

## ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ПОДОЛАННЯ АСИМЕТРІЇ В НАЦІОНАЛЬНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

### PRIORITY TOWARDS OVERCOMING ASYMMETRIES IN NATIONAL SHIPPING

*У статті проаналізовано останні зміни та основні особливості податкового законодавства України для судноплавних компаній. Охарактеризовано судноплавні компанії України щодо виду господарської діяльності, прапору реєстрації та форм власності для суден. Виокремлено особливості оподаткування судноплавних компаній-нерезидентів України. Запропоновано вибрати вид стимулювання розвитку судноплавної галузі за типом голландської моделі оподаткування тоннажу. Обґрунтовано необхідність внесення змін до Податкового кодексу України.*

**Ключові слова:** судноплавні компанії, податкове навантаження, фрахт, амортизація, транспортно-експедиторські послуги, трансферне ціноутворення.

*В статье проанализированы последние изменения и основные особенности налогового законодательства Украины для судоходных компаний. Охарактеризованы судоходные компании Украины касательно вида хозяйственной деятельности, флага регистрации и форм собственности для судов. Выделены особенности налогообложения судоходных компаний-нерезидентов*

*Украины. Предложено выбрать вид стимулирования развития судоходной отрасли по типу голландской модели налогообложения тоннажа. Обоснована необходимость внесения изменений в Налоговый кодекс Украины.*

**Ключевые слова:** судоходные компании, налоговая нагрузка, фрахт, амортизация, транспортно-экспедиторские услуги, трансфертное ценообразование.

*The article analyzes the recent changes and main features of Ukrainian tax legislation for shipping companies. The shipping companies of Ukraine are characterized with respect to the type of economic activity, flag registration and forms of ownership for ships. The peculiarities of taxation of shipping companies-non-residents of Ukraine are singled out. It was proposed to choose the type of incentive for the development of the shipping industry as a Dutch model of tonnage taxation. The need for introducing amendments to the Tax Code of Ukraine is justified.*

**Key words:** shipping companies, tax burden, freight, depreciation, transport-forwarding services, transfer pricing.

УДК 338.47+656.61

**Познанська І.В.**

к. е. н., старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України

**Постановка проблеми.** Транспортна галузь є каталізатором розвитку усіх галузей економіки країни, а ефективне функціонування та розвиток транспорту створюють необхідні та найбільш сприятливі умови для перевезення товарів та пасажирів, знижуючи собівартість перевезення та витрати часу. Перешкоджання розвитку будь-якого виду транспорту спричиняє циклічну реакцію і відбивається на розвитку кожної галузі та економічному іміджі країни.

Морські держави завжди мали переваги перед країнами, що не мають прямого виходу до водних транспортних шляхів, відповідно, проводили політику всебічної підтримки розвитку морсько-господарського комплексу, застосовували різноманітні засоби стимулювання розвитку та залучення інвестицій у галузь. В Україні, як відомо, навпаки, протягом 25 років знищувалась судноплавна галузь різними шляхами. Торговельний флот давно загублено, уряд орієнтується суто на розвиток транспортної інфраструктури, результатом підписання угоди між Україною та ЄС стала розробка законопроектів щодо забезпечення безпеки та уніфікації системи підготовки та дипломування морських кадрів, а також усунення перешкод стосовно використання українських річкових судноплавних шляхів іноземними фрахтівниками.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемою відродження судноплавної галузі України займалися багато вітчизняних вчених,

зокрема було висунуто пропозиції щодо використання тоннажного податку як інструмента стимулювання розвитку судноплавства [1–5]. Крім того, що це дослідження виконано на основі останніх даних, воно відрізняється порівнянням вітчизняного законодавчого поля та загальносвітового досвіду, а також більш детальним вивченням саме засобів реалізації.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є визначення основних заходів щодо забезпечення умов ефективного функціонування судноплавних компаній України в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На ринку морських перевезень України сьогодні працює близько 70 компаній, що є власниками або операторами флоту, транспортно-експедиторськими, крюїнговими компаніями тощо. Найбільшу частку складають компанії, що надають посередницькі послуги та послуги з організації перевезень, це приблизно 60% від загальної кількості. Ще декілька років тому кількість компаній складала більше 100, проте за останній період багато з них припинили діяльність або переключились на інші види діяльності. Причиною такого становища є дуже складне податкове навантаження та бюрократичні перепони на шляху до нормального здійснення господарчої діяльності.

Що стосується судноплавних компаній, то ще на початку року нараховувалось 20 найбільш успішних та впливових, які переважно виконували пере-

везення внутрішніми водними шляхами або «ріка – море», виконували обслуговування суден в портах, але й далеко не всі з них зареєстровані в Україні та належать до прапорів Голландії, Росії, Мальти, Литви, Панами, Грузії, Молдови, Сент-Вінсенту та Гренадін, Домінікани з метою зменшення своїх видатків. За останній час деякі компанії за тими чи іншими обставинами втратили флот та переключились на компанії з надання послуг.

Податкове навантаження є пріоритетом під час вибору прапору судна, а також від нього залежить, до бюджету якої держави будуть поступати надходження, тому сприятливі умови функціонування судноплавних компаній виражаються у сприятливій системі національного оподаткування.

Згідно з Податковим кодексом України (2017 рік) податок на прибуток підприємств оподатковується за основною ставкою 18% (стаття 136), при цьому пільгові ставки податку визначені лише для страховальної діяльності в 0% (стаття 136.3) та доходів від ігрових автоматів в 10% (стаття 136.4.1).

Що стосується доходу від фрахту, то для нерезидентів він оподатковується за особливою ставкою.

«141.4. Особливості оподаткування нерезидентів.

141.4.1. Доходи, отримані нерезидентом із джерелом їх походження з України, оподатковуються в порядку і за ставками, визначеними цією статтею. Для цілей цього пункту такими доходами є:

г) фрахт та доходи від інжинірингу.

141.4.4. Сума фрахту, що сплачується резидентом нерезиденту за договорами фрахту, оподатковується за ставкою 6 відсотків у джерела виплати таких доходів за рахунок цих доходів. При цьому:

– базою для оподаткування є базова ставка такого фрахту;

– особами, уповноваженими справляти податок та вносити його до бюджету, є резиденти, які виплачують такі доходи, незалежно від того, чи є вони платниками податку, а також суб'єктами спрощеного оподаткування» [6].

Тобто в законодавстві України сплата податку на прибуток підприємств нерезидентом, що зареєстрований та працює на території України, виконується за пільговою ставкою та створює сприятливі умови для функціонування іноземних судноплавних компаній (їх представництв) на території України. Представництва, які здійснюють оподатковувану діяльність в Україні, зобов'язані вести бухгалтерський і податковий облік відповідно до місцевого законодавства, подавати до податкових органів за місцем своєї реєстрації податкову і фінансову звітність. Постійні представництва нерезидентів як платники податку на прибуток в Україні розраховують податкові зобов'язання відповідно до Порядку розрахунку податкових зобов'язань нерезидентів, які провадять діяльність на території України через постійне представництво, затвердженого Наказом Міністерства

Таблиця 1

Українські судноплавні компанії (2017 рік)

Назва	Прапор суден	Власник/оператор
Укрферри	Панама, Литва	Власник
Укррічфлот	Україна	Власник
Торговий флот Донбасу	Україна	Власник
Укртанкер	Україна, Росія	Власник
ПрАТ «УДП»	Україна	Власник
ТОВ СП «Нібулон»	Україна	Власник
Одеська танкерна компанія	Росія	Оператор бункеровочного флоту
ООО «Іріда»	Україна	Власник однієї одиниці флоту
ООО «Сі Уїнд»	Україна	Оператор буксирного флоту
Трансфип	Україна, Росія, Мальта, Грузія, Беліз, Сент-Вінсент і Гренадіни	Власник та оператор (буксири, плав. крани, перевантажувальні комплекси)
Трансшип балк	Мальта	Оператор суховантажів
Донмар	Росія	Оператор буксирного флоту
UKR Shipmanagement	Панама, Литва	Оператор, дочірнє підприємство Укрферри
Kiev shipping	Україна	Оператор
KDM shipping	Україна, Росія	Власник
Cometas	Голландія	Власник, оператор
Niesco shipping	Домінікана	Власник, оператор
ARGO Shipping Group	Україна, Молдова	Власник
ATLANTIC Ship management	Мальта	Власник

фінансів України від 13 червня 2016 року № 544. Усе це стосується нерезидента, зайнятого імпортом в Україну, тому що джерела його прибутку розташовані в Україні.

Будь-яка судноплавна компанія, яка використовує найману працю, повинна нараховувати заробітну плату та утримувати податок на доходи фізичних осіб та військовий збір, а також відраховувати внески до фонду державного соціального страхування (18%, 1,5% та 22% відповідно).

Для резидентів України немає податкових пільг або спеціальних податкових режимів під час оподаткування судноплавних компаній, але є можливість вибрати спрощену систему оподаткування. Суб'єкти господарювання, які застосовують спрощену систему оподаткування, обліку та звітності, поділяються на три групи. В перші дві групи входять види діяльності, на які не поширюється судноплавна діяльність. Третю групу складають фізичні особи-підприємці, які не використовують працю найманих осіб, або кількість осіб, які перебувають з ними у трудових відносинах, що є необмеженою; юридичні особи – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми, у яких протягом календарного року обсяг доходу не перевищує 5 млн. грн. (стаття 291.4(3)). Тобто якщо працівники працюють за договором підряду, то таких працівників підприємець не враховує. В цьому разі відсоткова ставка єдиного податку для платників третьої групи встановлюється у розмірі 3% доходу в разі сплати податку на додану вартість, а також 5% в разі включення податку на додану вартість до складу єдиного податку (стаття 293.3, пункти 1, 2). Для суми доходу, що перевищує 5 млн. грн., встановлюється ставка податку у 15%, тому можна зробити висновок, що такі умови розраховані на перевезення українськими судноплавними компаніями в межах України, тому що навіть фрахт за перевезення в межах Чорного та Середземного морів партії зерна у 5 000 т складатиме близько 100 000\$.

Зменшення видатків судноплавної компанії можливе за рахунок нарахування амортизації основних засобів, зокрема рухомого складу, згідно зі статтями 138 та 177.4.6 ПК України [6]. Тобто нарахування амортизації основних засобів можливе як для суб'єктів господарювання, що вибрали звичайну систему оподаткування, так і для спрощеної системи. Амортизація нараховується за основними засобами, що перебувають в організації на правах власності, господарського відання, оперативного управління і договору оренди. При цьому амортизація за об'єктами основних засобів організацій, що працюють за договором оренди, проводиться орендарем як по майну, що знаходиться на правах власності.

Зазначені у статті 177.4.6 ПК України підприємці мають право (за власним бажанням) включати до складу витрат, пов'язаних з провадженням їх гос-

подарської діяльності, амортизаційні відрахування з відповідним веденням окремого обліку таких витрат. При цьому амортизації підлягають витрати на придбання основних засобів та нематеріальних активів. Не підлягають амортизації та повністю включаються до складу витрат звітного періоду витрати на проведення ремонту, реконструкції, модернізації та інших видів поліпшення основних засобів; ліквідацію основних засобів (у частині залишкової вартості). Це означає, що амортизація може нараховуватись лише на ті засоби, які перебувають у господарській діяльності.

Амортизація нараховується протягом строку корисного використання (експлуатації) об'єкта основних засобів та нематеріальних активів, самостійно установленого фізичною особою, але не менше мінімально допустимого строку корисного використання об'єкта основних засобів та нематеріальних активів, зокрема на водні транспортні засоби (стаття 177.4.9) [6]. Цей строк встановлюється платником податків, але не є меншим допустимого строку, який для транспортних засобів складає 5 років. Амортизація нараховується доти, доки сума залишкової вартості не дорівнює ліквідаційної вартості засобу.

Строк корисного використання для державних підприємств водного транспорту становить 20 років. Амортизація нараховується прямолінійним засобом, тобто річна сума амортизації дорівнює відношенню первісної вартості, зменшеної на суму ліквідаційної вартості, до строку корисного використання.

Якщо загальна сума від здійснення операцій з постачання товарів/послуг, що підлягають оподаткуванню, зокрема з використанням локальної або глобальної комп'ютерної мережі, нарахована (сплачена) такій особі протягом останніх 12 календарних місяців, сукупно перевищує 1 млн. грн., така особа повинна зареєструватися як платник податку на додану вартість (стаття 181.1) та нараховувати ПДВ за ставкою у 20%. Деякі операції, пов'язані із судноплавною діяльністю, відокремлені пільговими умовами.

Стаття 195 Податкового кодексу України визначає операції, що підлягають оподаткуванню за нульовою ставкою ПДВ, підпункт 195.2 (а) якої визначає постачання товарів, зокрема, «для заправки або забезпечення морських суден, що:

– використовуються для навігаційної діяльності, перевезення пасажирів або вантажів за плату, промислової, риболовецької або іншої господарської діяльності, що провадиться за межами територіальних вод України;

– використовуються для рятування або подання допомоги в нейтральних або територіальних водах інших країн» [6].

Підпункт 195.1.3 містить постачання таких послуг, як міжнародні перевезення пасажирів і багажу та вантажів залізничним, автомобільним,

морським і річковим та авіаційним транспортом. Перевезення вважається міжнародним, якщо здійснюється за єдиним міжнародним перевізним документом.

Статтею 196 ПК України визначені операції, що не є об'єктами оподаткування ПДВ: «196.1.11. надання послуг з агентування і фрахтування морського торговельного флоту судновими агентами на користь нерезидентів, які надають послуги з міжнародних перевезень пасажирів, їхнього багажу, вантажів чи міжнародних відправлень» [6].

Статтею 197 ПК України визначені операції, що звільняються від оподаткування.

«197.8. Звільняються від оподаткування операції з постачання послуг з перевезення (переміщення) пасажирів та вантажів транзитом через митну територію України, а також з постачання послуг, пов'язаних із таким перевезенням (переміщенням).

Звільнення від оподаткування, передбачене абзацом першим цього пункту, не поширюється на операції з постачання послуг, що виконуються (надаються) для забезпечення переміщення (транспортування) природного газу транскордонними газопроводами (транспортування природного газу територією України в митному режимі транзиту).

197.9. Звільняються від оподаткування операції з постачання послуг, що надаються іноземним та вітчизняним суднам, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів, їхнього багажу і вантажів та оплачуються ними відповідно до законодавства України портовими зборами» [6].

Для платників податків, що виконують господарську діяльність на території України і в межах її континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони, а також здійснюють викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами забруднення (пункт 240.1.1); скиди забруднюючих речовин безпосередньо у водні об'єкти (пункт 240.1.2), передбачено сплату екологічного податку. Стосовно діяльності морських торговельних суден слід сказати, що двома ключовими групами забруднювачів є окис сірки (SOx) та окис азоту (NOx), шкідливі як для здоров'я людини, так і для навколишнього середовища. В Податковому кодексі передбачено ставку податку за викиди оксидів азоту у 2 204,89 грн. за тонну, але для стаціонарних джерел забруднення, тобто цей податок не поширюється на рухомі транспортні засоби.

В Податковий кодекс України статтею 39 введено поняття трансферного ціноутворення з метою уникнення подвійного оподаткування контрольованих операцій за принципом «витагнутої руки». Контрольованими операціями є господарські операції платника податків, що можуть впливати на об'єкт оподаткування податком на прибуток підприємств платника податків, а саме:

1) господарські операції, що здійснюються з пов'язаними особами-нерезидентами;

2) зовнішньоекономічні господарські операції з продажу та/або придбання товарів та/або послуг через комісіонерів-нерезидентів;

3) господарські операції, що здійснюються з нерезидентами, зареєстрованими у державах (на територіях), включених до переліку держав (територій), затвердженого Кабінетом Міністрів України відповідно до підпункту 39.2.1.2, або які є резидентами цих держав;

4) господарські операції, що здійснюються з нерезидентами, які не сплачують податок на прибуток (корпоративний податок), зокрема з доходів, отриманих за межами держави реєстрації таких нерезидентів, та/або не є податковими резидентами держави, в якій вони зареєстровані як юридичні особи. Перелік організаційно-правових форм таких нерезидентів в розрізі держав (територій) затверджується Кабінетом Міністрів України.

Якщо нерезидентом, організаційно-правова форма якого включена до переліку, затвердженого Кабінетом Міністрів України відповідно до підпункту 4 цього пункту, у звітному році сплачувався податок на прибуток (корпоративний податок), господарські операції платника податків з ним за відсутності критеріїв, визначених підпунктами 1–3 цього пункту, визнаються неконтрольованими.

Зокрема, з 1 січня набрали чинності нові критерії для визнання господарських операцій контрольованими. Зокрема, втричі збільшено обсяг річного доходу платника податків (з 50 млн. грн. до 150 млн. грн.) та вдвічі збільшено обсяг операцій платника з одним контрагентом (з 5 млн. грн. до 10 млн. грн.).

Коли ставка податку на прибуток підприємств на 5 або більше відсотків нижча, ніж в Україні, під час здійснення господарської операції з нерезидентом та за умови своєчасного та повного обміну податковою інформацією на запити українського податкового органу, такі операції повністю або частково звільнюються від оподаткування доходів нерезидентів з джерелом їх походження з України. Часткове звільнення виконується шляхом повернення різниці між сплаченою сумою податку і сумою, яку нерезиденту необхідно сплатити згідно з міжнародним договором (стаття 103.1 ПКУ).

З нового Податкового кодексу видалено статтю про першу реєстрацію транспортного засобу. В попередній редакції за реєстрацію нового судна було потрібно виплатити податок, розмір якого залежав від потужності двигуна для самохідних та довжини судна для несамохідних суден.

**Висновки з проведеного дослідження.** Підсумовуючи все вищезазначене, можна зробити висновки, що останні зміни в Податковому кодексі України спрямовані на остаточне знищення та неможливість відтворення судноплав-

ної галузі країни. Немає чіткої визначеності щодо режиму оподаткування судноплавної діяльності, основні пільги та преференції спрямовані на забезпечення умов функціонування компаній-нерезидентів країни, а усі ці заходи зменшують надходження до українського бюджету, навіть спроба наближення до стандартів ОЕСР щодо уникнення подвійного оподаткування не має можливості ефективно працювати за відсутності контролюючої системи та створює додаткові умови до виведення бізнесу в офшорні країни. Саме спрощення оподаткування для компаній-нерезидентів нагадує політику «зручних прапорів». Таку судноплавну політику проводять зазвичай острівні країни або країни, які не мають виходу в море чи будують свою економіку на залученні до своїх портів якомога більшої кількості суден та отримують доходи не з реєстрації суден, а з перевалки вантажів та обслуговування суден.

Спрощена система оподаткування не розрахована на залучення під український прапор іноземних фрахтівників, тому не може розглядатися як система, в якій може розвиватися судноплавний бізнес.

Розвитку судноплавства перешкоджає не лише податкове навантаження на судноплавний бізнес, але й непряме перешкоджання розвитку діяльності, що забезпечує якість цієї послуги. Пільги для транспортно-експедиторської діяльності призвели до того, що основна частка судноплавних компаній України надають лише послуги кріюінгу, експедирування, фрахтування суден, агентські, брокерські послуги тощо. Ті судна, що працюють в Україні, змушені реєструватися під так званими зручними прапорами, навіть прапор Молдови є більш привабливим для наших суден.

У світі існує відпрацьована та загальноприйнята система відносин в процесі здійснення морських перевезень, яка ґрунтується на виконанні умов міжнародних договорів, а за виконання цих умов та вжиття відповідних заходів, які забезпечуватимуть його реалізації на національному рівні, відповідає кожна окрема країна, тому в кожній з них існує свій досвід щодо побудови та врегулювання цієї системи. Від досконалості системи цих заходів залежать ефективність системи господарювання в країні та привабливість для іноземних партнерів. Найбільш позитивним прикладом є досвід європейських країн, де суворо та чітко виконуються усі норми міжнародного права за рахунок прозорої та спрощеної системи документообігу та процедур перевірки. Однією з найбільших проблем для нашої країни є дуже складна, навіть заплутана, бюрократична система, яка фактично покликана забезпечувати безперерйну, чітку обробку суден в портах Укра-

їни. Іноземні фрахтівники за можливості уникають заходу в наші порти. До того ж останнім часом все це посилюється практичною неможливістю отримати бункерне паливо в портах України, нульова ставка ПДВ не дає змогу надавати якісні та своєчасні послуги, тому що зобов'язує бункерні компанії виходити за межі територіальних вод України. Навіть перереєстрація судна в межах української юрисдикції є великою проблемою через затягнуту процедуру, довгострокове виконання документації та специфічність українського законодавства.

Перш за все необхідно визначитися щодо створення дієвого механізму функціонування національних судноплавних компаній шляхом визначення засобу стимулювання судноплавства з використанням міжнародного досвіду. У зв'язку з тим, що неможливо допустити створення системи оподаткування «офшорних країн», вибір необхідно робити між засобами оподаткування тоннажу та режимом стимулювання судноплавства.

Найбільш ефективним в загальноприйнятому сенсі вважається голландська модель оподаткування тоннажу. Перш за все необхідно додати до статті 134 ПКУ таке визначення бази оподаткування діяльності судноплавних компаній: «базою оподаткування діяльності судноплавних компаній є тоннаж судна, що зареєстроване в Україні або знаходиться в оренді на умовах бербоут-чартеру», при цьому повинні бути оговорені усі традиційні умови та визначені поняття.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития : [монография] / А.М. Котлубай. – О. : ИПРЭИ НАН Украины, 2008. – 384 с.
2. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : [монография] / Л.Л. Николаева. – О. : Феникс, 2007. – 323 с.
3. Липинська О.А. Перспективи розвитку торговельного судноплавства України / О.А. Липинська, С.М. Боняр // Інвестиції: практика та досвід. – 2010. – № 17. – С. 53–56.
4. Жихарева В.В. Международная регистрация судов: перспективы для Украины / В.В. Жихарева // Порты Украины. – 2013. – № 2. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/3181>.
5. Хаймінова Ю.В. Тоннажний податок як інструмент стимулювання розвитку національного судноплавства / Ю.В. Хаймінова // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2016. – № 1. – С. 174–179.
6. Податковий кодекс України : за станом на 7 вересня 2017 року / Державна фіскальна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/nk>.

**REFERENCES:**

1. Kotlubay A.M. (2008) *Torhovoє sudokhodstvo Ukrainy: problemy y perspektyvy rozvytyya: monohrafiya* [Commercial shipping of Ukraine: problems and prospects of development: monograph] Odessa, IMPEES NAS of Ukraine, 384 p.
2. Nikolayeva L.L. (2007) *Pryntsypy ustoychyvoho rozvytyya sudokhodnykh kompaniy v hlobal'nom rynke morskoy torhovly : monohrafiya* [Principles of Sustainable Development of Shipping Companies in the Global Maritime Trade Market: Monograph]. Odessa, Phoenix, 323 p.
3. Lipins'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 pp.
4. Zhikhareva V.V. (2013) *Mezhdunarodnaya rehystratsyya sudov: perspektyvy dlya Ukrainy* [International registration of courts: perspectives for Ukraine]. *Ports of Ukraine*, no. 2. (electronic resource) Available at : <http://portsukraine.com/node/3181>.
5. Hayminova Yu.V. (2016) *Tonnazhnyy podatok yak instrument stymulyuvannya rozvytku natsional'noho sudnoplavstva* [Tongan tax as an instrument for stimulating the development of national navigation]. *Problems and prospects of entrepreneurship development*, no. 1, 174–179 pp.
6. *Podatkovyi kodeks Ukrainy* (2017) [Tax Code of Ukraine ] State Fiscal Service of Ukraine (electronic resource). Available at : <http://sfs.gov.ua/nk>.

**Poznanska I.V.**

PhD., Senior Researcher transport market department  
of the Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research  
NAS Ukraine

**PRIORITY TOWARDS OVERCOMING ASYMMETRIES IN NATIONAL SHIPPING**

The transport industry is a catalyst of all sectors economy of the country development, and the efficient functioning and development of transport creates the necessary and most favorable conditions for the transport of goods and passengers, reducing the cost of transportation and the cost of time. Obstacle to the development of any kind of transport causes a cyclical reaction and affects the development of each industry and the economic image of the country. Marine states have always had advantages compared to countries without direct access to waterways, respectively, they pursued a policy of comprehensive support for the development of the maritime complex, various means of stimulating development and attracting investment in the industry. In Ukraine, as we know, conversely, over the course of 25 years, the shipping industry was destroyed in various ways. The merchant fleet has long been lost, the government focuses solely on the development of transport infrastructure, the result of signing an agreement between Ukraine and the EU was the drafting of bills on safety and unification of the system of training and certification of naval personnel, as well as elimination of obstacles to the use of Ukrainian river waterways by foreign charterers. The purpose of the study is to determine the main measures to ensure the conditions for the efficient functioning of shipping companies in Ukraine under current conditions. The problem of Ukraine renaissance shipping industry involved in many local scientists, including proposals for use by tonnage tax as a tool to stimulate the development of shipping. This study, in addition to the latest data, differs from the comparison of the domestic legislative field and world experience, as well as a more detailed study of the means of implementation in action.