

НЕПРЯМІ СТИМУЛИ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Рогов В. Г., викладач

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Україна, Миколаїв

viacheslav.rogov@nuos.edu.ua

Анотація. Доповідь присвячена висвітленню світового досвіду використання потоннажних систем оподаткування та сприятливих податкових режимів. Доведено, що потоннажна система оподаткування та впровадження Міжнародного реєстру суден України є непрямыми стимулами розвитку суднобудівних підприємств.

Ключові слова: підприємство, суднобудування, судноплавство, оподаткування, податкова система

Вступна частина. На розвиток суднобудівних підприємств мають вплив прямі та непрямі державні, ринкові та внутрішні стимули. Одним із непрямих стимулів, що варто враховувати, є оподаткування судноплавних компаній. Відповідно до офіційної доповіді ООН з торгівлі та розвитку коефіцієнт кореляції між розвитком підприємств судноплавства і суднобудування становить 0,43. Дослідженню інституційних чинників розвитку судноплавства присвячені праці багатьох вітчизняних науковців, зокрема Котлубая О. М., Жихаревої В. В., Радишевської О. Р., Познанської І. В., Липинської О. А., Хаймінової Ю. В. Проте потребує опрацювання систематизація зарубіжного досвіду використання податкових стимулів розвитку судноплавних компаній та їх вплив на діяльність підприємств суднобудування.

Ціль цієї роботи полягає у висвітленні світового досвіду оподаткування судноплавних компаній з метою використання його в Україні, що здатне сприяти також розвитку суднобудівних підприємств.

Основна частина. У PricewaterhouseCoopers визначили три види податкових режимів, спрямованих на розвиток судноплавства:

- 1) системи оподаткування тоннажу судна – нідерландська та грецька;
- 2) податкові преференції безпосередньо для судноплавства;
- 3) сприятливі податкові режими – без спеціальних преференцій для судноплавства, проте з низьким рівнем податкового навантаження [1].

Податкова політика певних держав може належати одночасно до двох зазначених категорій.

За грецькою потоннажною системою, яку використовують Греція, Кіпр та Мальта, оподатковуваний тоннаж судна обчислюється, виходячи з коефіцієнтів, що враховують вік судна та його валовий тоннаж. Греція та Кіпр виокремлюють 5 груп розмірів суден, Мальта – 8 груп. У Греції протягом перших 6 років звільнені від податку на тоннаж судна, побудовані у Греції та під грецьким прапором; надається знижка 50% для суден, що здійснюють регулярні маршрути між грецькими та іноземними портами або виключно між іноземними портами. На Кіпрі сума податку збільшена відповідно на 30% та на 60% для суден, прапор яких внесений до сірого та чорного списків Паризького меморандуму. На Мальті стягується фіксована частина податку за групу та сума за перевищення тоннажу.

Нідерландська потоннажна система передбачає оподаткування не фактичного, а фіксованого прибутку, який розраховують множенням чистого тоннажу судна на нормативне значення добового прибутку в залежності від місткості судна. Так, у Бельгії, Болгарії, Великій Британії, Данії, Індії, Ірландії, Іспанії, Італії, Нідерландах, Німеччині, Норвегії, Південній Кореї, Польщі, ПАР, США, Фінляндії, Франції, Швеції та Японії розрахунковий прибуток обчислюється за допомогою регресивних груп розмірів суден на основі чистого тоннажу та оподатковується відповідно до встановленої ставки корпоративного податку на прибуток або за індивідуальними ставками податку для фізичних осіб-підприємців. Водночас в Нідерландах

судноплавні компанії можуть використовувати прискорену амортизацію суден як альтернативу потоннажної системи оподаткування.

Спеціальні податкові преференції для судноплавства застосовують Бразилія, Італія, Малайзія, Нідерланди, Панама, Південно-Африканська Республіка, Сент-Люсія, Сінгапур, Туреччина, Філіппіни та Франція (табл. 1):

Таблиця 1. Світовий досвід пільгового оподаткування судноплавних компаній [1]

Держава	Податкові преференції для судноплавних компаній
Бразилія	Доходи від експортних вантажних перевезень з Бразилії звільняються від федеральних соціальних внесків
Італія	Дохід, отриманий від використання суден, зареєстрованих в Міжнародному італійському реєстрі, на 80% звільнений від сплати податку на прибуток
Малайзія	Пільги з податку на прибуток для судновласників становлять до 70%
Нідерланди	Судноплавні компанії можуть використовувати прискорену амортизацію суден як альтернативу потоннажної системи оподаткування
Панама	Судна, зареєстровані під прапором Панами, не обкладаються податком на прибуток, який стосується міжнародної морської торгівлі
ПАР	Міжнародні судноплавні компанії звільнені від податку на прибуток
Сент-Люсія	Судноплавні компанії, що здійснюють діяльність за межами країни, можуть бути звільнені від податку на прибуток
Сінгапур	Звільнення судноплавної компанії, зареєстрованої в Сінгапурі, від сплати податку на прибуток, отриманого від експлуатації суден у міжнародних водах
Туреччина	Судна, зареєстровані в Турецькому міжнародному судовому реєстрі, звільняються від податків, окрім реєстраційного збору та річної плати за тоннаж
Філіппіни	Міжнародні судноплавні компанії, що здійснюють бізнес на Філіппінах, підлягають оподаткуванню податком на прибуток за ставкою 2,5% та податку від квартальних валових надходжень – 3%
Франція	Діяльність судноплавних компаній за кордоном Франції звільнена від сплати ПДВ
Швеція	Дозволяється віднести на амортизацію 30% вартості судна при використанні методу зменшення залишкової вартості або 20% при застосуванні лінійного методу

Сприятливі податкові режими діють в Антигуа та Барбуді, Барбадосі, Естонії, а також на Острові Мен, Бермудських островах, Британських Віргінських островах та Кайманових островах. Зокрема, для України особливо корисний досвід Естонії, що звільнила нерозподілений прибуток підприємств від оподаткування.

Отже, питанням формування інституційних чинників розвитку судноплавства, що також надають позитивний імпульс суднобудівним підприємствам, приділяється значна увага в багатьох державах. О. Р. Радишевською [120] проаналізовано досвід використання потоннажної системи в Польщі та доведено її ефективність. Водночас в Україні відсутній тоннажний податок та не існує податкових преференцій для суб'єктів судноплавства. У результаті судновласники, фрахтувальники та морські агенти змушені сплачувати податок на прибуток за стандартною ставкою 18%, що спричиняє подальше скорочення флоту під українським прапором.

Дуже важливо створити умови для судновласників замовляти судна на українських підприємствах. Поки що навіть вітчизняні замовники часто віддають перевагу іноземним верфям. Багато потенційних власників суден відмовляються будувати флот через високі витрати експлуатації судна під українським прапором. Це є також причиною погіршення

фінансового стану судноплавних компаній, що не мають коштів для оновлення флоту.

Непрямий вплив на розвиток суднобудування могло би спричинити прийняття Закону України «Про міжнародний реєстр суден України», проєкт якого розроблений О.М. Котлубаєм [2]. Згідно нього, судна, зареєстровані у Міжнародному реєстрі суден України, звільняються від сплати мита, акцизу та всіх без винятку податків, зборів і обов'язкових платежів, передбачених чинним законодавством України. Стягується тільки одноразовий збір за реєстрацію (перереєстрацію) та щорічний потоннажний збір у розмірі 0,01 долара США на одну тону дедвейту судна за кожен добу його експлуатаційного періоду.

Зараз подібні реєстри існують у Данії, Голландії, Великій Британії, Німеччині, Франції, Італії, Португалії, Туреччині та в інших країнах, що призвело до значного збільшення флоту цих країн під національним прапором. І.П. Покотіловим за допомогою економіко-математичного моделювання було доведено, що прийняття Міжнародного реєстру суден Норвегії (NIS) надало конкурентну перевагу морській індустрії Норвегії і дозволило підвищити конкурентоспроможність усієї економіки країни [3].

Водночас з 1993 по 2019 рік сумарний дедвейт суден, зареєстрованих під українським прапором, зменшився більш ніж в 16 разів. Винятком став 2004 рік, коли ще діяли податкові пільги для СЕЗ «Миколаїв», проте після їх скасування у 2005 році невтішна тенденція продовжилася.

Висновки. Створення Міжнародного реєстру суден України і перехід на потоннажну систему оподаткування дозволили би багатьом власникам суден під українським прапором суттєво зменшити податковий тягар, що також сприяло б розвитку суднобудівних підприємств. Проте доцільно надати право підприємствам самим обирати між потоннажною та традиційною системами, оскільки при першій судновласник зазнає збитків, якщо його судно є неприбутковим або тимчасово не використовується.

REFERENCES

- [1] PricewaterhouseCoopers (2015) Corporate taxation of the shipping industry around the globe [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.pwc.com/kr/ko/publications/industry/pwc-choosing-your-course.pdf>
- [2] Проект Закону України «Про міжнародний реєстр суден України» [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://shipstimulation.narod.ru/index/zakon_ukrajini_pro_mizhnarodnij_reestr_suden_ukrajini/0-2.
- [3] Покотілов, І. П. Міжнародний реєстр суден – детермінант конкурентних переваг у морській галузі [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Nvkhdm/2012_1/pokotil.pdf.

Rogov, V. H., lecturer

Indirect incentives for the shipbuilding enterprises development

Abstract. The report is devoted to highlighting the world experience of using tonnage taxation systems and favorable tax regimes. It is proved that the implementation of the tonnage tax system and International Shipping Register of Ukraine is indirect incentive for shipbuilding enterprises development.

Key words: enterprise, shipbuilding, shipping, taxation, tax system

Рогов В. Г., преподаватель

Косвенные стимулы развития предприятий судостроения

Аннотация. Доклад освещает мировой опыт использования потоннажных систем налогообложения и благоприятных налоговых режимов. Доказано, что потоннажная система налогообложения и внедрение Международного реестра судов Украины являются косвенными стимулами развития судостроительных предприятий.

Ключевые слова: предприятие, судостроение, судоходство, налогообложение, налоговая система