

УДК 336.143(477)

О. Л. Суворова

ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ СПРИЯТЛИВОГО ПОДАТКОВОГО СЕРЕДОВИЩА РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРЬСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Постановка проблеми. Становлення України як суверенної, демократичної, соціальної та правової держави передбачає необхідність проведення політичних, соціально-економічних та правових реформ, зокрема реформування та вдосконалення існуючої податкової системи України.

Історичний досвід, набутий Україною за роки незалежності, переконливо свідчить, що ефективне правове регулювання податкової системи України є не тільки важливою передумовою суспільного розвитку, але й нагальною потребою економічного зростання. Необхідність і важливість організаційно-правового регулювання податкової системи з метою створення сприятливого податкового середовища підтверджена історичним розвитком держав та доведена багатьма науковцями [1; 2; 3].

На жаль, історичний розвиток України як суверенної та незалежної держави свідчить про неефективний правовий вплив податкової системи як інструменту державного регулювання економіки [4; 5].

В даний час правове регулювання податкової системи в Україні здійснюється, в першу чергу, за допомогою Податкового кодексу, який значно удосконалив вітчизняні механізми оподаткування та є великим кроком уперед у питанні створення сприятливого податкового середовища.

Але на сьогодні в Україні фактично ще відсутня єдина загальнодержавна програма (концепція) розвитку системи оподаткування, що часто обумовлює безсистемний та непослідовний характер заходів, здійснюваних на ниві оподаткування. Наслідком цього є складність та суперечливість податкового законодавства, внесення численних змін до нього, надмірне податкове навантаження на платників податків, зниження ділової активності суб'єктів господарювання, численні конфлікти між контролюючими органами у сфері оподаткування та платниками податків, значні масштаби переведення економіки в тіньовий сектор тощо.

В ситуації, що склалася, провідні галузі української економіки нерідко знаходяться в умовах фактичного виживання, яке зумовлене недосконалістю системи оподаткування у відповідних сферах діяльності та наявністю непрозорого й складного механізму адміністрування податків.

В даному контексті на особливу увагу заслуговує існуюча система та механізми оподаткування підприємств морегосподарського комплексу (далі – МГК) України як однієї із самих перспективних галузей вітчизняної економіки. Саме створення сприятливого податкового середовища розвитку підприємств МГК є основною умовою забезпечення ефективного розвитку підприємств даної галузі та повного використання морського потенціалу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням сучасного розвитку портового господарства України та аналізу системи оподаткування підприємств морегосподарського комплексу присвячено значну кількість наукових розро-

бок вітчизняних науковців та експертів. Серед них слід відзначити, зокрема, Б.В. Буркінського [6], О.М. Котлубая [7; 8], М.І. Котлубая [9], М.Т. Примачова [10], С.М. Боняр [11], М.М. Віннікова [12]. Даними науковцями доведено, що ефективність оподаткування підприємств МГК безпосередньо залежить від побудови дієвої податкової політики. Для стимулювання розвитку МГК за допомогою податкової політики необхідно здійснювати комплекс стимулюючих заходів: зниження податкового тиску, стимулювання інвестиційної та інноваційної діяльності, сприяння підприємницькій активності.

Метою статті є обґрунтування необхідності реформування сучасної системи оподаткування підприємств морегосподарського комплексу та заходів щодо створення сприятливого податкового середовища розвитку підприємств морегосподарського комплексу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для забезпечення ефективного та сталого розвитку морегосподарського комплексу України з метою поліпшення інвестиційного клімату, для підвищення конкурентоспроможності підприємств МГК в Україні повинні бути розроблені відповідні заходи, а також створені механізми для їх практичного втілення.

Необхідно забезпечити розробку та впровадження системної стратегії залучення прямих іноземних інвестицій в підприємства МГК, яка має ґрунтуватися на загальній стратегії економічного розвитку, орієнтованій на розкриття конкурентних переваг країни у сфері МГК. Стратегія має запроваджувати механізм моніторингу показників та політики у сфері залучення іноземних інвестицій країнами Центральної та Східної Європи, виявлення пріоритетних напрямів економічної політики щодо удосконалення інвестиційного клімату України та забезпечення їх практичного впровадження.

Наступним кроком є впровадження розширеної системи інвестиційних стимулів шляхом надання пільг інвесторам МГК: зі сплати податку на прибуток у випадку збільшення обсягу інвестицій; на приріст інноваційних витрат, наприклад, понад 50% середнього розміру витрат, здійснених інвестором протягом останніх трьох років, якщо щорічні витрати перевищують певний поріг; віднесення інвестиційних та інноваційних витрат до валових витрат інвестора з зростаючим коефіцієнтом; зниження ставки податку на прибуток для інноваційних видів діяльності у сфері МГК; ввезення на безмитній основі та без сплати ПДВ технологічного обладнання, що використовується підприємствами МГК.

Доцільним є відновлення практики функціонування спеціальних економічних зон в місцях розташування підприємств МГК при запровадженні чіткої системи стимулів для інвестицій в такі території, спрямовані на підвищення рівня зайнятості, залучення сучасних технологій, розширення експортної діяльності, екологічні проекти тощо, та інструментів гарантування цільового характеру застосування таких пільг.

Основною передумовою забезпечення ефективності вказаних заходів має стати перегляд існуючих пріоритетів інвестиційного та інноваційного розвитку. Як підтверджує досвід світових морських держав, лише внаслідок виокремлення чітких, економічно обґрунтованих пріоритетів є можливим продуктивне використання стимулюючих заходів, що дозволяють підвищити інвестиційну конкурентоспроможність підприємств МГК.

На розвиток підприємств МГК України все більший вплив мають процеси, що відбуваються у міжнародній кооперації та розподілі праці. Поряд з глобалізацією відбувається процес регіоналізації міжнародної економічної діяльності, посилення тенденції до розробки спільної морської політики країн, що входять до складу економічного і політичних союзів.

Так, в 2006 р. Європейська Комісія представила Білу Книгу, яка містить план розвитку транспортної галузі до 2020 р. Основним завданням розвитку є оптимізація роботи всіх видів транспорту.

Всі ці фактори у своїй сукупності в перспективі здатні вплинути на роботу вітчизняного МГК і вимагають від держави наступних заходів [9]:

- вдосконалення тарифно-митної політики, спрямованої на залучення транзитних вантажопотоків в порти України;
- вдосконалення законодавчої бази, зокрема врегулювання питань державно-приватного партнерства;
- розробки механізмів імплементації документів Міжнародної морської організації у сфері безпеки мореплавства, організації ефективної державної системи забезпечення безпеки судноплавства в територіальному морі, внутрішніх водах України та портах;
- зміни структури управління морською галуззю в цілому шляхом підвищення координації діяльності міністерств і відомств.

Але забезпечення умов для залучення іноземних інвестицій в розвиток МГК та підвищення конкурентоспроможності підприємств сфери є недостатнім. Основною умовою забезпечення ефективної діяльності МГК є створення сприятливого податкового середовища, без якого всі інші заходи будуть зведені нанівець і не будуть мати будь-якого суттєвого сенсу.

Говорячи про оподаткування підприємств МГК, перш за все, необхідно зупинитися на проблемі ціноутворення в даній сфері.

Оскільки підприємства МГК входять у світову транспортну систему, то принципи ціноутворення в таких підприємствах повинні враховувати сформовану світову практику.

З огляду на особливості діяльності підприємств МГК, у світовій практиці давно склалася певна система формування вартості послуг, що надаються в портах вантажовласникам і судовласникам. Склалася і система використання одержуваних коштів.

Існує дві концепції формування портових зборів. Умовно їх називають англійською і французькою.

Згідно з англійською концепцією, вважається, що порти мають функціонувати на принципах самоокупності. З цієї концепції портові збори розглядаються як плата за послугу, а їх величина – як ціна послуги, що включає в себе всі витрати по наданню цієї послуги.

Французька концепція розглядає порти як ланку в єдиному транспортному процесі, завдання яких – задоволення потреб країни в перевезених вантажах. Дана концепція передбачає лише часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів. Це означає, що величина портових зборів не може включати в себе всі витрати, пов'язані з утриманням і розвитком порту.

Обидві системи мають на увазі покриття дефіциту коштів за рахунок державного бюджету.

Говорячи про умови фінансування портів, треба мати на увазі, що в більшості з них портові адміністрації мають особливий режим оподаткування. Як правило, вони повністю або частково звільнені від сплати податків, що стягуються з інших підприємств. Ця обставина поряд з прямими субсидіями держави (місцевих органів влади, в деяких випадках Європейського співтовариства), а також іншими явними і прихованими формами участі центральних та місцевих органів влади у видатках портів істотно впливає на величину портових зборів у портах.

Практично в усіх портах світу кошти від суднових портових зборів державою не вилучаються, а залишаються на балансі портів для використання за своїм прямим призначенням.

Безумовно, питання формування портових зборів дуже складні, розглядаючи призначення портових зборів, уряди та економісти різних країн розходяться в питаннях їх величини. Тому потрібен глибокий системний підхід до вирішення цих проблем.

Ситуація в МГК України турбує всі підприємства МГК, так як різні збори складають 30-35% видаткової частини. Це трохи нижче за витрати на паливо і майже дорівнює витратам на зарплату з усіма супутніми нарахуваннями.

Незважаючи на те, що урядом проводиться політика, спрямована на зниження податкового тягаря, однією з причин кризового становища українського МГК є все ще висока частка податків (включаючи збори і мита) у вартості транспортних послуг, особливо в порівнянні з зарубіжними компаніями. Зокрема, це не дозволяє вітчизняним судновласникам отримувати необхідний прибуток для відтворення основних фондів, в результаті чого підприємства МГК діють у несприятливих умовах, зменшуючи тим самим податкові надходження до бюджету країни.

Основною проблемою в сфері оподаткування підприємств МГК є врегулювання питання визначення оподаткування податком на додану вартість послуг, що включаються до складу портових зборів.

Відповідно до ст. 197 Податкового кодексу України [13], звільняються від оподаткування операції з постачання послуг, що надаються іноземним та вітчизняним суднам, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів, їх багажу і вантажів, оплачуються ними відповідно до законодавства України портовими зборами.

Переважає більшість послуг, які надаються в межах України, оподатковуються ПДВ за ставкою 20 відсотків. Це призводить до безпосереднього зростання вартості таких послуг та ще більше погіршує ситуацію з вантажопотоками в морських торговельних портах України.

Одним з альтернативних способів виправлення ситуації, що склалася, є внесення змін до Податкового кодексу, що врегулюють питання визначення оподаткування податком на додану вартість послуг, що включаються до складу портових зборів, та звільнить від оподаткування послуг, що включаються до складу портових зборів, які стягуються з суден, що:

- здійснюють внутрішні перевезення пасажирів, їх багажу;
- прямують між портами України для здійснення навантаження, розвантаження.

Для розв'язання визначеної проблеми необхідно викласти у новій редакції ст. 197 Податкового Кодексу, передбачити вищезазначені випадки застосування звільнення від оподаткування послуг, що включаються до складу портових зборів. Внесення відповідних змін не потребує додаткових витрат з боку держави, громадян та суб'єктів господарювання.

Загальнодержавною мотивацією такого редагування Податкового кодексу є збереження обсягів суднозаходів до морських торговельних портів України та внутрішніх вантажопотоків, що дозволить забезпечити виконання затверджених фінансових планів в частині доходів, відрахувань до державного бюджету та державних цільових фондів тощо.

Очікувані вигоди від прийняття нової редакції ст. 197 Податкового кодексу України:

- збереження та поступове збільшення всіх видів вантажопотоків і, як наслідок, збільшення надходжень до державного бюджету;
- збереження стабільного розвитку морських торговельних портів, зростання кількості робочих місць, підвищення заробітної плати; зменшення рівня витрат судновласників на сплату портових зборів.

Висновки. Сьогодні у вітчизняному морегосподарському комплексі склалася ситуація, за якої необхідне активне та дієве втручання держави, в першу чергу, в процес створення сприятливого податкового середовища для підприємств даної галузі, наслідком чого є забезпечення сталого їх розвитку, збільшення потоку інвестицій в дані підприємства та, в кінцевому рахунку, – зростання їх конкурентоспроможності та вихід на якісно новий рівень в світовому господарстві.

Література

1. Сеницына М.Л. Налогообложение в Европейском Союзе: механизм негативной интеграции законодательств государств-членов / М.Л. Сеницына // *Налоги и налогообложение*. – 2010. – № 3. – С. 12–20.
2. Хасси У. Мировое налогообложение / У.Хасси, Д. Любик. – Кембридж : Гарвардский университет, 2002. – 289 с.
3. Захаров А.С. Налоговое право Европейского Союза : действующие директивы ЕС в сфере прямого налогообложения / А.С. Захаров. – М. : Волтерс Клувер, 2006. – 118 с.
4. Жукевич О. Ефективність податкової системи України: принципи оподаткування та напрями реформування законодавчої бази / О. Жукевич // *Вісник КНТЕУ*. – 2009. – № 2. – С. 105–113.
5. Іванов Ю.Б. Проблеми розвитку податкової політики та оподаткування : монографія / Ю.Б. Іванов. – Х. : ІНЖЕК, 2007. – 448 с.
6. Буркинський Б.В. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт / Б.В. Буркинський, М.І. Котлубай. – Одеса : ІПРЕЕД, 2001. – 121 с.
7. Котлубай О.М. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України : монографія. / За заг. ред. О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
8. Котлубай О.М. Торгівельне судноплавство України: проблеми і перспективи розвитку : монографія / О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЭЭІ НАН України, 2008. – 384 с.
9. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде : монографія / М.И. Котлубай. – Одеса : ІПРЭЭІ НАН України, 2005. – 224 с.
10. Примачев Н.Т. Принципы глобализации национального торгового флота // Н.Т. Примачев, М.В. Миусов. *Лидеры транспортного бизнеса*. – Одеса : Медиа Центр, 2003. – С. 198–205.
11. Боняр С.М. Украина в ВТО: перспективы выхода на мировой рынок транспортных услуг / С.М. Боняр. – Одеса : ІПРЭЭІ НАН України, 2007. – С. 7–14.
12. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта Украины : монографія / В.В. Винников. – Одеса : ОНМА, 2005. – 300 с.
13. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р., № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://rada.gov.ua>.

Анотація

Суворова О. Л. Передумови створення сприятливого податкового середовища розвитку підприємств морегосподарського комплексу. – Стаття.

Розглянута необхідність реформування сучасної системи оподаткування підприємств морегосподарського комплексу. Запропоновані заходи щодо створення сприятливого податкового середовища розвитку підприємств морегосподарського комплексу.

Ключові слова: морегосподарський комплекс, податкове середовище, система оподаткування.

Аннотация

Суворова О. Л. Предпосылки создания благоприятной налоговой среды развития предприятий морехозяйственного комплекса. – Статья.

Рассмотрена необходимость реформирования современной системы налогообложения предприятий морехозяйственного комплекса. Предложены меры для создания благоприятной налоговой среды развития предприятий морехозяйственного комплекса.

Ключевые слова: морехозяйственный комплекс, налоговая среда, система налогообложения.

Summary

Suvorova O. L. Preconditions of the favorable tax environment for the development of the enterprises of marine economic complex. – Article.

The need for reformation of the modern system of corporate taxation of marine economic sector is considered. The measures of creation of a favorable tax environment for the development of enterprises marine economic sector.

Key words: maritime economic complex, tax environment, taxation system.

УДК 656.96:338.435

К. М. Романенко

ЗАСТОСУВАННЯ ФАКТОРНИХ МОДЕЛЕЙ У ПРОГНОЗУВАННІ НАДХОДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ

Вступ. В сучасних умовах ринку транспортно-експедиторських послуг для транспортно-експедиторських компаній (ТЕК) особливо важливим є процес взаємодії з клієнтами. Ефективність взаємодії з клієнтурою характеризується обсягом грошових надходжень (доходів) від надання послуг з організації перевезень. Стабільність отримання та належні обсяги грошових надходжень забезпечують для транспортно-експедиторських компаній надійну основу для формування прибутку.

Постановка проблеми. Через особливості функціонування транспортно-експедиторських компаній провідне місце у формуванні фінансових результатів їх діяльності належить доходам (на відміну від інших підприємств, де ключову роль відіграють витрати та управління ними). Це зумовлює необхідність розвитку методів прогнозування обсягів грошових надходжень транспортно-експедиторських компаній з урахуванням специфіки їх діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теорії та практиці прогнозування доходів присвячена велика кількість наукових праць. Математичні методи розглядаються в працях багатьох вчених [2; 3; 4; 5]; присвячена увага і економіко-математичним методам [1; 3; 5]. Однак існує ряд причин, через які традиційні методи не можуть бути застосовані для прогнозування результатів транспортно-експеди-