

Н.О. Мачкур // Митна справа. — 2013. — № 2 (86). — С. 114-118.

6. Морський і річковий транспорт України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://proukraine.net.ua/transport/water_trans

7. Наш флот — нашим дітям. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://nashflot.seafarer.od.ua/?p=134#more-134>

8. Синявський В. Компанія «НИБУЛОН» завершила строительство наиболее продуктивного в Украине плавучего крана «Святой Николай» / Виталий Синявский // Николаевские новости. — 31.07.2013 г. — № 92.

9. Рыжков С. Кризиса судостроения в Украине нет / С. Рыжков. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nuos.edu.ua/>

10. Аверочкіна Т.В. Обґрунтування доцільності та необхідності розробки науково-дослідної теми «Інноваційний організаційно-правовий механізм створення та функціонування комунальних паропластів в Україні» / Т.В. Аверочкіна, Д.О. Нікіша // Митна справа. — 2013. — № 2(86). — С. 96-98.

11. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 07 жовтня 2009р. // Офіційний вісник України. — 2009. — № 94. — Ст. 3216.

12. Пережнюк Б.А. Правовий статус муніципального морського паропластва / Б.А. Пережнюк, Н.Є. Бабенко // Международное морское право и Черноморский регион : Матер. семинара (Одесса, 12-17 ноября 2001 г.). 2001. — С. 165-174.

УДК 347.79 : 656.611.2.001.76 (477)

Нікіша Д. О., к.ю.н., завідувач лабораторії
кафедри морського та митного права НУ «ОЮА»;
Левченко С. Г., аспірантка кафедри морського
та митного права НУ «ОЮА»

Інноваційні аспекти розвитку українського флоту

Стаття присвячена розгляду моделей розрахунку тоннажного податку, використовуваних в більшості розвинених країн та дослідженню систем обчислення тоннажного податку. Розглянуто німецьку KG (економічну) модель як форму фінансування інноваційних проєктів. Запропоновано створення міжнародного реєстру суден України як необхідної умови розвитку українського флоту, вітчизняного суднобудування і забезпечення прискореного розвитку національної економіки. Надані пропозиції щодо запровадження режиму тоннажного податку в якості переваги для зареєстрованих в міжнародних реєстрах суден як основи створення та функціонування судноплавних компаній із залученням ресурсів територіальних громад в Україні.

Ключові слова: KG модель, міжнародний реєстр суден, тоннажний податок, голландська модель розрахунку тоннажного податку, норвезька модель розрахунку тоннажного податку.

Статья посвящена рассмотрению моделей расчета тоннажного налога, используемых в большинстве развитых стран и исследованию систем исчисления тоннажного налога. Рассмотрена немецкая KG (экономическая) модель как форма финансирования инновационных проектов. Предложено создание международного реестра судов Украины как необходимого условия развития украинского флота, отечественного судостроения и обеспечения ускоренного развития национальной экономики. Предложено введение режима тоннажного налога в качестве преимущества для зарегистрированных в международных реестрах судов как основы создания и функционирования судоводческих компаний с привлечением ресурсов территориальных громад в Украине.

Ключевые слова: KG модель, международный реестр судов, тоннажный налог, голландская модель расчета тоннажного налога, норвежская модель расчета тоннажного налога.

The article considers the tonnage tax calculation models used in most developed countries. German KG model considered as a form of financing of innovative projects. The creation of an international register of ships in Ukraine proposed as a necessary condition for the development of the Ukrainian fleet, as well as a development of Ukrainian shipbuilding industry and acceleration in development of the national economy.

Keywords: KG model, International Register of Shipping, the tonnage tax, Dutch model calculation of tonnage tax, Norwegian model calculation of tonnage tax.

Актуальність статті. Аналіз історичних аспектів становлення та функціонування судноплавних компаній нашого регіону і країни в цілому дозволяє з упевненістю стверджувати, що навіть зараз Україна має достатній морський потенціал. Сучасні потреби держави і суспільства, а також наявність великого морегосподарського комплексу (хай і не в кращому стані) спонукали законодавця до стимулювання морської галузі і спроб поступово відродити колишню славу України як морської держави. Суттєвим кроком у даному напрямку стало затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року [3], прийняття Закону «Про морські порти України» [1], затвердження Держпрограми активізації розвитку економіки [2], яка передбачає розвиток суднобудування.

Така увага з боку держави до морських портів і суднобудування дуже своєчасна і необхідна, проте, на наш погляд, одній із головних галузей морегосподарського комплексу — флоту, приділяється вкрай незначна увага. Так, практично незрозуміла подальша доля все ще існуючих державних судноплавних компаній і загальні перспективи розвитку та існування вітчизняного флоту, законодавче регулювання питання про відродження флоту в Україні перебуває не в найкращому стані, а однією з найбільших проблем, яка зараз заважає розвитку і повноцінному функціонуванню судноплавних компаній під прапором України є те, що судовласники не бажають переводити судна під український прапор.

Метою статі є дослідження міжнародного досвіду створення конкурентоспроможних економічних моделей судноплавних компаній, міжнародного реєстру суден, режиму тоннажного податку та розгляд доцільності використання міжнародного досвіду з зазначених питань як основи створення та функціонування судноплавних компаній в Україні.

Виклад основного матеріалу. 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 судовласників. 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 (звільнення від податку на майно, податку на прибуток, мита і ПДВ тощо). 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» (KLine) [4].

Основними перевагами 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 сприяє розвитку інвестиційної діяльності судноплавних компаній, оскільки дозволяє накопичувати кошти для відтворення основних фондів.

Система обчислення тоннажного податку має різні форми в різних країнах. Найбільш складною системою розрахунку тоннажного податку є грецька система, яка враховує не тільки брутто-реєстровий тоннаж суден, але й їхній вік. Кіпр використовує подібну систему обчислення, яка включає базову ставку, що збільшується з урахуванням приросту валового тоннажу і коригується з урахуванням віку суден. Базовими моделями розрахунку тоннажного податку, використовуваними сьогодні в більшості розвинених західноєвропейських країн, є голландська і норвезька моделі.

Голландська модель почала використовуватися в 1996 році в Голландії та на сьогодні є найбільш поширеною моделлю розрахунку тоннажного податку, оскільки її модифікації використовуються в багатьох країнах. За даної моделі оподаткуванню підлягає не реальний прибуток, а розрахункова величина прибутку, яка визначається шляхом множення чистого реєстрового тоннажу суден компанії на стандартну величину добового прибутку в розрахунку на NRT (*net registered tonnage* (нетто-реєстровий тоннаж – чиста реєстрова місткість судна), встановлювану законодавством. Такий розрахунковий прибуток для одного або декількох суден оподатковується за звичайною ставкою корпоративного податку. Зазначений метод розрахунку податку може застосовуватися тільки для операцій з експлуатації суден при виконанні наступних умов:

- судноплавна компанія повинна бути зареєстрована в Голландії. Аналогічна

вимога існує в ряді країн ЄС, які застосовують цю альтернативну систему оподаткування;

- основні функції суднового менеджменту здійснюються в Голландії стосовно власних або зафрахтованих на базі бербоут-чартеру суден. При цьому, застосовуються обмеження щодо співвідношення кількості власних і орендованих суден. Судна, які здані в бербоут-чартер, не розглядаються як експлуатовані судновласником.

У прибуток судноплавної компанії включається прибуток від експлуатації суден, а також прибуток, одержуваний від інших видів діяльності, пов'язаних з обслуговуванням суден. До таких видів діяльності належать стивідорні операції та агентування суден, якщо вони здійснюються судноплавною компанією. Прибуток від продажу майна, що використовується у судноплавному бізнесі (судна, будівлі, перевантажувальне обладнання), також відноситься до прибутку судноплавної компанії, оподаткованого за розглянутою системою. Кількість суден, зданих в тайм-чартер (включаючи тріп-чартер), не повинна перевищувати 75 % загального тоннажу. Вимоги про реєстрацію суден під голландським прапором немає, голландська судноплавна компанія може використовувати систему розрахунку тоннажного податку стосовно суден під будь-якими прапорами. Однак компанія, яка перейшла на оплату тоннажного податку, не може повернутися до звичайної системи оподаткування прибутку на протязі 10 років.

Що стосується норвезької моделі, то вона була введена в 1996 році. Ця модель також припускає розрахунок податку на основі однакової ставки залежно від чистої реєстрової місткості суден. При цьому, може передбачатися знижка 25 % при виконанні суднами певних екологічних вимог.

Згідно з норвезькою моделлю, судноплавна компанія повинна бути товариством з обмеженою відповідальністю (KS- компанією), володіти судном, а її операції повинні обмежуватися експлуатацією флоту. Спочатку в норвезькій моделі було передбачено, що прибуток не оподатковується, якщо він спрямовується на виплату дивідендів зовнішнім акціонерам, а частина прибутку підлягає оподаткуванню за звичайною ставкою корпоративного податку. В свою чергу, процентні платежі з боргового фінансування придбання суден при оплаті тоннажного податку не віднімаються з оподаткованого прибутку.

В Росії система тоннажного податку дещо відрізняється. Так, Російський міжнародний реєстр суден (РМРС), створений в 2005 році, передбачає застосування до зареєстрованих в ньому суден особливого податкового режиму, що є аналогом системи тоннажного податку. Судновласник, що зареєстрував судно в РМРС, звільняється одразу від чотирьох податків: на майно (2,2 %), на прибуток (24 %), митних зборів (5 %) і ПДВ (18 %). Судна, побудовані в Росії, компанії зможуть купувати при ставці ПДВ 0 %. Судна, які ввозяться на територію Росії і підлягають реєстрації в РМРС, не обкладаються податком. Судна, зареєстровані в РМРС, не обкладаються транспортним податком, а судновласники звільняються щодо цих суден від податку на майно. Можливий перехід суден з Державного суднового реєстру в бербоут-чартерний і Російський міжнародний реєстр з отриманням відповідних податкових пільг. Технічний нагляд за суднами, зареєстрованими в Російському міжнародному реєстрі суден, і їх класифікація, на вибір судновласника, може здійснюватися іноземними класифікаційними

товариствами, що створює умови для зниження витрат судновласників на оформлення свідоцтв. Оподаткування передбачає оплату первинного державного мита та щорічного мита за продовження реєстрації судна в реєстрі. При цьому, величина мита визначена на основі середньозважених ставок тоннажного збору за трьома офшорними юрисдикціями, в яких зареєстровано 96 % суден, що належать російським судновласникам (Ліберія, Кіпр і Мальта).

Ще одним цікавим прикладом використання тоннажного податку є німецька модель, яка базується на голландській але із своєю особливістю.

Так, розробка тоннажної податкової системи та введення міжнародного реєстру суден дозволили не тільки значно збільшити інвестиційний рівень на ринку Німеччини, але і дозволили створити особливу німецьку модель командитного товариства (тобто Kommanditgesellschaft, далі – KG) як форму фінансування інноваційних проєктів, що активно використовується для підняття приватного акціонерного капіталу.

Спочатку для збільшення необхідних коштів було створено юридичну особу, а кошти порівну розподілені між приватними інвесторами. Інвестори отримали податкові пільги в основному з непередбачених витрат, що перевищують їх інвестиційну суму плюс щорічну виплату дивідендів як повернення на інвестиції. З тих пір німецька KG модель значно збільшила обсяг та вартість своїх операцій. У 2007 році збір коштів на ринку KG перевищив 10 млрд. У наступні роки економічної кризи збір коштів впав до 5 млрд. на рік. За останній час приріст коштів приватних та інституційних інвесторів склав близько 5.85 млрд..

За останній час активи фінансування KG були розширені на кілька видів: кораблі, нерухомість, авіація, приватний акціонерний капітал, поновлювані джерела енергії, природні ресурси, інфраструктура, контейнери, страхування життя, фільми та інші медіа права і т. д.

Основним завданням німецької KG моделі було і залишається фінансування активів особами, які мають одну мету і беруть участь у компанії, що створюється в організаційно-правовій формі німецького командитного товариства. Найголовніше, що дана структура не має особливого корпоративного законодавства, на основі якого вона формується. Ця організаційно-правова форма була створена на початку минулого століття і є найбільш поширеною правовою формою юридичної особи для середнього класу Німеччини. Загальна концепція KG моделі здійснюється і приймається приватними інвесторами, фінансуючими банками, діловими партнерами та іншими зацікавленими сторонами.

Щодо структури KG, то її засновниками є один генеральний партнер і один або декілька партнерів з обмеженою відповідальністю. У більшості випадків генеральним партнером німецької KG є компанія з обмеженою відповідальністю (тобто Gesellschaft mit beschränkter Haftung, далі – GmbH). Партнери з обмеженою відповідальністю можуть брати участь в KG безпосередньо або через довірену особу. Часто KG має консультативну раду, що представляє інтереси інвесторів, а також контролює діяльність генерального партнера.

Установа GmbH в якості генерального партнера обмежує загальний вплив інвестицій на підвищення капіталу товариства з обмеженою відповідальністю плюс наявність власного капіталу GmbH (мінімальний розмір власних коштів становить 25,000). У таких випадках інвестори беруть участь в так званому

GmbH & Co KG. Для приватних інвесторів, що виступають у якості партнерів з обмеженою відповідальністю в KG, ризик, як правило, обмежений сумою його однієї інвестиції. Прибуток і збитки KG впливають на вклади кожного інвестора пропорційно його частці акцій у порівнянні із загальним капіталом.

Придбання активів, отриманих KG, частково фінансується капіталом, сформованим інвесторами і частково за рахунок банківських кредитів. KG отримує прибуток від кредитування нерухомості, суднобудування, оренди суден, використання медіаправ, страхового полісу або отримання доходів від продажу електроенергії. KG ліквідується після того, як активи були продані.

Залежно від профілю ризику, KG може інвестувати в окремі активи або групи активів, або організовує фонд фондів, що інвестують в інші KG. Інвестиції партнерів обмежені до ліквідації KG (закритий фонд). Так як ініціатори закритих фондів реагували кожен раз, змінюючи свою модель бізнесу для утворення вигідного спільного внутрішнього доходу від інвестицій для інвесторів, створення інвестиційних схем, таких як KG модель, дозволило обмежити кількість неоподатковуваних збитків.

За винятком ПДВ і промислового податку в Німеччині, які безпосередньо покладені на KG, у разі здійснення ним торговельної або підприємницької діяльності, для KG податок є прозорим. І платниками податків є приватні партнери, а не саме KG.

Стосовно KG, оподатковуваний дохід рівномірно і окремо визначається податком, в залежності від округу, в якому розташоване керівництво KG. Податкове зобов'язання KG залежить від оподаткованої ставки округу, в якому розташоване KG, і може варіюватися від 7 % до 19 % від доходу. Стосовно інвесторів, оподаткування здійснюється на основі індивідуальної ставки податку на прибуток.

Якщо дохід від цього активу підлягає оподаткуванню доходів в іншій країні, з якою Німеччина уклала угоду з метою уникнення подвійного оподаткування, такі доходи, як правило, звільнені від податків у Німеччині. Таким чином, німецький інвестор може отримати вигоду з більш низьких податкових ставок у країні, де розташований актив.

Всі попередні витрати, понесені на рівні фонду, підлягають податковому відрахуванню не відразу. Замість цього, вони розглядаються як випадкові витрати на придбання активів, що належать фонду — якщо фонд являє собою так званий фонд покупця, без будь-яких реальних можливостей для інвесторів, і здійснення впливу, як це зазвичай буває. Амортизація таких витрат застосовна для поточного періоду використання інвестицій.

Головною перевагою німецької KG моделі для судноплавних фондів є застосування німецької тоннажної податкової системи. За рахунок цього, підприємства і приватні особи, які володіють морськими суднами, мають можливість обкладатися податком на основі передбачуваного прибутку, щодо тоннажу судна, замість фактичних результатів діяльності. Основа для розрахунку передбачуваного прибутку — це кількість тонн експлуатованих суден. Згідно з німецькою тоннажною податковою системою, отриманий прибуток фіксується як певна сума, яка є набагато меншою за середній прибуток, розрахована на основі постійних правил визначення оподаткованого 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.

В свою чергу, для того, щоб використовувати тоннажну податкову систему, необхідно виконати наступні вимоги :

а) експлуатація торгових суден у міжнародних перевезеннях

Торговельні судна використовуються в міжнародних перевезеннях, якщо перебуваючи у власності або оренді, морські судна були переважно зареєстровані протягом фінансового року в Німецькому реєстрі суден (немає необхідності ходити під німецьким прапором), а судна використовуються для перевезення вантажів або пасажирів з або між іноземними портами, і у відкритому морі в більшості їх загального часу роботи. Інші типи суден використовуються для буксирування, спасіння або розвідки. Для круїзних суден індивідуальне податкове зобов'язання є необхідним.

б) фактична присутність в Німеччині

Вимога фактичної присутності в Німеччині полягає в тому, що головне управління підприємства має бути розташоване в Німеччині, а також що судноплавна компанія користується майже всіма стратегічними і комерційними послугами з управління судном з Німеччини.

в) обов'язкова заявка

Перехід на німецьку тоннажну податкову систему не обов'язковий (обов'язковою є заявка). Заявка повинна бути подана до кінця поточного року, протягом якого судно було побудовано або куплено (комісія) і вступає в силу з початку відповідного фінансового року.

Діючий в тоннажному податковому режимі флот може бути розширений за рахунок суден, зафрахтованих у іншого судновласника. Якщо зафрахтовані судна не зареєстровані в Німеччині, в певному співвідношенні їх кількість не повинна перевищувати кількість суден, зареєстрованих в Німеччині. Однак, тоннажний податковий режим не поширюється на доходи від фрахтування суден без екіпажу.

Отже, можна констатувати, що німецька KG модель є товариством з обмеженою відповідальністю в особі генерального партнера, і приватних інвесторів, як партнерів з обмеженою відповідальністю. KG, як компанія, купує судна і експлуатує їх або здає їх в оренду судноплавним компаніям. Придбання судна фінансується за рахунок власного капіталу, наданого інвесторами (як правило, 35-50 %) і банківського кредиту (як правило, 50-65 %).

Висновки. 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 комп-

лектуючих 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 [4].

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.

Зазначені кроки нададуть змогу запровадити в Україні аналог німецької KG моделі як форми фінансування інноваційних проектів зі створення та функціонування судноплавних компаній в Україні. Однак, необхідною умовою має бути удосконалення і чинного податкового законодавства, яке, в тому числі, повинно забезпечити головні переваги даної моделі в Україні – можливість застосування тоннажної податкової системи. В такому разі тягар сплати податку на прибуток і збитки такої компанії буде покладено на інвесторів, так як такого роду компанії обкладаються прозорим податком. Відповідно ж до режиму тоннажного податку, податок на прибуток розраховуватиметься не на основі фактичного прибутку, а відповідно до тоннажу судна. Це призведе до незначних податків на прибуток такої компанії, що дасть судновласникам можливість укладати середні та довгострокові чартери за нижчою ставкою, ніж за існуючими ставками на спотових ринках. Адже більшість інвесторів зацікавлені в отриманні прибутку від довгострокового контракту, а не короткострокового.

Таким чином, вони будуть приймати більш низькі ставки чартерних умов, які встановлюються на певний термін (як правило, чотири-шість років для «com-moditized» суден, і більше для великих/спеціалізованих суден).

І основне, 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, створення міжнародного реєстру суден, застосування режиму тоннажного податку та 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, виведе український флот на новий рівень розвитку та зможе позитивно стимулювати економіку України.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – Ст. 65.
2. Об утверждении морской доктрины Украины на период до 2035 года: постановление Кабинета Министров Украины от 07.10.2009 г. № 1307 // Официальный вестник Украины. – 2009. – № 94. – Ст. 3216.
3. Государственная программа активизации развития экономики на 2013-2014 года: постановление Кабинета Министров Украины от 27.02.2013 г. № 187. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246247059&cat_id=244203594
4. Жихарева В.В. Проблемы флота под украинским флагом / В.В. Жихарева // Порты Украины. – 2013. – № 2. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3181>
5. Жихарева В.В. Международная регистрация судов: перспективы для Украины / В.В. Жихарева. – Порты Украины. – 2013. – № 2. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3181>
6. Котлубай О.М. Конкуренстоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: Монографія / За заг. ред. О.М. Котлубая // Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
7. Ницевич А. Регистрация морских судов в аспекте международного морского права / А.А. Ницевич, Н.В. Мельников // Судходство. – 2004. – № 5 - 6. – С. 57.
8. Редина Є.В. Механізм ефективного функціонування судноплавних компаній України [електронний ресурс] / Є.В. Редина // Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент». – Вип. 5 (18). – Ч. 2. – Луцьк: ЛНТУ, 2008. – – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/en_em/2008_5_2/Zbirnik_EM_08_2_142.pdf