

УДК 339.47:656.61
JEL R41, H250

ПОЗНАНСЬКА І.В.

Канд. екон. наук, с.н.с..

ст. наук. співроб.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: poznan75@gmail.com

ПОДАТКОВІ ІНСТРУМЕНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА

В статті надано огляд податкових режимів, що застосовуються в міжнародному судноплаванні, розглядаються переваги податкових договорів та податкових зобов'язань платників податку-нерезидентів, діяльність яких підпадає під термін «міжнародна торгівля». Визначено загальні закономірності та проаналізовано відмінності в оподаткуванні для судноплавної галузі. Розглянуто три категорії податкових режимів: засоби оподаткування тоннажу (за голландською та грецькою моделями); режими стимулювання розвитку судноплавання (шляхом звуження податкової бази, зниження ставки податку або надання повної податкової пільги); сприятливі податкові режими, які не передбачають особливих вилучень для судноплавної галузі. Запропоновано переглянути традиційні підходи та використовувати нові можливості до формування прибутку судноплавної підприємства, а також створити більш сприятливі умови функціонування судноплавних компаній шляхом посилення податкових стимулів.

Ключові слова: фрахтовий ринок, судноплавні компанії, тоннажний податок, стимулювання розвитку судноплавання, податкові режими, міжнародна торгівля.

POZNANSKA I.V.

Ph.D. (Economics)

Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the
National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: poznan75@gmail.com

TAX INSTRUMENTS FOR ENSURING THE INTERNATIONAL SHIPPING DEVELOPMENT

The shipping industry occupies an important place in the economy of many countries, plays a significant role in the development of related industries, creates favorable conditions for the functioning of others and is an element of the formation of economic security and the image of the country. Therefore, many countries use tax incentives to stimulate investment, and the economic crisis has encouraged some of them to increase such incentives. But the availability of tax privileges and special modes is constantly changing. Coupled with a decline in government revenues, an increase in the economic value of multinational companies and various forms of globalization, the OECD countries were forced to reconsider various types of tax regimes that could lead to a low tax rate for companies operating international freight and passenger transport, which also affects tax shipping modes. The largest difference between the shipping industry and other industries is the large degree of its internationalization. This feature creates conditions for the formation of a specific institutional component of the development of navigation, such as tax legislation, which is rapidly changing and requires a detailed study. The article gives an overview of the tax regimes applicable in international shipping, examining the benefits of tax treaties and tax liabilities of non-resident taxpayers whose activities fall under the term "international trade". The general laws are determined and differences in taxation are analyzed for the shipping industry. Three categories of tax regimes are considered: means of taxation of tonnage (in Dutch and Greek models); modes of stimulating the development of navigation (by narrowing the tax base, reducing the tax rate or providing a full tax benefit); favorable tax regimes that do not provide for special exemptions for the shipping industry. It is proposed to reconsider traditional approaches and use new opportunities for the formation of the shipping company's profit, as well as to create more favorable conditions for the operation of shipping companies by increasing tax incentives.

Keywords: freight market, shipping companies, tonnage tax, promotion of shipping development, tax regimes, international trade.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

До 2007 року світова судноплавна галузь розвивалась в сприятливих умовах в напрямку забезпечення потреб світової торгівлі. Криза 2008 року відбилась на обсягу перевезень та рівні фрахтових ставок, оскільки світовий економічний спад має безпосередній вплив на судноплавну галузь. На даний момент в судноплавній галузі вже присутня позитивна динаміка, але в цілому ринкові умови залишаються складними у світовій економіці і це має негативний вплив на судноплавну галузь. Періоди економічного спаду не тільки повні викликів, але й можливостей. В цей складний період зниження попиту на обсяги перевезень, необхідно переглянути традиційні підходи та використовувати нові можливості до формування прибутку підприємства. У довгостроковій перспективі перспективи розвитку судноплавства дуже позитивні, але на фоні достатньо серйозних зрушень, консолідації ринків і зміни балансу світової торгівлі. Щоб залишатися конкурентоспроможними, необхідно перекваліфікуватись на обслуговування секторів, які забезпечують більшу прибутковість та працюють на міжнародному рівні.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Проблемами розвитку судноплавствної галузі займалися такі вітчизняні вчені як Котлубай О.М., Жихарева В.В., Липинська О.А., Николаєва Л.Л. та інші [1-6]. З останніх досліджень оподаткування судноплавної галузі можна виділити статтю Хаймінової Ю.В., яка присвячена тоннажному податку як інструменту стимулювання розвитку судноплавства [7]. Стаття Белової Н.М. стосується питань державного регулювання судноплавства в Україні [8].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Тоннажний податок розглядається, як загальноприйнятий інструмент стимулювання розвитку судноплавства в роботах багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених. Але існує багато різновидів цієї форми оподаткування, кожна з яких враховує особливості національної транспортної політики. Крім того, тоннажний податок не єдиний з таких інструментів та використовується, як поряд з іншими, так і окремо.

Формулювання цілей дослідження. В данному дослідженні пропонується сформувати більш широкий погляд на проблему стимулювання розвитку судноплавної галузі, розглянути особливості податкових пільг та визначити основні тенденції їх трансформації в швидко мінливому середовищі.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Судноплавна галузь займає важливе місце в економіці багатьох країн, відіграє серйозну роль у розвитку суміжних галузей, створює сприятливі умови для функціонування інших та є елементом формування економічної безпеки та іміджу країни. Тому багато країн використовує податкові пільги для стимулювання інвестицій, а економічна криза спонукала деякі з них посилювати такі стимули. Але наявність податкових пільг та спеціальних режимів постійно змінюється. В поєднанні зі зменшенням державних надходжень, зростанням економічної значимості транснаціональних компаній та різних форм протидії глобалізації змусили країни ОЕСР переглянути різні види податкових режимів, які можуть призвести до низької ефективності податкової ставки для підприємств, що виконують міжнародні перевезення вантажів та пасажирів, що також впливає на податкові режими судноплавства [10].

Найбільшою відмінністю судноплавної галузі від інших галузей є велика ступень її інтернаціоналізації. Ця особливість створює умови до формування специфічної інституційної складової розвитку судноплавства, таке як податкове законодавство, яке має стрімко мінливий характер і потребує детального вивчення.

Основним принципом оподаткування тоннажу є те, що податкова сума розраховується на підставі тоннажу суден замість фактичного обліку прибутку від експлуатації судна. Різні країни запровадили режим оподаткування тоннажу для платників податків, які підлягають оподаткуванню у своїй країні. Основною перевагою режимів оподаткування тоннажу є те, що за певних обставин можна досягти дуже низької ефективної податкової ставки менш ніж на 1%.

Більшість податкових режимів тоннажу мають аналогічні характеристики: розрахунок прибутку залежить від зареєстрованого тоннажу судна, помноженого на фіксовану суму очікуваного прибутку за тонну за сутки. У всіх країнах використовується система регресивної шкали, оскільки судна меншого розміру, як правило, мають вищу ставку на тонну, ніж більші судна. Європейська Комісія встановила керівні принципи державної допомоги морському транспорту в рамках ЄС. Це створило багато одноманітностей, однак існують розбіжності у тлумаченні окремих країн.

Тільки певна судноплавна діяльність може відповідати режиму оподаткування тоннажу, який застосовуються до "морського транспорту", тобто до транспортування товарів і осіб на море у міжнародних перевезеннях. За податковими режимами деяких країн буксирування, прокладка кабелю та труб, днопоглиблювальні роботи та/або діяльність з управління суднами також можуть бути включені до переліку видів діяльності, які можуть бути оподатковані за цим режимом.

Щоб претендувати на режим оподаткування тоннажу, судноплавна компанія повинна мати певну форму або ступінь власності щодо судна. Необхідна форма чи ступінь володіння відрізняється між різними податковими режимами. Умови в цьому відношенні зазвичай відносяться до наступних видів вимог:

- Судноплавна компанія має володіти морським судном або мати право користуватись судном за договором бербоут-чартеру.
- Судноплавна компанія має право оформити судна згідно з тайм-чартерним договором та за певних обставин згідно бербоут-чартерним договором.
- Судноплавна компанія може застосовувати режим оподаткування тоннажу для деяких суден, що перебувають у тайм-чартері.

Умови, що стосуються рівня власності, зазвичай використовуються в поєднанні з вимогою про те, що певний рівень управлінської діяльності по відношенню до судна здійснюється в країні, в якій компанія є податковим резидентом. У більшості тоннажних податкових режимів стратегічне та комерційне управління, як правило, повинно здійснюватися безпосередньо компанією, яка володіє судном.

Деякі податкові режими тоннажу підлягають так званому «lock-in period», періоді, коли платник податку, в принципі, не може змінювати режими. За режимами оподаткування тоннажу в більшості країн, наприклад, можна ввести режим оподаткування тоннажу лише впродовж певного періоду, як правило, десять років.

Податок на капітал від продажу суден та обладнання, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, стягується за деякими тоннажними податковими режимами, які не підлягають звичайному оподаткуванню. Порівнюючи різні режими, основними моментами до уваги є:

- при переході на режим оподаткування тоннажу, приховані резерви можуть або не підлягати оподаткуванню та/або можуть призвести до відстрочених податкових зобов'язань.
- залишаючи режим упродовж «lock-in period», це іноді призводить до переходу до прямих податкових зобов'язань.
- закінчення періоду оподаткування за цим режимом після закінчення «lock-in period» можуть бути застосовані різні правила стосовно оцінки судна для цілей оподаткування та наслідків, пов'язаних із цією оцінкою.

Більшість тоннажних податкових режимів вимагають наявності зв'язку між судном, що виконує перевезення та місцем реєстрації компанії, яка володіє судном. Наприклад, для компаній-резидентів ЄС, в принципі, лише судна, що належать до ЄС та ЄЕЗ, можуть претендувати на застосування режиму оподаткування тоннажу. Однак застосовуються багато винятків.

Вимоги керівництва щодо застосування режиму податку на тоннаж відрізняються в різних країнах. Загалом, можна виділити чотири типи управління:

- Стратегічне управління: рішення щодо інвестування та деінвестування суден, а також рішення щодо здійснення інших управлінських заходів.
- Комерційне управління: діяльність щодо фрахтування суден та перевезення вантажу.
- Техніко-навігаційне управління: діяльність, спрямована на збереження судна у стані фактичній експлуатації.
- Управління екіпажем: найм та налаштування роботи моряків.

Для більшості тоннажних податкових режимів стратегічне та комерційне управління повинно здійснюватися безпосередньо компанією, що володіє судном, але можуть бути виключення. Наприклад, компанії з управління судном можуть подавати заявку на тоннажну податкову систему, якщо компанія виконує повне техніко-навігаційне управління та управління екіпажем.

Можна виділити дві різні тоннажні податкові моделі: голландську та грецьку.

У голландській моделі оподатковуваний операційний прибуток судна базується на чистому тоннажі судна, а не на фактичних операційних результатах. Сума оподаткованого прибутку підлягає звичайному (корпоративному) податку на прибуток (CIT-Corporate income tax). Основною

відмінністю між голландською моделлю та звичайним методом оподаткування є розрахунок прибутку, пов'язаного з судноплавною діяльністю судноплавної компанії. Крім того, судноплавна компанія та її невідповідний судноплавству дохід підлягають звичайному оподаткуванню.

За голландською моделлю оподаткування тоннажу, фіксований (зарахований) прибуток розраховується з використанням груп регресивних розмірів на основі чистої вантажомісткості. Розрахункові прибутки оподатковуються відповідно до законодавчої ставки СІТ (податок на прибуток підприємств), або для приватних підприємців, в більшості випадків по ставці податку на доходи фізичних осіб.

Згідно з голландською моделлю оподаткування тоннажу, основна вимога полягає в тому, що експлуатація судна в міжнародних перевезеннях на морі характеризується відповідністю режиму оподаткування тоннажу. Днопоглиблювальні роботи та буксирування також можуть відповідати вимогам більшості систем, за умови, що понад 50% цих видів діяльності відбувається на морі. Фрахтування судна третім особам в бербоут-чартер зазвичай не є відповідним видом діяльності. Власник судна або фрахтувальник має виконувати певні управлінські дії щодо судна. Деякі країни вимагають виконання зобов'язань щодо підготовки моряків.

За грецькою податковою моделлю база оподаткування розраховується на основі валового тоннажу суден замість фактичної операційної виручки. Оподатковуваний тоннаж судна розраховується на основі коефіцієнтів, що використовують фіксовану кількість груп місткості судна. Коефіцієнти помножуються на оподатковуваний валовий тоннаж, податок розраховується за допомогою податкової ставки, яка відповідає віку судна. Жодний інший СІТ або податок на сплату дивідендів не стягується з прибутку від транспортування.

Багато країн пропонують корпоративні податкові пільги, крім податку на тоннаж. Форма стимулів відрізняється і їх ефективність може бути різною, проте стимули загалом мають спільне скорочення податкового навантаження. Податкові пільги зменшують податкове навантаження на судноплавні компанії шляхом звуження податкової бази, зниження ставки податку або надання повної податкової пільги. До таких країн належать Бразилія, Канарські острови, Китай, Кюрасао і Сент-Мартен, Франція, Гонконг, Італія, Малайзія, Нідерланди, Панама, Філіппіни, Росія, Сінгапур, Швеція та Туреччина.

Бразильський судноплавний сектор підлягає відновлювальному внеску для морських торговельних суден (AFRMM). AFRMM це збір з вантажоодержувача вантажу при вивантаженні вантажів у бразильському порту. За конкретних обставин можна вимагати звільнення від AFRMM, наприклад, вантаж, пов'язаний з розвідкою нафти та газу на бразильському узбережжі та імпортуванням за спеціальним митним режимом. Доходи від фрахту, пов'язані з вивезенням товарів з Бразилії, звільнені від федеральних податків, таких як PIS та COFINS (загалом стягується 9,25%, 7,6% та 1,65% відповідно).

В разі оподаткування прибутку СІТ на Канарських островах існує податковий кредит у розмірі 90% оподаткованого обороту пов'язаного із експлуатацією суден, зареєстрованих у спеціальному реєстрі.

Кюрасао і Сент-Мартен також мають альтернативний режим оподаткування тоннажу. У альтернативному режимі оподаткування прибутку застосовується до 20% прибутку, але 80% прибутку від міжнародних перевезень оподатковується на рівні 1/10 від стандартної ставки податку на прибуток підприємств. Кюрасао і Сен-Мартен мають два положення про капітальні вкладення, включаючи судна, що дозволяють прискорити амортизацію в 1/3 від інвестицій, а також 16-відсоткову інвестиційну допомогу.

Во Франції з 1 січня 2010 року новий податок прийшов на заміну професійному податку: територіальний економічний внесок (СЕТ). Цей новий внесок складається з двох елементів: внесок компанії на землю (CFE) та додану вартість компанії (CVAE). Усі суб'єкти, які здійснюють професійну діяльність у Франції, несуть підлягають оподаткуванню CVAE, у тому числі, якщо вони підпадають під режим оподаткування тоннажу. З точки зору вимог CVAE, судноплавні компанії, що здійснюють діяльність у Франції та за кордоном, одночасно не потребують обліку додаткової вартості від операцій, пов'язаних безпосередньо з експлуатацією суден для діяльності, що здійснюється у Франції. Указ французького консульства визначив методи застосування цього правила, який дозволяє відповідним судноплавним компаніям бути предметом CVAE лише стосовно частки їх доданої вартості від операцій, що здійснюються в межах національної території, які безпосередньо пов'язані з експлуатацією суден. Для цих цілей операції, де знаходиться пункт

відправлення та пункт прибуття у Франції вважаються операціями, що здійснюються в межах національної території.

Стандартна ставка оподаткування прибутку у Гонконгу становить 16,5%. Судноплавні компанії, що отримують доходи від фрахту, звільнені від податку в Гонконгу, якщо у Гонконзі перевезення не виконуються. Як податкова пільга, для судноплавних компаній із суднами під Гонконгським прапором, доходи від вантажів, пов'язані з завантаженням вантажу в Гонконг та переміщенням у міжнародні води, як і раніше звільнюються від податку на прибуток в Гонконгу. Компанії, що одержують прибуток від експлуатації суден за тайм-чартерним договором, як правило, будуть звільнені від сплати податків, якщо судна не: (а) будуть плавати виключно або головним чином у водах Гонконгу; або (б) між Гонконгськими і Перл-Ріверськими торговими водами.

За Указом міністрів Італії навіть компанії, які не користувались режимом оподаткування тоннажу та/або компанії, що звільнені від режиму оподаткування тоннажу, все ще можуть використовувати деякі пільги. Відносно СИТ найважливішою пільгою є те, що доходи від використання суден, зареєстрованих у Міжнародному італійському реєстрі, звільнюються від оподаткування з урахуванням 80% від італійського податку на прибуток.

Дохід від перевезень Малайзії без звільнення оподатковується у розмірі 25% (24%, починаючи з 2016 р.) Податкові пільги надаються малайзійським судовласникам при дотриманні певних умов. • До 2012 р. податкове звільнення від сплати податку на прибуток, яке становить 100% від обгрунтованого доходу, було доступне малайзійській компанії-резиденту у зв'язку з його доходом від здійснення підприємницької діяльності малайзійського судна. Малайзійське судно визначається з метою оподаткування як морське судно, зареєстроване як такий згідно з Указом про торговельне мореплавство Малайзії, крім порому, баржі, буксира, земснаряду, риболовецького судна або іншого подібного судна. Нещодавно закон був змінений, щоб зменшити звільнення від сплати податку на прибуток до 70% доходу. Однак запровадження скороченої ставки звільнення від податку на прибуток було відкладено двічі.

Судноплавні компанії Нідерландів, які не користуються режимом оподаткування тоннажу, але підпадають під звичайний режим СИТ, можуть застосовувати прискорену амортизацію суднам, які мали б право на режим оподаткування тоннажу. Цей засіб дозволяє платникам податків використовувати до 20% потенціалу амортизації судна в рік. Для (нових та використаних) морських суден, до яких не застосовується режим оподаткування тоннажу, допускається зниження амортизації балансової вартості. Інвестиційні надбавки та/або прискорена амортизація доступні для конкретних екологічно чистих або енергоефективних суден (до яких не застосовується режим оподаткування тоннажу).

Нормативна ставка податку в Панамі складає 25%. Підприємства міжнародної транспортної галузі будуть оподатковуватись за фрахт, продаж квитків, товари та інші послуги, коли порт походження та призначення - Панама. Для міжнародних транспортних компаній база оподаткування становитиме кількість пройдених миль у Панамі. Судна, зареєстровані під панамським прапором, не підлягають оподаткуванню, коли дохід відноситься до міжнародної морської торгівлі. Підприємства у міжнародній морській галузі можуть визначати чистий дохід двома способами: 3% від валового доходу або відповідно до системи, передбаченої Податковим кодексом. Доходи круїзних компаній отриманих від продажу квитків, для яких домашній порт-Панама, не підлягають оподаткуванню.

Філіппіни мають встановлену законом ставку СИТ в розмірі 30%. Міжнародні судноплавні компанії, що здійснюють підприємницьку діяльність на Філіппінах, підлягають оподаткуванню податку на прибуток в розмірі 2,5% на основі Gross Philippine Billings (GPB) та податку у розмірі 3% від суми квартальні валових надходжень. Ставка податку 2,5% може бути зменшена з використанням пільгової податкової ставки відповідно до податкового договору. Це пов'язано з дотриманням певних вимог та поданням заявки на податковий договір про надання допомоги (TTRA) в філію податкової інспекції (бюро внутрішніх доходів або BIR). Подача TTRA в BIR протягом встановленого часу є обов'язковою вимогою, невідповідність може призвести до відмови у поданні заявки.

Стандартна ставка СИТ в Росії становить 20%. Російський податковий кодекс звільняє від податку на прибуток наступні види доходів від діяльності, пов'язаної з судноплавством:

- доходи, отримані від використання суден, зареєстрованих у Російському міжнародному реєстрі суден (RIVR), при перевезенні вантажу або пасажирів та інших судноплавних супутніх послуг, якщо

пункт відправлення та/або пункти призначення їх курсу перебувають за межами Росії, російські компанії можуть зареєструвати судна у російському реєстрі, наприклад, якщо вони отримали їх в бербоут-чартер;

- дохід, отриманий від оренди суден, зареєстрованих у RIVR (включаючи бербоут чартер), за умови, що судна використовуються для перевезення вантажів або пасажирів, а також для виконання інших супутніх послуг та пункт відправлення та/або призначення їх курсу знаходиться за межами Росії;

- дохід від продажу суден, зареєстрованих у RIVR;

- доходи, отримані від перевезення вантажів або пасажирів, буксирування та інших супутніх послуг, якщо судна побудовані російською суднобудівною компанією після 1 січня 2010 року і зареєстровані в RIVR, незалежно від пункту призначення або пункту відправлення;

- дохід від оренди суден, якщо судна були побудовані російською суднобудівною компанією після 1 січня 2010 року і зареєстровані в RIVR (включаючи оренду на умовах бербоут-чартеру), якщо судна орендуються з метою транспортування вантажу або пасажирів, виконують буксирування та інші пов'язані послуги, незалежно від пункту призначення або пункту відправлення;

- податковий кодекс Російської Федерації не передбачає податкових відрахувань на витрати, пов'язані з обслуговуванням, ремонтом та іншими послугами, пов'язаними з обслуговуванням, використанням або продажем суден, зареєстрованих у RIVR.

- усі інші доходи, що отримані компанією (наприклад, процентний дохід та дивіденди від суден, зареєстрованих у RIVR та ін.), оподатковуються за звичайними тарифами та правилами

Ставка податку на прибуток в Сінгапурі становить 17%. Проте, судноплавні компанії можуть скористатися зниженою ставкою податку (до 0%) за рахунок програми Maritime Sector Incentive (MSI). В рамках MSI існує дві основні схеми звільнення від оподаткування:

- для просування реєстру Сінгапуру передбачено автоматичне звільнення від оподаткування, отриманих компаніями, які володіють та експлуатують зареєстровані в Сінгапурі судна в міжнародних водах. Це правило діє доки судна зареєстровані в Сінгапурі.

- для заохочення контролю та управління іноземними державними суднами компаніями-резидентами Сінгапуру існує заохочувальна система (MSI-AIS). Для того, щоб відповідати вимогам, компанія повинна підтвердити, що контроль і управління заявленим флотом буде базуватися в Сінгапурі та відповідати іншим кількісним кваліфікаційним критеріям. Звільнення від сплати податку буде надано на отримання відповідного відвантажувального доходу, отриманого від суден під іноземним прапором, які плавають у міжнародних водах. Тривалість надання пільги становить 10 років (з можливістю продовження ще на 30 років).

Компанії, що належать до цих двох основних схем також можуть користуватися:

- звільненням від сплати податку на прибуток від операцій з іноземною валютою та з управління ризиками, що стосуються відповідних операцій судноплавства, управління судноплавством, що надаються відповідним СПВ, та прибутку від реалізації суден.

- звільненням від сплати відсотків податку та пов'язаних з ним платежів нерезидентам що відносяться до іноземних позик (за умови дотримання певних умов).

Виплати по чартеру нерезидентам за користування суднами також звільняється від сплати податку на прибуток у Сінгапурі.

Стандартна ставка податку на прибуток у Швеції становить 22%. Загальні правила податкової амортизації на машини та обладнання, включаючи судна, дозволяють амортизувати 30% від амортизаційного залишку або 20% прямої амортизації відповідно до рахунків (надлишок амортизації). Якщо сума чистої податкової вартості та чистої балансової вартості машин та обладнання не кореспондуються, допускається амортизація 25%.

Відповідно до Турецького міжнародного закону про реєстр суден, для суден, зареєстрованих у Міжнародному реєстрі судів Туреччини (TIVR), застосовується плата за реєстрацію та річний збір за тоннаж. Додаткового реєстраційного внеску для орендатора немає. Немає іншого податку, ніж фіксовані комісії.

- Плата за кожне судно, яке буде зареєстроване в TIVR, становить 10 000 доларів США, в додаток до 1 долара за тонну.

- Річний збір за тоннаж становить 1 долар США за кожну тонну чистої місткості за кожен календарний рік, коли судно зареєстровано в TIVR.

Придбання та реалізація суден, зареєстрованих в TIVR, звільняються від сплати податків, зборів та банківського і страхового податку з обороту.

Деякі країни не пропонують спеціальних податкових пільг для своєї транспортної галузі. Замість цього загальне податкове законодавство застосовується так само, як і для будь-якої іншої компанії. Різні аспекти податкового режиму можуть збільшити привабливість юрисдикції, наприклад, податкові канікули чи податкові пільги.

Підприємства, зареєстровані в Антигуа і Барбуда, сплачують податок на прибуток від доходу від міжнародної діяльності за єдиною ставкою 25%. Компанії-нерезиденти, які отримують доходи від Антигуа і Барбуди, також підлягають оподаткуванню за податком на прибуток підприємств. Якщо судноплавна компанія в Антигуа і Барбуда зареєстрована як International Business Corporation (IBC), компанія буде звільнена від усіх податків протягом п'ятдесяти років від дати реєстрації. IBC звільнені від усіх податків, якщо вони здійснюють свою діяльність виключно з фізичними особами / компаніями, які не є резидентами Антигуа і Барбуди.

Компанії, резиденти яких зареєстровані на Барбадосі, оподатковуються за всіма джерелами, незалежно від того, чи вони створені в Барбадосі або за його межами. Для фірм-нерезидентів, як правило, оподатковуються лише доходи, отримані від джерел та операцій, що проводяться в Барбадосі. Ставка корпоративного оподаткування в Барбадосі складає 25%. Якщо судноплавна компанія Барбадосу отримала ліцензію як IBC, або Міжнародне товариство з обмеженою відповідальністю, ставки податку на прибуток компанії складаються з 0,25% до 2,5%.

За винятком реєстраційних зборів та щорічного податку на тоннаж тоннажі, судноплавні компанії, зареєстровані на Бермудських островах, не зобов'язані платити податок на прибуток, податок на прибуток від капіталу або особистого доходу отриманого на Бермудських островах, якщо вони зареєстровані як "компанія звільнена від сплати". Реєстраційні збори сплачуються при реєстрації компанії та/або судна. Щорічні податки на тоннаж сплачуються як під час реєстрації, так і кожен наступний рік до 31 березня. Для реєстрації застосовуються певні вимоги, особливо стосовно стратегічного та комерційного управління бізнесом. Окремі компанії в Бермудських островах можуть укладати угоди, такі як договір оренди на строк до 50 років для комерційних цілей. Новостворені компанії звільняються від сплати податків від будь-яких доходів, якщо отримані до 2035 року в рамках Закону 1966 року про захист підприємств звільнених від податків може подати заявку Міністру фінансів Бермудських островів.

Компанії, зареєстровані в BVI, управляються або контролюються, оподатковуються податком на прибуток підприємств. Однак, відповідно до Закону про бізнес компанії від 2004 року, компанії, зареєстровані відповідно до цього Закону, звільняються від усіх податків на прибуток. Ці компанії сплачують лише річну ліцензійну плату. Для деяких видів діяльності потрібні ліцензії. Зокрема, необхідна торгова ліцензія уряду для ведення бізнесу з особами, що проживають у BVI, або мають нерухомість, розташовану у BVI.

Корпоративні доходи, прибуток на капітал, фонд оплати праці та інші прямі податки не накладаються на корпорації Кайманових островів. На філії так само розповсюджується, як і інші корпорації, що займаються бізнесом на Кайманових островах. Підприємства Кайманових островів, які здійснюють підприємницьку діяльність за межами Кайманових островів, можуть зареєструватися як "компанії, що звільняються від сплати" (тобто компанія, яка утворюється, перш за все, для ведення бізнесу за межами Кайманових островів і за певних умов), і може подавати заяву відповідно до Закону про податкові пільги губернатору, який представляє уряд Кайманових островів, який звільняє таку компанію від будь-якого податку на прибуток, доходи, прибуток або приріст капіталу, які можуть бути введені протягом 20 років після надання таких пільг. Ця пільга продовжується ще на десять років після закінчення терміну дії. «Звільнені товариства з обмеженою відповідальністю» (тобто певні підприємства, сформовані в основному для ведення бізнесу за межами Кайманових островів) можуть претендувати відповідно до Закону про звільнення обмеженого партнерства на аналогічні пільги на термін 50 років.

За існуючим естонським режимом СІТ всі нерозподілені корпоративні прибутки не оподатковуються податком. Це звільнення включає як активні (наприклад, судноплавство) та пасивні (наприклад, дивіденди, відсотки, відрахування) види доходу, так і приріст капіталу від реалізації усіх видів активів, включаючи акції та нерухоме майно. Цей податковий режим доступний для Естонських компаній та філій іноземних компаній, зареєстрованих в Естонії. Момент оподаткування

прибутку підприємств відкладається, доки прибуток не буде розподілений на дивіденди, інші виплати з власного капіталу чи передбачуваний розподіл прибутку. У 2014 році розподілений прибуток, як правило, підлягав оподаткуванню в розмірі 21% СІТ (з 2015 року ставка знизилась до 20%).

Компанії, що зареєстровані на острові Мен, сплачують податки від міжнародної діяльності. За обмеженими винятками, такі компанії підлягають сплаті податку на прибуток, однак ставка СІТ становить 0%. Це також стосується компаній, що займаються судноплавною діяльністю. Щорічного податку на тоннаж немає.

Компанії-резиденти Сент-Люсії підлягають оподаткуванню за єдиною ставкою 30% на дохід або прибуток, накопичений прямо чи опосередковано з усіх джерел, незалежно від того, виконується діяльність в Сент-Люсії або поза нею. Компанії-нерезиденти сплачують податки на дохід з усіх джерел, які отримані в Сент-Люсії. Валова сума такого доходу підлягає оподаткуванню за ставкою 25%. Якщо судноплавна компанія Сент-Люсії зареєстрована як ІВС та не здійснює підприємницької діяльності в Сент-Люсії, вона може обрати звільнення від сплати податку на прибуток або підлягати оподаткуванню податку на прибуток за ставкою 1 %.

Типовий договір ОЕСР містить статтю, яка за певних обставин виділяє оподаткування доходів від міжнародного судноплавства для країни, в якій розташоване місце ефективного менеджменту.

До того ж, внутрішнє законодавство окремих країн передбачає звільнення від пільг або надання допомоги для нерезидентів судноплавних компаній.

За допомогою угод про уникнення подвійного оподаткування, більшість доходів від перевезення судноплавних підприємств підлягають оподаткуванню за (сприятливим) податковим режимом своєї країни проживання, навіть якщо вони матимуть постійне представництво в іншій країні.

Деякі країни запровадили специфічні правила для нерезидентів судноплавних компаній у своєму національному податковому законодавстві, це Канада, Ліберія, Маршалові острови, Нідерланди, Тайвань, США.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Більшість країн, які мають досить велику берегову лінію, розвинену судноплавну галузь та морські традиції, відомі як традиційні морські держави, використовують тоннажний податок при оподаткуванні судноплавних компаній. В свою чергу тоннажна податкова модель має два різновиди, кожний з яких має свої особливості. Голландська модель є більш спрощеною та багато чисельною, більш того багато країн, приймаючи за основу тоннажний податок, запроваджують поправки згідно з судноплавною політикою країни. Грецька модель, навпаки більш складна та витратна, але створює сприятливі умови для наймолодших, найстаріших, а також для найбільших суден.

Країни які використовують податковий режим стимулювання судноплавства в якості податкових пільг та систем заохочення для залучення під свій прапор найбільшу кількість суден, за звичай використовують зменшення податку на додану вартість або податку на прибуток від 70% до 90%. Така пільга використовується в країнах, які підтримують міжнародні перевезення та формують морську транспорту політику орієнтовану на збільшення частки своїх суден в міжнародному морському судноплаванні. Деякі країни використовують прискорену амортизацію, як засіб стимулювання розвитку судноплавної галузі. Також є декілька країн, які спрямовують пільги в напрямку внутрішнього водного транспорту або каботажного судноплавства, в залежності від потреб і особливостей потенціалу розвитку транспортного сектору. Сприятливі податкові режими використовують острівні держави з нерозвиненою економікою, які намагаються стати часткою світовій морській торгівлі, тому дохід від міжнародної діяльності оподатковується за дуже малою ставкою або складає 0%. Деякі країни використовують як тоннажний податок, так і системи стимулювання судноплавства або сприятливі податкові режими.

С метою уникнення подвійного оподаткування ОЕСР розробила договір для своїх країн-членів, де які з них зробили винятки для платників податків-нерезидентів, створюючи таким чином переваги для компаній, які виконують експлуатацію суден. Ці винятки спрямовані на залучення судноплавних компаній до діяльності у конкретній країні та стимулюють збільшення ВВП країни.

Кожен з вище наданих засобів стимулювання судноплавної галузі використовується в країнах в залежності від потреб економіки, особливостей розвитку та розташування країни, можливостей та традицій.

З метою надання імпульсу економічному зростанню країни, було б вкрай важливо збільшити судноплавство за рахунок податкових і інших реформ регулювання в поєднанні з вирішенням поточних податкових проблем, з якими стикається судноплавна галузь.

ЛІТЕРАТУРА

1. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: монографія / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2004. – 453 с
2. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: монографія / А.М. Котлубай. - Одеса: ІПРЭЭІ НАН України, 2008. - 384 с.
3. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монографія / Л.Л. Николаева. – Одесса: Феникс, 2007. – 323 с.
4. Липинська О. А. Перспективи розвитку торговельного судноплавства України / О. А. Липинська, С. М. Боняр // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – № 17. – С. 53-56.
5. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монографія / В.В. Жихарева. – Одеса: ІПРЭЭІ НАН України, 2010. – 475 с.
6. 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>
7. Хаймінова Ю. В. Тоннажний податок як інструмент стимулювання розвитку національного судноплавства/ Ю. В. Хаймінова // [Проблеми і перспективи розвитку підприємництва](#). – 2016. – № 1. – С. 174-179.
8. Белова Н. М. Вдосконалення державного регулювання судноплавства як фактор забезпечення конкурентоспроможності національних перевізників / Н. М. Белова // Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу "Києво-Могилянська академія"]. Серія: Економіка. – 2012. – Т. 189, Вип. 177. – С. 90-96.
9. Нікіша Д.О., Левченко С.Г. Інноваційні аспекти розвитку українського флоту/ Д.О.Нікіша, С.Г. Левченко // [Митна](#) справа. – 2014. – № 2(92). – С. 72-80.
10. Himanshu Doshi, Samir Kanabar Shipping Taxation: A Calculate Determination / Doshi Himanshu, Kanabar Samir.- Shipping marine&ports World. – [Electronic resource] Available at: http://www.smpworld.com/himanshu_doshi_guest.html

REFERENCES

1. Kotlubay, O.M. (2004) *Ekonomichni mekhanizmy rozvytku torhovel'noho moreplavannia v Ukraini: monohrafiia [Economic mechanisms of development of merchant shipping in Ukraine: monograph]*, Odessa, IMPEES NAS of Ukraine, 453.
2. Kotlubay, A.M. (2008) *Torhovoie sudokhodstvo Ukrainy: problemy y perspektyvy razvytia: monohrafiia [Commercial shipping of Ukraine: problems and prospects of development: monograph]* Odessa, IMPEES NAS of Ukraine, 384.
3. Nikolaieva, L.L. (2007) *Pryntsyvy ustoichivoho razvytia sudokhodnykh kompanii v hlobal'nom rynke morskoi torhovli : monohrafiia [Principles of Sustainable Development of Shipping Companies in the Global Maritime Trade Market: Monograph]*. Odessa, Phoenix, 323
4. Lypyn's'ka, O. A. (2010) *Perspektyvy rozvytku torhovel'noho sudnoplavstva Ukrainy [Prospects for the Development of Commercial Shipping of Ukraine]*. Investments: Practice and Experience, no. 17, 53-56.
5. Zhikhareva, V.V. (2010) *Teoriia i praktyka investytsyonnoi deiatel'nosti sudokhodnykh kompanii: monohrafiia [The theory and practice of investment activity of shipping companies: monograph]*. Odessa, IMPEES NAS of Ukraine, 475.
6. Zhikhareva, V.V. (2013) *Mezhdunarodnaia rehistratsiia sudov: perspektyvy dlia Ukrainy [International registration of courts: perspectives for Ukraine]*. *Porty Ukrainy – Ports of Ukraine. 2. portsukraine.com/node/3181* Retrieved from: <http://portsukraine.com/node/3181>
7. Hayminova, Yu.V. (2016) *Tonnazhnyi podatok yak instrument stymuliuвання rozvytku natsional'noho sudnoplavstva [Tongan tax as an instrument for stimulating the development of national navigation]*. *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva – Problems and prospects of entrepreneurship development. 1*, 174-179.
8. Belova, N. M. (2012) *Vdoskonalennia derzhavnoho rehuliuвання sudnoplavstva yak faktor zabezpechennia konkurentospromozhnosti natsional'nykh pereviznykiv [Improvement of the state regulation*

of navigation as a factor of ensuring the competitiveness of national carriers]. Kyiv-Mohyla Academy: Scientific, 189(177), 90-96.

9. Nikisha D.O., Levchenko S.G. (2014) Innovatsiyni aspekty rozvytku ukrayins'koho flotu [Innovative aspects of Ukrainian fleet development]. *Mytna sprava – Customs business*. 2 (92), 72-80.

10. Himanshu Doshi, Samir Kanabar (2017) Shipping Taxation: A Calculate Determination, *Shipborne marine & Port World*. www.smpworld.com/himanshu_doshi_guest.html Retrieved from: http://www.smpworld.com/himanshu_doshi_guest.html