

для українських компаній, додаткове залучення інвестицій у суднобудування, створення додаткових робочих місць.

При виборі рівня ставок зборів за реєстрацію суден в українському «міжнародному» реєстрі необхідно врахувати, що він повинен створювати конкурентоспроможні економічні умови роботи національного флоту на світовому фрахтовому ринку, а держава має отримати додаткові надходження в довгостроковій перспективі. Крім того, необхідно врахувати що:

– закон про міжнародний реєстр повинен передбачати застосування до зареєстрованих в ньому суден особливого податкового режиму, який створює для експлуатації цих суден економічні умови, аналогічні діючим у зарубіжних країнах, де такі реєстри вже створені;

– створюваний реєстр має бути конкурентоспроможним у порівнянні з країнами «зручного» прапора і міжнародними реєстрами, економічні умови реєстру повинні бути на рівні країн, в яких зареєстрований діючий флот під іноземними прапорами, контрольований власниками.

Головним завданням таких кроків має бути не повернення старих суден під український прапор, а залучення нових, новозбудованих суден. Однак, для досягнення відчутних результатів щодо залучення флоту під український прапор буде потрібен певний час. Досвід зарубіжних країн показує, що зазначений процес займає не менше 3–5 років.

Режим оподаткування для суден, зареєстрованих в українському міжнародному реєстрі, повинен передбачати реєстраційний збір та щорічну оплату тоннажного податку. Судна, зареєстровані в реєстрі, повинні використовуватися виключно для міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Таким чином, мова йде про введення особливого режиму для нових суден, побудованих в Україні, або суден, переведених під українську реєстрацію з-за кордону.

### **БАТАНОВА Л. О.**

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права, кандидат юридичних наук

## **ФІНАНСУВАННЯ ДЕРЖАВНИХ ЦІЛЬОВИХ ПРОГРАМ В УКРАЇНІ У СФЕРІ МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ПАРОПЛАВСТВА**

На сучасному етапі становлення України як суверенної незалежної країни особливого значення набуває фактор утвердження її як дієздатної морської держави. Це зумовлено питаннями як міжнародного так і внутрішнього характеру, серед яких необхідно відзначити питання

фінансування програм для відродження діяльності морського торговельного пароплавства.

Дослідження чинних нормативно-правових актів, наукової та навчально-методичної літератури при регулюванні та розгляді питань фінансування державних цільових програм дозволило зазначити про неоднозначність трактування поняття «фінансування», що призводить до плутанини та протиріч.

У деяких джерелах термін «фінансування» визначено як постачання підприємств, установ, організацій коштами з певних джерел на конкретні цілі (Безугла В. В., Василик О. Д. Фінансово-правовий словник. — К., 1993. — С. 127); як забезпечення необхідними фінансовими ресурсами витрати на розвиток підприємств, галузей, економіки в цілому, регіонів і розвиток інших сфер життя суспільства, що здійснюється за рахунок коштів бюджетів різних рівнів, позабюджетних фондів, підприємств, приватних інвесторів та інших джерел (Грязнова А. Г. Финансово-кредитный энциклопедический словарь. — М. : Финансы и статистика, 2002. — С. 1010); як процес утворення і постачання підприємств, організацій грошовими засобами, сформованими за рахунок утворення різних фондів і резервів (Кураков Л. П., Кураков В. П. Большой толковый словарь экономических и юридических терминов. — М., 2001. — С. 654).

Визначення терміну «фінансування» дозволило виділити форми фінансування, такі як бюджетне фінансування, кредитне, інвестування тощо.

Е. С. Дмитренко визначає «мету фінансування», а саме для забезпечення виконання функцій держави, органів місцевого самоврядування, на соціально-культурні потреби (Дмитренко Е. С. Фінансове право України : Навч. посіб. — К., 2007. — С. 392).

Нагребельний В. П. вказує, що фінансування здійснюється з метою забезпечення грошовими ресурсами соціальних, економічних, освітніх, культурних, управлінських, оборонних та інших потреб держави, її органів, установ, підприємств, організацій та громадян (Нагребельний В. П. Фінансове право України : навч. посіб. — Суми : ВТД «Університетська книга», 2004. — С. 46).

Одним із завдань та заходів, що спрямовані на розв'язання найважливіших проблем розвитку держави, окремих галузей економіки або адміністративно-територіальних одиниць є Державна цільова програма (Про Державні цільові програми : Закон України від 18.03.2004 р. № 1621). Таким чином метою фінансування будь-яких Державних цільових програм є виконання умов програми у частині їх своєчасного і повного забезпечення у грошових коштах, тобто покриття видатків на реалізацію завдань і заходів програми. При характеристиці фінансування Державної цільової програми, відповідно до цього закону, джерела фінансування програм поділяються на дві групи: 1) Державний бюджет України; 2) інші джерела, передбачені законом (ч. 1 ст. 15).

Кафедрою морського та митного права НУ «ОЮА» здійснюється відповідна науково-дослідна робота за темою «Інноваційний організаційно-правовий механізм створення та функціонування комунальних пароплавств в Україні», головною метою якої є розробка та прийняття Державної цільової програми про створення та функціонування спільного комунального пароплавства в Україні.

На протязі існування незалежної України та особливо після прийняття відповідної законодавчої бази у нашій державі стали активно розроблятися та реалізовуватися Державні цільові програми, зокрема у сфері морського комплексу. Наприклад, необхідно відзначити Державну програму удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002–2006 роки, затверджену Постановою КМУ від 28 січня 2002 р. № 96; Національна програма будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002–2010 роки, затверджену Законом України від 17 січня 2002 р.; Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів, затверджена Законом України від 22 березня 2001 р.

Особливе місце в системі програмних актів, на думку вчених з морського права О. М. Шемякіна, О. С. Савич, мають стратегії розвитку. Таким є Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року (Розпорядження КМУ від 16 липня 2008 р. № 1051-р), Стратегія розвитку суднобудування на період до 2020 року (Розпорядження КМУ від 6 травня 2009 р. № 581-р). На відміну від цільових програм, ці стратегії мають більш загальний характер, їх приписи відрізняються диспозитивністю, відсутністю встановлених строків і виконавців (Шемякін О. М., Савич О. С. Програмне правове регулювання розвитку морського господарства // Південноукраїнський правничий часопис. — 2011. — № 1. — С. 50).

Законом України «Про стимулювання розвитку регіонів» від 8.09.2005 р. № 2850, передбачено довгострокове регіональне програмування із залученням регіональних органів влади. Так, у Програмі соціально-економічного розвитку м. Одеса до 2010 року, схваленої рішенням Одеської міської ради від 11.10.2004 р., в якій зазначається, що основою морегосподарського комплексу міста є Одеський морський торговельний порт.

Отже фінансування Державних цільових програм морегосподарського комплексу є стратегічно важливим фактором соціально-економічного розвитку нашої держави. Морське пароплавство в Україні не відповідає всезростаючим потребам обсягу перевезень і обробки вантажів за відсутністю належного державного фінансування та інвестицій. Морська галузь в Україні знаходиться у кризовому стані.