

податковою системою, отриманий прибуток фіксується як певна сума, яка є набагато меншою за середній прибуток, розрахована на основі постійних правил визначення оподатковуваного прибутку. Весь прибуток, включаючи приріст капіталу, а також збитки, пов'язані з судноплавством, покриваються одноразовим прибутком. Одноразовий прибуток є податковою базою для промислового податку і податку на прибуток усіх інвесторів. Фактично, одноразовий прибуток дозволяє інвесторам отримати майже неоподатковуваний дохід від судноплавного бізнесу.

Оскільки на даний час велика частина суден приватних українських судновласників експлуатується під «зручними» прапорами і податки на прибуток від їх експлуатації не потрапляють до державного бюджету України, впровадження української інноваційної моделі існування та функціонування судноплавних компаній аж ніяк не буде мати негативного впливу та не призведе до скорочення бюджетних надходжень держави, а навпаки, може вивести український флот на новий рівень розвитку та зможе позитивно стимулювати економіку України.

НІКІША Д. О.

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

ІННОВАЦІЙНІ ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ ФЛОТУ УКРАЇНИ

Відтік «тоннажу» під «зручні» прапори, зростання конкуренції в транспортній сфері і неминучість відмови країн від прямих заходів державного протекціонізму в рамках вимог СОТ сприяли пошуку провідними морськими державами більш ефективних засобів державної підтримки національних судновласників. У зв'язку з «рефлагуванням» національного флоту багато країн були змушені заснувати «другі» або так звані «міжнародні» реєстри, що, як і реєстри «зручного» прапора, відносяться до категорії «відкритих» і дозволяють об'єднати переваги реєстру «зручного» прапора і національних реєстрів. «Другі» реєстри зберігають економічний зв'язок між судном і державою прапора, юридичну та контролюючу роль держави. Але правила щодо податків, національності моряків, рівня зарплати та місцезнаходження компанії є більш гнучкими, ніж для традиційних національних реєстрів. Крім того, кожен «міжнародний» реєстр має свою систему заохочення розвитку судноплавства. Так, по відношенню до суден, зареєстрованих в «міжнародних» реєстрах, застосовуються такі заходи, як використання

режиму тоннажного податку, прискорена амортизація вартості суден, відстрочення податкових зобов'язань, звільнення від податку на збільшення ринкової вартості основного капіталу та інші податкові пільги. Сьогодні «другі» реєстри існують в Голландії, Данії, Великобританії, Італії, Франції, Німеччині, Португалії, Росії, Туреччині та інших країнах. За даними Institute of Shipping Analyses (Швеція), в середині 2000-х років створення «міжнародних» реєстрів сприяло концентрації 97 % флоту країни під національний прапор у Данії, 84 % — у Туреччині, 70 % — в Італії, 84 % — у Франції, 83 % — у Португалії.

Застосування режиму тоннажного податку, як переваги для зареєстрованих в міжнародних реєстрах суден, набуло поширення в багатьох європейських країнах: Нідерландах (1996 рік), Норвегії (1996 рік), Німеччині (1999 рік), Великобританії (2000 рік), в 2002 році — в Данії, Іспанії, Фінляндії та Ірландії, в 2003 році в Бельгії та Франції, в 2004 році — в Італії, в 2006 році — в Польщі, 2007 році — в Литві. Нині тоннажний податок застосовується також на Кіпрі, у США, Кореї, Китаї, Індії, Литві, Польщі, Словенії та інших країнах. У Японії в 2009 році тоннажний податок був введений на п'ять років для десяти японських судноплавних компаній, включаючи трьох найбільших перевізників — «Nippon Yusen Kabushiki Kaisha» (NYK Line), «Mitsui OSK Lines» (MOL) і «Kawasaki Kisen Kaisha Ltd» (K Line).

Основною перевагою тоннажного податку є: зниження розміру податкових виплат, можливість використання фіксованої ставки, що дозволяє легко прогнозувати величину податкових виплат; заохочення розвитку судноплавного бізнесу. Введення тоннажного податку може сприяти розвитку інвестиційної діяльності судноплавних компаній, оскільки дозволяє накопичувати кошти для відтворення основних фондів.

Отже, створення міжнародного реєстру суден України є необхідною умовою розвитку українського флоту, вітчизняного суднобудування і забезпечення прискореного розвитку національної економіки. В цілях розвитку судноплавної галузі України та національної економіки в цілому, виходячи з усього вищевикладеного, економічно доцільно прийняти Закон України «Про Міжнародний реєстр суден України», в якому буде передбачено оподаткування судноплавних компаній за системою тоннажного податку, а також звільнення від сплати мита і ПДВ при ввезенні на територію України обладнання та комплектуючих для будівництва суден за умови реєстрації під державним прапором України протягом певного періоду часу.

Введення «міжнародного» реєстру дозволить у перспективі прискорити оновлення флоту України, підвищити частку перевезень зовнішньоторговельних вантажів України флотом під національним прапором, надати додаткові робочі місця на судах і на березі. У суміжних областях діяльності передбачається збільшення обсягів суднобудування

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