

(спілок) зберігають свою самостійність і права юридичної особи. Ця форма доречна, наприклад, для організацій, що спеціалізуються на здійсненні лобістської діяльності.

Громадське об'єднання має право:

- вільно поширювати інформацію про свою діяльність, пропагувати свою мету (цілі);
- звертатися у порядку, визначеному законом, до органів державної влади, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб з пропозиціями (зауваженнями), заявами (клопотаннями), скаргами;
- одержувати у порядку, визначеному законом, публічну інформацію, що знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації;
- брати участь у порядку, визначеному законодавством, у розробленні проектів нормативно-правових актів, що видаються органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим, органами місцевого самоврядування і стосуються сфери діяльності громадського об'єднання та важливих питань державного і суспільного життя;
- проводити мирні зібрання;
- здійснювати інші права, не заборонені законом.

Громадські об'єднання зі статусом юридичної особи мають право на фінансову підтримку за рахунок коштів Державного бюджету України, місцевих бюджетів відповідно до закону. Громадські об'єднання, які отримують фінансову підтримку за рахунок коштів Державного бюджету України, місцевих бюджетів, зобов'язані подавати та оприлюднювати звіти про цільове використання цих коштів відповідно до закону. Громадське об'єднання зі статусом юридичної особи, створені ним юридичні особи (товариства, підприємства) зобов'язані вести бухгалтерський облік, фінансову та статистичну звітність, бути зареєстрованими в органах державної податкової служби та сплачувати до бюджету обов'язкові платежі відповідно до закону. Надання громадським об'єднанням, створеним ними юридичним особам (товариствам, підприємствам) пільг, у тому числі з оподаткування.

Список використаної літератури

1. Закон України «Про громадські об'єднання». Редакція від 05.08.2012 // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 1. – Ст. 1.
2. Даций О. І. Шляхи формування та розвитку самодостатніх суб'єктів муніципального руху: європейські виміри та орієнтири: монографія / О. І. Даций, І. О. Драган, Н. В. Даций та ін. – Миколаїв: Ємельянова Т. В. – К., 2013. – 352 с.
3. Вінніков О. Новий закон «Про громадські об'єднання» – що насправді змінюється для громадських організацій / Правова країна. – Режим доступу: http://pravovakrayina.org.ua/partner_news.

4. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 18, № 19 – 20, № 21 – 22. – Ст.144.

Олег ПЛАТОНОВ

к.е.н., докторант кафедри публічного адміністрування ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна академія управління персоналом»

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Останнім часом урядом України здійснюються активні намагання визначення та законодавчого закріплення правового підґрунтя функціонування внутрішнього водного транспорту (далі – ВВТ) та його інфраструктури. Вони не завжди є послідовними та комплексними, інколи викликають багато суперечок, проте все ж свідчать про рішучу волю уряду до вирішення болісних питань відродження галузі. Свідченням тому є розробка Проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 18.09.2018 за № 2543-VIII (далі – Проект № 2543-VIII) [5], яким визначено механізми державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, що мають забезпечити інтеграцію національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж, розвиток мультимодальних, у тому числі, міжнародних перевезень за участю ВВТ.

Проект № 2543-VIII до тепер перебуває на розгляді ВРУ. Аналізуючи його змістовну складову, вважаємо недопустимим залишатись осторонь при його обговоренні.

Як відомо, перевезення вантажів ВВТ у світі є одним з найдешевших та найбільш екологічних видів вантажоперевезень, проте Україна, маючи розгалужене річкове покриття, до тепер займає аутсайдерські позиції серед європейських країн із найменшою часткою перевезень річками – менше 1%. Причиною тому першочергово слід визначити відсутність дієвого механізму державного регулювання перевезення вантажів ВВТ, що призвело до скорочення шляхів судноплавства практично вдвічі – з 4 тис. км в 1992 році до 2,1 тис. км в 2017 році та до скорочення протяжності водних шляхів із гарантованими глибинами – з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км відповідно. Тож, багато важливих ділянок великих річок та більшість малих річок сьогодні непридатні для судноплавства через недостатні глибини. Існує стурбованість і щодо річкових шлюзів, більшість з яких працює на межі граничного терміну експлуатації. Такий стан справ обумовлений і хронічним (більше ніж 20 років) недофінансуванням галузі [2].

Тож, Проектом № 2543-VIII мали бути вирішені питання пошуку альтернативних джерел фінансування ВВТ та утримання ВВШ. Проте, як на наш погляд, вони практично залишилися поза увагою. І надалі, фінансування розвитку ВВТ, поглиблення дна річок та утримання річкових шлюзів передбачаються коштами бюджету. Але ж, за існуючого десятиліттями бюджетного дефіциту, в перспективі слід очікувати лише на ускладнення ситуації.

Яскравим прикладом пошуку альтернативних джерел фінансування стало прийняття Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» від 17.11.2016 № 1763-VIII [3] та внесених змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» від 17.11.2016 № 1762-VIII [4], згідно з якими для фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування у складі спеціального фонду Державного бюджету створено Державний дорожній фонд.

Джерелами формування ДДФ визначено: акцизний податок з вироблених в Україні та ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них (у 2018 р. – 50 %, у 2019 р. – 75 %, з 2020 р. – 100 %) та ін. Переважна частина коштів ДДФ, а саме 95 % передбачається спрямовувати на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування (державного значення – 60 %, місцевого значення – 35 %) та виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, 5 % – на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [1].

З однієї сторони уряд таким чином намагається вирішити питання ремонту та будівництва автошляхів, проте з іншої сторони – з прийняттям зазначених законодавчих актів ВВТ потерпає внаслідок:

- по-перше, високої частки акцизів у собівартості вантажо- та пасажирських перевезень ВВТ. Так, в 2018 році акцизний податок з бензинів склав 213,5 євро за 1 000 л, на дизпаливо ? 139,5 євро за 1 000 л. З урахуванням 20 % ПДВ, частка податків в ціні бензинів сягнула понад 40 % та ДТ – понад 33 %;

- по-друге, відсутності можливості цільового спрямування річкового акцизу на відновлення ВВШ;

- по-третє, спрямування річкових акцизів на розвиток автомагістралей та залізниць є розширенням джерел фінансування розвитку прямих конкурентів ВВТ;

- по-четверте, подвійного оподаткування водних перевізників – акцизом на паливо за ПКУ (що спрямовується на ремонт доріг) та

річковим збором за Проектом №2543-VIII (що має спрямовуватись на підтримку судноплавності Дніпра);

- по-п'яте, відсутності збалансованості вантажопотоків різними видами транспорту.

Отже, підтримуємо думку представників бізнесу і науковців, що річкові акцизи мають спрямовуватись на розвиток ВВТ, активізацію його участь у мультимодальних перевезеннях, а також на поглиблення дна річок та утримання річкових шлюзів. Проте Міністерство інфраструктури України не підтримало такої пропозиції, а отже ВВТ до тепер потерпає від внесених змін до Закону № 1762-VIII.

Проектом № 2543-VIII передбачається сплата річкового збору. Проте відсутність чіткої методики його визначення викликає побоювання у представників агротрейдерів «ручного» режиму його регулювання, оскільки за таких умов їх витрати на перевезення не знизяться.

Ст. 9 Проекту №2543-VIII визначено ряд податкових преференцій для вантажоперевізників ВВТ – в морських портах та на морських водних шляхах із суден, які зазначені в частині другій цієї статті, не справляються такі портові збори: каналний, корабельний, санітарний, якірний та адміністративний (тільки під час здійснення судном каботажного рейсу). Проте зазначені преференції а ж ні як не вирішують питання розширення джерел фінансування ВВТ та відновлення ВВШ [5].

Відкритим залишається і питання ремонту шлюзів. До тепер ремонт шлюзів мав здійснюватися за рахунок шлюзового збору. За проектом нового закону утримання, ремонт, реконструкція та охорона судноплавних гідротехнічних споруд та водних підходів до них покладається на Адміністрацію внутрішніх водних шляхів України і передбачається здійснюватися коштами власників гідроелектростанцій Дніпровського каскаду. На сьогодні власником всіх ГЕС Дніпровського каскаду є державна компанія ПАТ «Укргідроенерго». А власниками малих ГЕС на інших річках виступають ряд приватних компаній. Тому дієвість цієї схеми викликає ряд запитань і щодо платоспроможності власників ГЕСів [2].

Тож, виходячи з вищевикладеного, приходимо до висновку, що Проекту №2543-VIII є недосконалим і потребує на подальше доопрацювання, зокрема, в частині розробки дієвого механізму фінансування ВВТ та відновлення ВВШ задля забезпечення розвитку мультимодальних перевезення та інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж.

Список використаної літератури

1. Кривецький О. Укравтодор: реалії сьогодення. – Режим доступу: <http://www.nbuviap.gov.ua/index.php?>
2. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного

транспорту. – Режим доступу: <https://agravery.com/.../po-dnipru-po-bugu-problemi-i-persp>.

3. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі. Закон України від 17.11.2016 № 1763-VIII – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/1763-19>.

4. Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі». Закон України від 17.11.2016 №1762-VIII. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/1762-19>.

5. Про внутрішній водний транспорт. Проект Закону України №2543-VIII від 18.09.2018. – Режим доступу: w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc.

Артем РУБАН

здобувач навчально-науково-виробничого центру Національного університету цивільного захисту України

Вікторія ШВЕДУН

д.держ.упр., с.н.с., завідувач кафедри менеджменту навчально-науково-виробничого центру Національного університету цивільного захисту України

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Для підвищення загального рівня економічної безпеки країни необхідною є формування та реалізація відповідного механізму державного регулювання. Він являє собою систему заходів організаційного, економічного й правового характеру, орієнтованих на запобігання виникненню економічних загроз і містить такі складові:

- проведення комплексного незалежного моніторингу економіко-суспільного стану з метою ідентифікації, прогнозування та недопущення загроз економічній безпеці;
- встановлення гранично допустимих значень соціально-економічних індикаторів, недотримання яких викликає нестабільність і конфлікти;
- впровадження заходів на загальнодержавному рівні стосовно ідентифікації й недопущення виникнення загроз зовнішнього й внутрішнього походження, що є критичними для національної безпеки.

Виходячи з вищенаведеного, ключовими завданнями формування механізму забезпечення економічної безпеки в Україні є наступні:

- формування комплексу оптимальних умов для забезпечення

життєдіяльності й розвитку індивіда, фізичних і юридичних осіб;

- підтримка соціально-економічної й військово-політичної стабільності українського суспільства;

- збереження цілісності і державності України;

- протидія впливу загроз зовнішнього й внутрішнього походження [2; 3].

Відносно забезпечення економічної безпеки на державному рівні необхідно виділити провідні умови підтримки належної якості економічного росту:

- виключення олігархізації та монополізації економіки, а також її дерегулювання;

- забезпечення захисту економічної конкуренції;

- побудова спрощеної податкової системи;

- створення сприятливих бізнес-умов для активізації інноваційного розвитку;

- раціональне застосування механізму, що містить спеціальні санкційні заходи економічного характеру;

- виключення можливості контролю галузей, що є стратегічно важливими, за допомогою капіталу держави-агресора;

- формування найбільш сприятливих умов на території Центральної і Східної Європи для інвестиційної діяльності, забезпечення припливу інвестицій іноземного походження до ключових галузей економіки, переважно до секторів енергетики й транспорту;

- забезпечення готовності національної економіки до протидії збройній агресії;

- активізація й підтримка розвитку оборонно-промислового комплексу, який, у свою чергу, є ключовим чинником прискорення інноваційно-монітаризаційних процесів й є потужним високотехнологічним економічним сектором;

- захист з юридичної точки зору на рівні міжнародних інституцій майнових інтересів України в цілому та фізичних і юридичних осіб – зокрема;

- підвищення рівня стійкості національної економіки до негативних впливів зовнішнього походження;

- забезпечення диверсифікації зовнішніх ринків, а також потоків торговельного й фінансового призначення;

- підтримка цілісності та забезпечення захисту критичної інфраструктури в умовах кризи чи особливого періоду;

- раціональний розподіл бюджетних коштів, а також коштів, що надходять як результат міжнародної економічної допомоги;

- впровадження дієвого контролю за станом державного боргу;

- стабілізація банківської системи, забезпечення прозорого ведення грошово-кредитної політики та відновлення довіри до національних фінансових інститутів;