5209-17#Text> (дата звернення: 1.08.2022).
2. Про Стратегію сталого розвитку "Україна — 2020". Указ Президента України Стратегія від 12.01.2015 р. № 5 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення: 1.08.2022).
3. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII Відомості Верховної Ради України, 2014, № 40, ст. 2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 1.08.2022).
4. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави. Рішенні РНБО України від 16.05.2008 № 463/208 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08> (дата звернення: 1.08.2022).
5. Про скасування деяких рішень Ради національної безпеки і оборони України. Рішенні РНБО України від 28.04.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0008525-14> (дата звернення: 1.08.2022).
6. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні: монографія. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2004. 453 с.
7. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: монография. — Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. 384 с.
8. Букринський Б.В., Степанов В.М., Котлубай О.М. О формуванні морської доктрини України. Вісник національної академії наук України. 2008. № 9. С. 6—11.
9. Котлубай О.М. Міжнародний реєстр суден ЄС за участі України: поняття, принципи та проект змісту Зона вільної торгівлі України — Європейський союз та Європейська Інтеграція: правові та економічні аспекти. 36 статей міжн. наук. конф. Одеса, 2007. С. 48—61.
10. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / Котлубай О.М., Липинська О.А. та ін. за заг. ред. Котлубай О.М. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2011. 427 с.
11. Політика розвитку підприємництва на морському транспорті: монографія / Котлубай О.М., Савельєва І.В., Щербіна В.В. та ін. за наук. ред. Котлубай О.М. Одеса: ОНМУ, видавництво ННВК, "АТБ", Львів, 2021. 368 с.
12. Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України: монографія — Київ: Наукова думка, 2003. 343 с.
13. Примачев Н.Т. Проблеми і інструментарій формування стратегії розвитку торгового флота: монографія. Одеса: ИПРЭИ НАН Украины, 2003. 280 с.
14. Николаева Л. А. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография. Одесса: ИПРЭП НАН Украины, 2008. 353 с.

15. Жихарева В. В Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография. Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2010. 475 с.

16. Karatzas and Ready. The Greek Code. Private Maritime Law. The Hague 1982, 110 p.

17. A history of English law Holdsworth, William Searle, Sir, -1966, 836 p.

18. Liberian Code of Laws. / Benjamin B. Johnson URL: http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Liberia/LR_Revenue%20Code%20-%20Title%2036%20-%20Liberian%20Code%20of%20Laws%20Revised.pdf (дата звернення: 1.08.2022).

19. Міжнародна конвенція щодо реєстрації прав на судна, що будуються. Міжнародна конвенція від 27 травня 1967 року. Брюссель, 1967. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_474 (дата звернення: 1.08.2022).

References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2013), Law of Ukraine "On Conducting an Economic Experiment Regarding State Support of the Shipbuilding Industry", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5209-17#Text> (Accessed 1 August 2022).

2. President of Ukraine (2015), Decree "On the Sustainable Development Strategy "Ukraine — 2020", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (Accessed 1 August 2022).

3. The Verkhovna Rada of Ukraine (2014), Law of Ukraine "On the Ratification of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (Accessed 1 August 2022).

4. RNBO of Ukraine (2008), "About measures to ensure the development of Ukraine as a maritime state", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08> (Accessed 1 August 2022).

5. RNBO of Ukraine (2014), "About the cancellation of some decisions of the National Security and Defense Council of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0008525-14> (Accessed 1 August 2022).

6. Kotlubai, O.M. (2004), Ekonomichni mexanizmy rozvytku torgovelnogo moreplavannya v Ukrayini: monografiya [Economic mechanisms of merchant shipping development in Ukraine: monograph], IPREED of the National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine.

7. Kotlubai, A.M. (2008), Torgovoe sudohodstvo Ukrainyi: problemy i perspektivy rozvitiya: monografiya [Merchant shipping in Ukraine: problems and development prospects: monograph], IPREI NAS of Ukraine, Odessa, Ukraine.

8. Bukrinskiy, B.V. Stepanov, V.M. and Kotlubai O.M. (2008), "On the molding of the naval doctrine of Ukraine", Visnyk nacional'noyi akademiyi nauk Ukrayiny, vol. 9, pp. 6—9.

9. Kotlubai, O.M. (2007), "International Registry of EU Ships for the Participation of Ukraine", Zbirka statej mizhnarodnoyi naukovoï konferenciyi Zona vilnoyi torgivli Ukrayiny — Yevropejskyj soyuz ta Yevropejska Integraciya: pravovi ta ekonomichni aspekty [International scientific conference Free Trade Zone of Ukraine — European Union and European Integration: legal and economic aspects], Odessa, Ukraine, pp. 46—48.

10. Kotlubai, O.M. and Lypynska, O. A. (2011), Konkurentospromozhnist ta stalij rozvytok moregospodarskogo kompleksu Ukrayiny: monografiya [Competitiveness and sustainable development of the maritime complex of Ukraine: monograph], IPREED of the National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine.

11. Kotlubai, O.M. Savelieva, I.V. Shcherbina, V.V. and etc. (2021), Polityka rozvytku pidpryemnytstva na morskomy transporti: monografiya [The policy of development

of entrepreneurship in maritime transport: a monograph], ONMU, NNVK, "ATB":Lviv, Odessa, Ukraine.

12. Podlesny, P.I. (2003), Efektyvnist upravlinskykh rishen podalshogo reformuvannya pryvatyzovanykh pidpryemstv vodnogo transportu Ukrayiny: monografiya [Effectiveness of management decisions of further reform of privatized water transport enterprises of Ukraine: monograph], Naukova dumka, Kyiv, Ukraine.

13. Primachev, N.T. and Pecherskaya, N.V. (2003), Problemy i instrumentariy formirovaniya strategii razvitiya torgovogo flota: monografiya [Problems and tools for the formation of a strategy for the development of the merchant fleet: monograph], IPREI of the National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine.

14. Nikolaeva, L.L. (2008), Printsipy ustoychivogo razvitiya sudohodnykh kompaniy v globalnom rynke morskoy torgovli: monografiya [Principles of sustainable development of shipping companies in the global maritime trade market: monograph], IPREI of the National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine.

15. Zhikhareva, V. V. (2010), Teoriya i praktika investitsionnoy deyatel'nosti sudohodnykh kompaniy: monografiya [Theory and practice of investment activity of shipping companies: monograph], IPREI of the National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine.

16. Karatzas and Ready (1982) The Greek Code, Private Maritime Law, Hague, Netherlands.

17. Searle, W. (1966), A history of English law, Methuen, London, UK.

18. Johnson, B. B. (2022), "Liberian Code of Laws", available at: http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Liberia/LR_Revenue%20Code%20-%20Title%2036%20-%20Liberian%20Code%20of%20Laws%20Revised.pdf (Accessed 1 August 2022).

19. UN (1967), "International convention on registration of rights to ships under construction", May 27, Brussels, Belgium, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_474 (Accessed 1 August 2022).

Стаття надійшла до редакції 15.08.2022 р.

www.dy.nayka.com.ua

Електронне фахове видання

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ
удосконалення та розвиток

Виходить 12 разів на рік

включено до переліку наукових фахових видань України
з питань ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ
(Категорія «Б»)

Наказ Міністерства освіти і науки України
від 28.12.2019 №1643

Спеціальність 281

e-mail: economy_2008@ukr.net
тел.: (044) 223-26-28, (044) 458-10-73