

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ НАЦІОНАЛЬНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»  
НАУКОВО-НАВЧАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА  
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту

Пишна Юлія Євгенівна

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА**

НА ТЕМУ:

ОПОДАТКУВАННЯ МОРЯКІВ ЯК ФУНКЦІЯ ФІНАНСОВОГО  
МЕНЕДЖМЕНТУ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового  
транспорту»

Науковий керівник  
д.е.н., професор  
Сенько О.В

Здобувач вищої освіти \_\_\_\_\_

Науковий керівник \_\_\_\_\_

Завідуючий кафедрою \_\_\_\_\_

Нормоконтроль \_\_\_\_\_

Одеса 2023

## ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної бакалаврської роботи за темою:

### ОПОДАТКУВАННЯ МОРЯКІВ ЯК ФУНКЦІЯ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

	Зміст окремих частин кваліфікаційної бакалаврської роботи	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
2	Мета дослідження: виділення шляхів формування коректного податкового регулювання під впливом новітнього підходу до сплати податків та виділення оподаткування моряків, як однією з головних функцій фінансового менеджменту	04.09.2023	04.09.2023
3	Об'єкт дослідження: система оподаткування моряків та берегового персоналу у розвинених країнах світу та в Україні	04.09.2023	04.09.2023
4	Предмет дослідження: фінансовий менеджмент з виділенням функції оподаткування	04.09.2023	04.09.2023
5	ВСТУП	20.11.2023	20.11.2023
6	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ, ФУНКЦІЇ ТА ІНСТРУМЕНТАРІЙ	15.09.2023	15.09.2023
7	РОЗДІЛ 2. ОПОДАТКУВАННЯ ЯК ФУНКЦІЯ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ	27.09.2023	27.09.2023
8	РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКАНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ МОРЯКІВ	23.10.2023	23.10.2023
9	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	16.10.2023	16.10.2023
10	ВИСНОВКИ	02.12.2023	02.12.2023
11	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	02.12.2023	02.12.2023
12	Анотація	02.12.2023	02.12.2023
13	Формування ілюстративного матеріалу		

14	Відгук керівника	08.12.2023	08.12.2023
15	Рецензування		
16	Дата захисту		

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

## ЗМІСТ

	С.
ВСТУП .....	6
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ ФІНАНСОВОГО</b>	
<b>МЕНЕДЖМЕНТУ, ФУНКЦІЇ ТА ІНСТРУМЕНТАРІЙ .....</b>	<b>9</b>
1.1. Теоретична основи фінансового менеджменту.....	9
1.2. Оподаткування як інструмент фінансового менеджменту....	17
1.3. Оподаткування в сегменті національного морегосподарського комплексу.....	24
<b>РОЗДІЛ 2. ОПОДАТКУВАННЯ ЯК ФУНКЦІЯ ФІНАНСОВОГО</b>	
<b>МЕНЕДЖМЕНТУ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ .....</b>	<b>34</b>
2.1. Динаміка заробітних плат та ставок оподаткування по різних країнах світу.....	34
2.2. Міжнародний досвід оподаткування моряків .....	43
2.3. Розвиток морського сегменту країн ЄС та України як основа оптимізації податкової системи.....	48
<b>РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ</b>	
<b>СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ МОРЯКІВ .....</b>	<b>58</b>
3.1. Порівняльна характеристика рівня заробітних плат оффшорного і оншорного стаффа в Україні.....	58
3.2. Порівняльна характеристика життєвого рівня європейських моряків та берегового персоналу .....	65
3.3. Напрями та заходи з вдосконалення національної системи оподаткування моряків .....	69
<b>РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....</b>	<b>82</b>
4.1. Причини і види стресу та його наслідки для людини .....	82

4.2. Основні національні та міжнародні нормативні документи з охорони праці на морському транспорті.....	85
4.3. Тактика порятунку і евакуації потерпілих.....	88
4.4. Призначення та структура Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року. Зміст Протоколів I та II 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року.....	90
ВИСНОВКИ.....	94
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	96

## ВСТУП

На сьогоднішній день сплата податків моряками є великою проблемою в податковій системі України. Держава недоотримує великий відсоток надходжень через їх не сплату, що має великий вплив на економіку.

*Актуальність теми кваліфікаційної роботи* обумовлена пошуком оптимального податкового механізму, що дозволяє, з одного боку, вирішувати проблему забезпечення доходами бюджетів різних рівнів, з іншого боку, сприяти розвитку окремих сегментів національної економіки.

Податки є складною соціально-економічною категорією, покликаною служити інструментом підтримки та стимулювання розвитку пріоритетних галузей економіки, зокрема морського транспорту.

Важливим сегментом для економіки України у цьому сенсі є морський транспорт. Потрібен алгоритм який дозволить здійснювати ефективно та справедливе оподаткування як берегового персоналу так і моряків. Прикладом стимулювання можуть стати активні дії держави в регулюванні відсоткової ставки податку і уникнення подвійного оподаткування доходів моряків.

У зв'язку з військовим положенням в Україні та бажання у моряків офіційно працювати за кордоном, держава має запропонувати дієвий засіб мотивації сплачувати податки та встановити рівень податків який буде ефективним як для держави так і для працівників морського транспорту.

*Метою даної кваліфікаційної роботи* є виділення шляхів формування коректного податкового регулювання під впливом новітнього підходу до сплати податків та виділення оподаткування моряків, як однією з головних функцій фінансового менеджменту.

Для досягнення поставленої мети передбачені такі *завдання*:

– виявлення податкового менеджменту як однієї із головних ланок фінансового менеджменту;

- конкретизація теорії оподаткування на морському транспорті;
- порівняльна характеристика рівня життя українців та європейців в залежності від професійного спрямування;
- огляд заробітних ставок по країнах світу;
- виявлення напрямів та заходів з вдосконалення національної системи оподаткування моряків;
- аналіз міжнародного оподаткування моряків
- аналіз оподаткування в сегменті національного морегосподарського комплексу

*Предметом дослідження* є фінансовий менеджмент з виділенням функції оподаткування.

*Об'єктом дослідження* є система оподаткування моряків та берегового персоналу у розвинених країнах світу та в Україні.

У роботі буде використано такі *методи наукового дослідження*:

- подетальний розгляд наукових та статистичних даних;
  - дослідження на основі опитування працівників морських спеціальностей та працівників кріїнгових агенств;
  - аналіз на основі спостережень змін заробітних ставок на ринку праці;
- дослідження шляхом математичних розрахунків, діаграм, таблиць та власних аналізів реакцій опитованих на задану тематику

Данна робота має на меті сформулювати конкретні шляхи подолання проблем в системі оподаткування моряків за допомогою світових методик в теорії та на практиці.

Отже, робота поєднує в собі недоліки та переваги фінансового менеджменту з виділенням податкової функції, що має сприяти поліпшенню економічної ситуації та формування сприятливих умов для життя моряків в рівних правових умовах із звичайним населенням країни.

Апробація результатів роботи. Основні результати кваліфікаційної роботи розглядались на засіданні кафедри менеджменту та економіки морського транспорту та опубліковано тези: Оподаткування як інструмент

фінансового менеджменту. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали Міжнародної студентської науково-практичної конференції, 23-24 листопада 2023 року. Одеса: ВидатІнформ НУОМА. 2023.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ, ФУНКЦІЇ ТА ІНСТРУМЕНТАРІЙ

### 1.1. Теоретична основи фінансового менеджменту

Протягом усього історичного періоду формування суспільного виробництва та розвитку людства відіграло велику роль в управлінні. Метою виникнення поняття «управління» була потреба людей у реалізації спільних робочих інтересах. Певна форма управлінської діяльності почала функціонувати, коли треба було збирати податки, створювати армію, годувати людей, які самі не виробляли продуктів харчування.

Якщо розглядати управління з економічної сторони, то це цілеспрямоване використання економічних і соціальних процесів для досягнення збалансованості, пропорційності й оптимальності. При цьому визначальними є наступні фактори: дія об'єктивних економічних законів; вплив державних, колективних та приватних інтересів, необхідність їх гармонізації; потреби суспільства.

На прикладі Піраміди Маслоу згадаємо, як класифікуються потреби суспільства.

Першим рівнем є фізіологічні потреби. До фізіологічних потреб відносять: їжа, житло, одяг, тощо.

Другий рівень – це потреби в безпеці. До них належать : робота, соціальний захист, безпека майбутнього, тощо.

Третім рівнем є любов та приналежність, тобто наявність дружби, кохання, довіри.

Четвертим рівнем виступає повага. Це самоповага, впевненість, досягнення.

Останнім і заключним рівнем є самоактуалізація. Цей рівень виражається в наявності реалізації потенціалу людини, самореалізації, прагненні до особистого зростання і тощо [1].

На рівні світової економіки стверджують, що в основі успіхів економічного прогресу завжди знаходяться безпосередні економічні інтереси людини. Економічні інтереси в широкому значенні це усвідомлені потреби існування різних суб'єктів господарювання. З даних Господарського кодексу України, до суб'єктів господарювання належать господарські організації (юридичні особи), громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані відповідно до закону як підприємці (фізичні особи), підрозділи господарських організацій, насамперед філії та представництва. Кожний суб'єкт економічних відносин є носієм конкретного інтересу. У реальному житті єдності інтересів досягають через реалізацію кожного з них у процесі їхньої взаємодії та взаємореалізації.

На процес суспільного відтворення має великий вплив використання фінансів. Фінанси – це система відносин у використанні і розподілі фінансових ресурсів.

Фінансові ресурси характеризуються як грошові нагромадження і доходи, які створюються в процесі розподілу й перерозподілу валового внутрішнього продукту і зосереджуються у відповідних фондах для забезпечення безперервності розширеного відтворення та задоволення інших суспільних потреб.

Поняття «фінансовий менеджмент» використовують на рівні підприємств та в залежності від форм власності. Форма власності – це система, що формується шляхом взаємодії двох аспектів, таких як економічні відносини та господарські зв'язки і змальовує механізм співдіяння засобів виробництва та виконавця роботи (працівника).

До функцій фінансового менеджменту в загальному плані належать аналіз зовнішнього економічного середовища, розробка фінансової стратегії

підприємства, аналіз і планування фінансової діяльності; взаємодія з іншими підприємствами, установами, фізичними особами з питань фінансової діяльності.

В теоретичному аспекті фінансовий менеджмент представляє собою систему розробки і реалізації управлінських рішень щодо формування, розподілу і використання фінансових ресурсів підприємницьких структур і організацій, обігу їх грошових коштів [2]. В наш час в Україні досить активно йде реформування й удосконалення законодавчої та нормативної бази, правового та фінансово-економічної сфери.

Термін фінансовий менеджмент поєднує в собі дві поняття “фінанси” та “менеджмент” і безпосередньо стосується господарюючого суб’єкта. Фінанси за своїм економічним змістом – складова економічних явищ і процесів, економічної системи в цілому.

Відштовхуючись від теоретичних даних економічної теорії фінанси трактуються як система економічних, грошових, виробничих відносин. Згідно з цими теоретичними положеннями спочатку існують економічні, грошові відносини, потім на них накладається категорія фінансів, з чого і виводиться її економічна суть [3]. Проте зарубіжні науковці стверджують, що фінанси виступають як невід’ємна частина ринкової економіки.

В Україні фонди фінансових ресурсів на макрорівні – це валового внутрішній продукту й національний дохід, на мікрорівні – виручка й прибуток. ВВП або валовий внутрішній продукт є узагальненою вартістю кінцевих товарів, що були виготовлені усередині держави за конкретний визначений період. Згадаємо, що в свою чергу валовий національний дохід включає в себе ВВП та Сальдо первинних доходів.

Поняття менеджменту і фінансів застосовують, коли темою для обговорення є підприємницької діяльності. Хоча воно означає певну функцію, сферу діяльності людей, науку. Підприємництво розглядає це поняття як систему економічного управління, фінансовий апарат управління, форму підприємницької діяльності.

Система економічного управління базується на розумінні особливостей функціональних підсистем управління, результатах фінансового обґрунтування, раціональному управлінні грошовими потоками, оптимальній системі бюджетування.

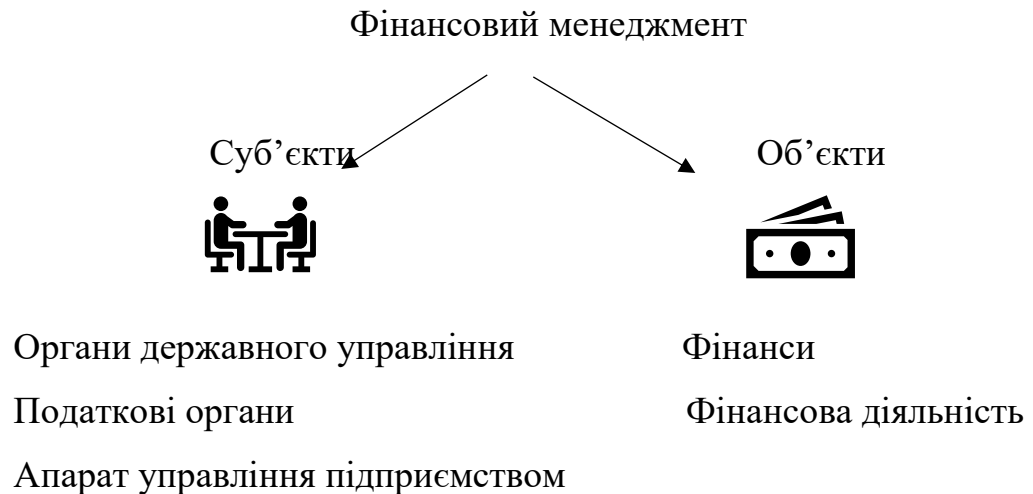


Рис. 1.1. Структура фінансового менеджменту

*Джерело: сформовано автором за [4]*

Апарат управління – це сукупність організаційних структур, що здійснюють керування фінансами.

Фінансовий менеджмент складається з є суб'єктів управління (органи державного управління, податкові органи, апарат управління підприємства, тобто охоплює всі рівні управління) та об'єктів управління (фінанси, фінансова діяльність, мається на увазі економічні відносини, що опосередковані обігом грошей) [4].

Фінансовий менеджмент є загальною складовою менеджменту підприємства. Адже, фінансовий менеджмент дозволяє більш ефективно досягнути виробничі (програма виробництва і збуту, якість виробничих, матеріальних, фінансових ресурсів, місце розміщення виробництва, його потужність), економічні (оборот і його структура, структура витрат, прибуток, рентабельність, дивіденди), фінансові цілі (платоспроможність,

ліквідність, інвестування, фінансування, фінансова структура) господарюючого суб'єкта.

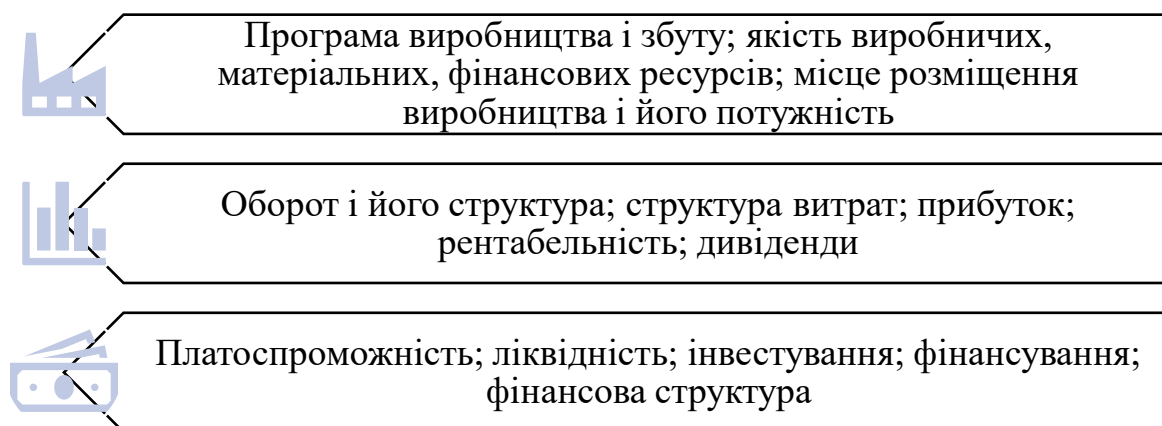


Рис. 1.2. Цілі фінансового менеджменту

*Джерело: сформовано автором*

Крім того, фінансовий менеджмент дозволяє виявляти й аналізувати взаємозв'язки між цілями підприємства та координувати їх.

За для досягнення цілі реалізації послідовного процесу керування фінансами використовують фінансовий механізм.

Фінансовий механізм - це сукупність форм і методів, за допомогою яких забезпечується здійснення розподілу, перерозподілу, контролю фінансів; створення, мобілізація і використання децентралізованих і централізованих грошових доходів, фондів і резервів.

Сенс, що несе механізм фінансового менеджменту можна розглядати з двох підходів, що наведені в табл. 1.1 «Підходи до поняття фінансового механізму підприємств» [5].

Таблиця 1.1

Підходи до поняття фінансового механізму підприємств

Перший підхід	Другий підхід
Полягає в тому, що під фінансовим механізмом розуміють	Другий підхід до розгляду поняття “фінансовий механізм”

Продовження табл. 1.1

Перший підхід	Другий підхід
<p>функціонування безпосередньо фінансів підприємств.</p> <p>Матеріальним відображенням фінансових відносин є грошові потоки. Організація цих потоків, порядок їх здійснення відбувається за певними правилами, певними напрямками, що і характеризує фінансову “техніку”.</p> <p>На підставі даного підходу і виходить розуміння фінансового механізму як організаційного відображення фінансових відносин. Такий підхід до визначення фінансового механізму відображає внутрішню організацію функціонування фінансів підприємств.</p> <p>Однак, це цілком точно втілюється в понятті “організація фінансів”, і ототожнювати це поняття з фінансовим механізмом недоцільно.</p>	<p>полягає в тому, що його розуміють як сукупність методів і форм, інструментів, прийомів і важелів впливу на стан та розвиток підприємства.</p> <p>Цей підхід відображає зовнішню дію функціонування фінансів підприємств, характеризує фінанси як вирішальний фактор впливу апарату управління на економічний стан підприємства.</p>

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [5]*

Фінансові методи - це способи впливу фінансових відносин на господарський процес. Фінансові інструменти є невід’ємною складовою процесів фінансового забезпечення та фінансового регулювання що, в свою

чергу, мають свої важелі впливу. Важелі первинного впливу, що діють у процесі відрахування частини доходів (податки, внески, відрахування) та вторинного впливу, що діють шляхом збільшення доходів (банківські позички, бюджетні субсидії). Класифікація фінансових методів представлена на рисунку 1.3 «Фінансові методи» [6].

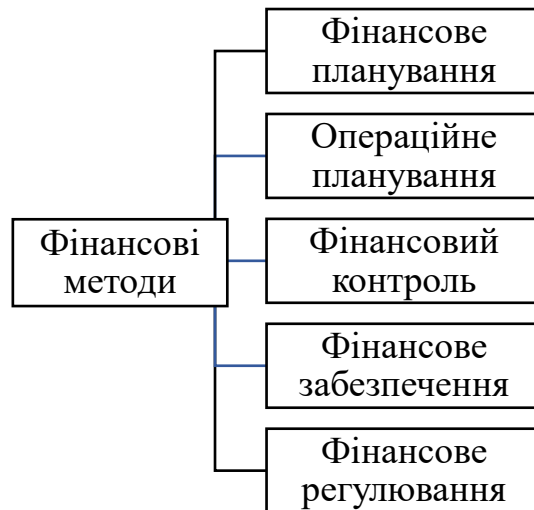


Рис. 1.3. Фінансові методи

*Джерело: сформовано автором за [6]*

Фінансове планування являє собою систему розробки, формування та складання планів використання фінансових ресурсів на підприємницькому рівні, а оперативне управління передбачає процес реалізації стратегічних планів для досягнення чітко виявленої мети.

Ще одним видом фінансових методів є фінансовий контроль, що в наукових колах розглядається як перевірка правильності вартісного розподілу ВВП і НД за відповідними фондами грошових коштів та їх цільовим використанням.

Фінансове забезпечення – це різноманітні фонди фінансових ресурсів, що створені за для виробництва і реалізації продукції та робіт, а також для фінансування інших видів діяльності підприємства. Фінансове регулювання - форма нагляду, яка підпорядковує фінансові установи певним

вимогам, обмеженням та керівним принципам, спрямованим на збереження цілісності фінансової системи. Фінансове регулювання реалізується двома можливими варіантами: сальдовим та податковим.

В першому випадку розподіл вартості здійснюється за окремими елементами, серед яких лише один є результативним, а в другому випадку через систему оподаткування як відрахування частини доходів підприємства або організацій, населення і спрямовання цих коштів у бюджет.

Оцінювання фінансового стану підприємства виконується шляхом фокусування уваги на розміщенні коштів, джерелах формування капіталу та фінансовій стійкості підприємства [7].

Таблиця 1.2

## Основні категорії фінансового стану підприємства

Фінансова стійкість підприємства	Фінансова стабільність	Фінансова рівновага
Стан грошових ресурсів правильне використання яких є гарантією стабільності та сбалансованості процесу розширеного віждтворення. Недостатня фінансова стійкість підприємства може привести до його неплатоспроможності, а зайва буде сприяти	Поруч із фінансовою стійкістю за рівнем важливості завжди стоїть фінансова стабільність. Під фінансовою стабільністю слід розуміти можливість підприємства до збереження ним абсолютної або нормальної фінансової стійкості при контролюємій	Досягнення фінансової рівноваги – одна із найважливіших умов забезпечення фінансової стабільності, оскільки зростання можливостей щодо забезпечення приросту власних фінансових ресурсів означає підвищення фінансової стійкості

## Продовження табл. 1.2

Фінансова стійкість підприємства	Фінансова стабільність	Фінансова Рівновага
створенню «зайвих» запасів і резервів, у зв'язку з чим виростуть видатки на їхнє утримання, буде спостерігатися недоотримання прибутку й гальмування темпів економічного розвитку підприємства.	фінансовій рівновазі та одночасно здатність до стійкого економічного росту при врахуванні найбільш значущих зовнішніх факторів . Фінансова стабільність складається з фінансової стійкості та фінансової рівноваги.	та приводить до зростання ринкової вартості підприємства.

*Джерело: складено автором за [7]*

## 1.2. Оподаткування як інструмент фінансового менеджменту

Податковий менеджмент – це частина менеджменту в цілому, а саме частина загальної системи управління ринковою економікою. А ще податковий менеджмент базується на сукупності прийомів та методів організації податкових відносин з метою забезпечення формування доходної частини бюджету та впливу податків на розвиток підприємства. Цей вид менеджменту є комбінацією застосування наукових знань та практики. Об'єктами виступають податкові потоки, а суб'єктом є держава в особі законодавчих і виконавчих органів влади, а також платники податків[8].

Основними завданнями податкового менеджменту є підвищення ефективності заходів податкового регулювання і податкового контролю, мінімізація податкових ризиків, досягнення фінансової стійкості та

платоспроможності суб'єкта управління, розробка нових концепцій оподаткування, які сприяють розвитку бізнесу без шкоди для державних соціальних програм.

Одним з головних аспектів формування державного бюджету є податки. Тобто податкова система України займає важливу роль у реформації, розвитку та становлення держави.

Система оподаткування — сукупність податків, зборів, інших обов'язкових платежів до бюджетів і внесків до державних цільових фондів, що справляються в установленому Податковим кодексом порядку. Простими словами, система оподаткування є регулятором розвитку економіки та інструментом збільшення доходів бюджетів (рис.1.4) [9].

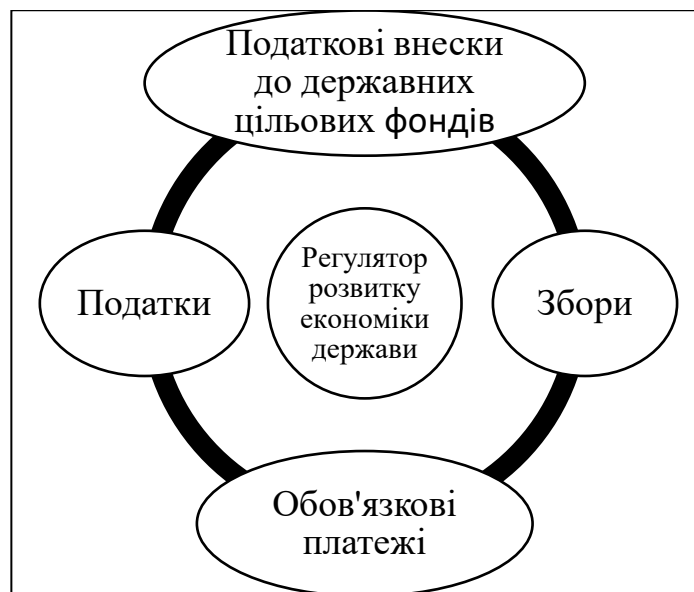


Рис. 1.4. Система оподаткування

*Джерело: сформовано автором за [9]*

Податок - це конкретний платіж, що періодично сплачується до бюджету держави і встановлений вищим органом державної законодавчої влади. Податок встановлюється виключно державою і базується на актах вищої юридичної сили. Використовуючи податкові пільги, держава заохочує благодійність, надає захист малозабезпеченим верствам населення.

Податок повинен стати стимулом до праці, до зменшення витрат, до впевненості у майбутньому ( пенсійні накопичення). Особливість податків в тому що вони сплачуються лише в бюджет країни, а не до інших фондів. Існує декілька основних методів стягнення податків.

Перший метод – це пропорційне оподаткування при якому ставка залишається незмінною навіть при зміні суми оподаткування, а другий метод, а саме прогресивне оподаткування змальовує залежність суми та розміру податку.

Податкова система повинна будуватись на принципах стабільності, рівнонапруженості. обовязковості соціальної справедливості, економного використання ресурсів і охорони навколишнього середовища, економічної доцільності. Податкова система України - це урегульована нормами права сукупність податків, що стягуються на території України [10].

Існує класифікація податків в Україні. Вона представлена на рисунку 1.5 «Класифікація податків» [10].



Рис. 1.5. Класифікація податків

*Джерело: сформовано автором за [10]*

Роблячи акцент на прямих податках, то завдяки ним відбувається економічне функціонування держави і задоволення потреб держави.

Досягнення успіху в економічному розвитку країни при посиленій євроінтеграції на пряму залежить від наявності фінансової основи, що формується із доходів бюджету. За рахунок прямого оподаткування зменшується інфляція та ріст цін, проявляється стимулювання інноваційного розвитку країни в цілому.

Проаналізувавши прямі податки, можна звернути уваги, що надходження податків до бюджету залежить від платоспроможності фізичних осіб та обсягу доходів організацій. Податки мають забезпечувати стимулювання економічного розвитку через їх пониження. Зміна системи податкування має орієнтуватися на зменшення тиску з боку податкової системи для тих платників, які періодично, відповідаючи нормам і всім регулюванням сплачують податки та інвестують кошти в розвиток.

Функціями податкового регулювання економіки є планування, організаційна функція, мотивування або стимулювання, контроль. (табл. 1.3) [11].

Одним з найважливіших досягнень у систематизації податкових інструментів є прийняття Податкового кодексу України. Податковий кодекс України об'єднує всі податкові закони та порядок обчислення і сплати податків та митних зборів (обов'язкових платежів). Крім того, система оподаткування економіки базується на конкретних принципах, які можна поділити на специфічні та загальні. Специфічні забезпечують досягнення цілей і завдань державної податкової політики, а загальні забезпечують високий рівень ефективності управлінської діяльності.

Слід звернути увагу на посилення контролю за наданням законних пільг та впровадженням непрямих методів управління доходами. При цьому слід враховувати податкове регулювання в Україні та вплив оподаткування на економіку. Він враховується через регуляторну функцію в Україні.

Податкове законодавство є важливим і фундаментальним інститутом та правовою основою адміністрування податків.

Таблиця 1.3

## Функції податкового регулювання

Функція	Характеристика
Планування	передбачає створення системи, в якій визначаються цілі національної податкової політики і те, що є найбільш ефективним, на основі визначення та чіткого розподілу повноважень між центральними та місцевими органами влади.
Організаційна функція	полягає у підготовці та затвердженні нормативно-правових актів відповідно до чинного законодавства.
Мотивування (стимулювання)	передбачає реалізацію заходів, спрямованих на досягнення цілей податкового регулювання, визначених системою для економічного та соціального розвитку країни.
Контроль	сприяє досягненню конкретних цілей і завдань та забезпечує систематичний моніторинг повноти та своєчасності сплати податків і зборів з боку державних органів та визначення відповідальності платників податків за їх недотримання. (може бути також малюнком)

*Джерело: складено автором*

Податкове законодавство - це сукупність норм, що регулюють питання оподаткування, мита, відносини щодо встановлення та скасування обов'язкових платежів і відносини, що виникають під час їх сплати, адміністрування податків і зборів та притягнення до відповідальності за податкові правопорушення. Чинне податкове законодавство регулює відносини між державою та платниками податків, державою та органами місцевого самоврядування, державою та податковими органами, податковими органами та платниками податків.

Державна фіскальна служба України є контролюючим органом у сфері оподаткування. Державна фіскальна служба України (ДФСУ) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України і який реалізує державну політику у сфері державної податкової служби, у сфері державної митної справи, з адміністрування єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування податкового, митного законодавства та законодавства з питань сплати єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування [12].

Нормативно-правова база створює певні правові передумови, які знаходять своє відображення у формулюванні та прийнятті нормативно-правових актів з питань оподаткування.

Адміністрування податків - це управлінська діяльність органів ДФС, яка організовує процес оподаткування юридичних та фізичних осіб на підставі законів та інших нормативно-правових актів, що регулюють правовідносини між податковими органами та платниками податків з приводу погашення податкових зобов'язань перед бюджетом. Адміністрування податків здійснюється через права та обов'язки платників податків, встановлені законодавством, податковими нормами та повноваженнями адміністративних органів.

Одним з основних чинників, що негативно впливає на ефективність адміністрування податків і, відповідно, на надходження до бюджету, є неформальна економіка, яка є невід'ємною детермінантною суспільного життя в Україні.

Неформальна економіка негативно впливає на всі сфери - економічну, соціальну, політичну, правову та міжнародну і становить реальну загрозу демократизації суспільних відносин та національній безпеці. Ухилення від сплати податків становить значну частину неформальної економіки. Це явище можна зменшити, створивши податкову систему, яка заохочує платників податків сумлінно виконувати свої податкові зобов'язання.

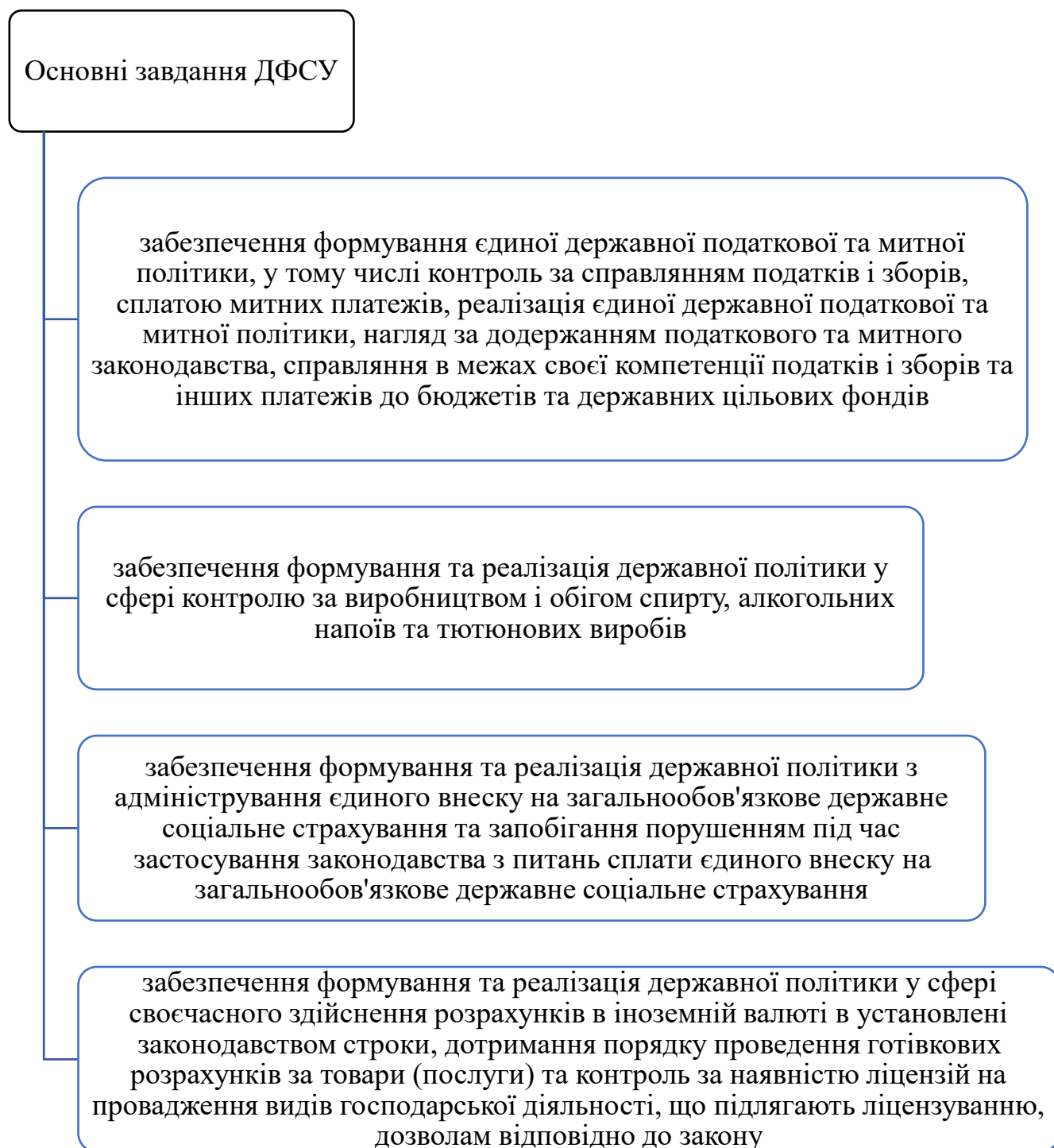


Рис. 1.6. Основні завдання ДФСУ

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [12]*

Спілка платників податків України створена як добровільна, неприбуткова, неполітична громадська неприбуткова організація всіх громадян України на основі єдності інтересів для спільної реалізації прав і свобод платників податків, з метою представництва та захисту їх прав,

економічних, соціальних та інших інтересів на місцевому, регіональному, галузевому та всеукраїнському рівнях, а також координації та інтеграції дій своїх членів у сфері соціально-трудова та економічних відносин.

Податкова система країни має переважно короткострокові цілі, такі як наповнення державного та місцевих бюджетів і використання коштів для задоволення потреб суспільства. Це використання коштів для задоволення потреб суспільства.

Довгострокові цілі податкової політики включають стабілізацію економічної ситуації, забезпечення сталого економічного розвитку та поліпшення соціальних потреб. Кожні п'ять років нова влада запроваджує нові реформи: для покращення добробуту народу.

За останні роки було проведено низку реформ, спрямованих на зменшення податків та кількості необхідних звітів. Впровадження систем електронного подання звітності значно скоротило час, необхідний для сплати податків.

### **1.3. Оподаткування в сегменті національного морегосподарського комплексу**

Розвиток морської господарської діяльності набуває особливого значення у зв'язку зі структурними змінами на міжнародному рівні, з одного боку, та загальним зростанням активності в морському секторі, з іншого. З функціональної точки зору, основні суб'єкти цієї діяльності складають морегосподарський комплекс України.

До речі, морегосподарський комплекс України — сукупність галузей і виробничих об'єктів, пов'язаних з реалізацією науково-дослідної, економічної й природоохоронної діяльності в морях і океанах та забезпеченням захисту територіальних, ресурсних, економічних та інших державних (зокрема геополітичних) інтересів і потреб національної безпеки

України, розвитком зовнішньополітичних морських зв'язків і міжнародного розподілу праці у морській діяльності та освоєнням міжнародних морських ринків, розвитком відповідної соціально-економічної інфраструктури морського типу[13].

Водночас морська діяльність — це діяльність України в галузі вивчення, освоєння і використання Світового океану в інтересах безпеки, сталого економічного та соціального розвитку держави

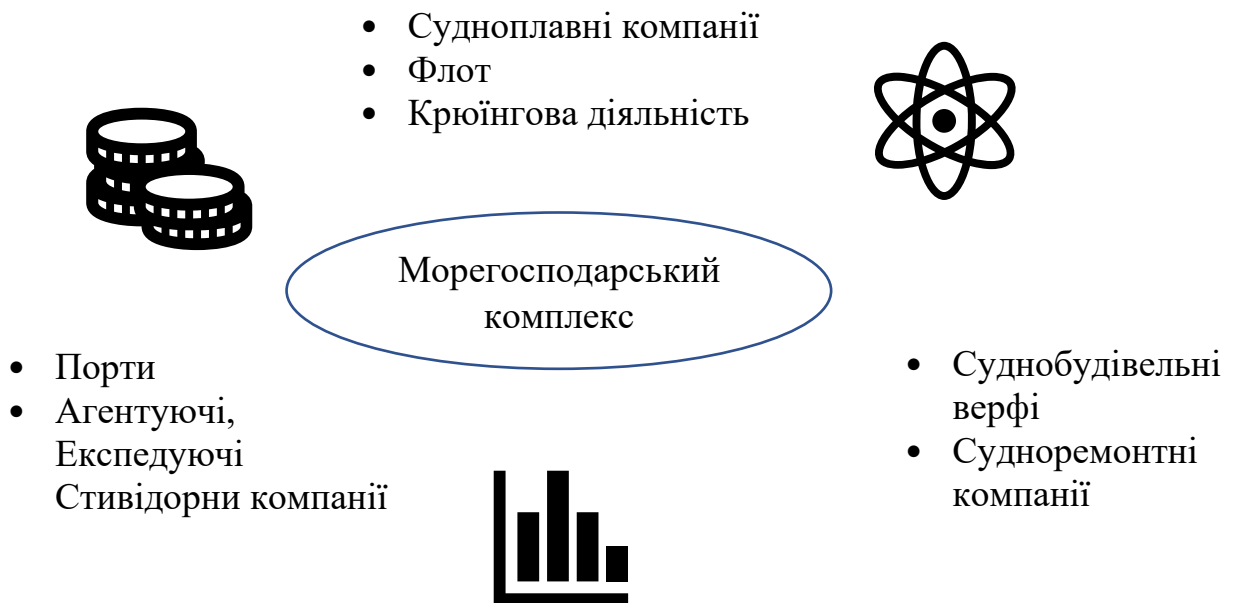


Рис. 1.7. Морегосподарський комплекс

*Джерело: сформовано автором за [13]*

Статус України як морської держави в основному базується на її вигідному географічному положенні, історичній морській орієнтації та інерційному функціонуванні деяких підприємств морського сектору.

Морський сектор складається з універсальних та вузькоспеціалізованих фірм. Їх можна розділити на великі та малі підприємства. Основними сферами діяльності компаній у морському секторі є судноплавство та портове господарство, агентські, транспортні, сюрвейерські, крюїнгові, брокерські та інші послуги.

Функціональну структуру морегосподарського комплексу можна розділити на дві підсистеми, як морська економічна зона, яка безпосередньо пов'язана з морською діяльністю (судноплавство, рибальство) та "прибережна" економіка, яка пов'язана з розвитком прибережних територій.

Розглянемо поняття водний транспорт в цілому. Це такий різновид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів природними (річки, озера, моря, океани, протоки) та штучними (канали, водосховища тощо) водними шляхами і поділяється на морський ( перевезення вантажів та пасажирів морем і використовується для зовнішніх та внутрішніх перевезень) та річковий транспорт ( перевезення внутрішніми водними шляхами).

Метою державного нагляду у сфері внутрішнього водного транспорту є реалізація єдиної національної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики щодо залучення інвестицій та забезпечення захисту інвестицій, інтеграція національної транспортної системи в європейську та світову транспортну мережу та розвивати мультимодальні перевезення, у тому числі міжнародні перевезення за участю внутрішнього водного транспорту, забезпечувати розвиток внутрішнього водного транспорту та внутрішніх водних шляхів в Україні для налагодження зміцнених економічних і торговельних відносин, що забезпечить поступову інтеграцію України до внутрішнього ринку ЄС; розвиток ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту на засадах конкуренції; нагляд та правове забезпечення діяльності внутрішнього водного транспорту; управління державними активами; створення та розвиток інфраструктури внутрішнього водного транспорту; організація міжнародного співробітництва; забезпечення дотримання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища, захист екосистем і задоволення потреб населення, промисловості та сільського господарства.

Логічно обґрунтувати посилення конкурентоспроможності морської інфраструктури країни. Для належного функціонування інноваційного

механізму в Україні морська інфраструктура потребує модернізації, а в деяких випадках і перебудови.

Найбільш ефективним шляхом реалізації такого підходу є забезпечення дієвого державного регулювання морської діяльності з потужною інвестиційною та податковою підтримкою, прискорення розвитку морської інфраструктури України шляхом впровадження перспективних результатів науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, а також сприяння стійкості зовнішньоекономічних інтересів промислових підприємств на світовій арені [14].

Тарифна політика у сфері внутрішнього водного транспорту спрямована на вирішення таких завдань, як створення рівних економічних умов для розвитку господарської самостійності суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність у сфері внутрішнього водного транспорту, незалежно від форм власності та організаційно-правових форм власності. форма ; розширення можливостей суб'єктів господарювання у сфері внутрішнього водного транспорту щодо задоволення потреб споживачів, залучення інвестицій у розвиток внутрішнього водного транспорту та забезпечення його стабільної роботи; стимулювання конкуренції та протидії монополістичним тенденціям суб'єктів господарювання у сфері внутрішнього судноплавства; розширення сфери дії вільних цін; забезпечити баланс між платоспроможним попитом на послуги внутрішнього водного транспорту та розміром витрат, пов'язаних з їх наданням; забезпечення прозорості механізму встановлення тарифів та його прогнозованості; привести рівень цін і тарифів на внутрішньому ринку у відповідність до рівня світового.

За використання річкового порту для надання спеціалізованих послуг близько до причалів, існує певна плата, яка включає в себе витрати на обслуговування суден, встановлення якорів та швартування, а також адміністративні витрати, а також плата за використання гідротехнічних споруд порту.

Розмір оплати та додаткових виплат встановлюється відповідно до рішень двох центральних органів виконавчої влади, один з яких відповідає за транспортні питання, а інший - за економічні питання.

Актуальним питанням залишається розподіл портових зборів з урахуванням тенденцій підвищення фінансової самостійності місцевих бюджетів. На даний час питання сплати портових зборів та зарахування їх сум регулюється Законом «Про морські порти України» [15], а також наказом Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» [16].

Портові збори є винагородою за користування послугами, які порт надає. Більшість людей вважає, що портові збори є способом фінансування різних потреб, пов'язаних з утриманням гідротехнічних споруд та забезпеченням безпеки плавання суден у портах і на підходах до них. Це включає витрати на утримання акваторій, причалів, каналів, молів, хвилеломів, берегозахисних споруд, доків, а також на підтримку маяків, навігаційного обладнання, лоцманських служб, криголамів, систем радіолокаційного управління рухом суден та інше.

Корабельний збір справляється від імені користувачів портових вод та власників операційних вод причалів (якірних стоянок), побудованих до набрання чинності цим законом.

Маяковий збір стягується з державних установ, які організують і забезпечують судноплавство і допомогу на водних шляхах

Так, інвестори вимагають, щоб витрати на розбудовану ними інфраструктуру були компенсовані справедливою системою.

Одним зі способів забезпечення такої компенсації є надання приватним портовим операторам права утримувати певні портові збори на рівні з державою. Серед основних портових зборів в Україні стягуються корабельний, маяковий, причальний, каналний, якірний та санітарний збори. В основному ці збори сплачуються на користь Адміністрації морських портів України (АМПУ) - одне з найбільших державних

підприємств, що має стратегічне значення для економіки та безпеки України [17].

Ставки портових зборів для кожного порту визначаються Державною комісією з питань регулювання транспорту відповідно до затверджених нею методик.

Порядок справляння, обліку та використання портових зборів, за винятком використання адміністративних зборів, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського і річкового транспорту.

Кошти від адміністративних зборів використовуються відповідно до закону. Плата за користування каналами справляється на користь власників каналів. Користування внутрішніми водними шляхами є безкоштовним.

Однак для коротких рейсів, пунктом відправлення або призначення яких є річковий порт (термінал) або інший пункт відправлення (призначення) на внутрішніх водних шляхах України, адміністративні витрати, такі як витрати каналу для міжнародних рейсів, витрати каналу, судові витрати та санітарні витрати, виключаються.

Якщо судно здає забруднюючі речовини в порту, судно сплачує за фактично надані послуги з приймання цих забруднюючих речовин.

Судна, що плавають внутрішніми водами, при здійсненні міжнародного рейсу не звільняються від сплати адміністративних, корабельних (у разі здійснення вантажних операцій), маякових, санітарних, якірних, причальних (у разі користування причалом) та інших зборів у морських портах, де здійснюються процедури транзиту через державний кордон України.

Вплив держави на учасників господарських відносин у функціональній сфері морегосподарського комплексу здійснюється шляхом використання інструментів податкової політики. Реалізація податкового регулювання на макрорівні проявляється через зміну податкового навантаження на окремих платників податків, які відповідають визначеним

критеріям. У випадку з морською галуззю - це забезпечення зацікавленості морських підприємств у розвитку підприємницьких ініціатив, збільшенні обсягів діяльності та підвищенні їх конкурентоспроможності, сприяння раціональному використанню ресурсів та зниження податкового навантаження, забезпечення економічних інтересів підприємств в інноваційному розвитку.

Статус України як морської держави визначається наступним фактом, що українські моряки займають провідні позиції на міжнародному ринку праці на морських судах. Моряки України посідають провідні позиції на міжнародному ринку морської праці. Підготовка моряків, перевірка та отримання кваліфікації, медичні огляди мають опосередкований позитивний вплив на економіку чорноморського - азовського регіонів. Включення до місцевих податків та зборів податку з доходів фізичних осіб сприятиме підвищенню зацікавленості в ефективній взаємодії між податковими органами та платниками податків, підвищенню фінансовій незалежності регіонів.

Людський фактор у морській галузі відіграє найважливішу роль, тому розглянемо стан оподаткування моряків.

Податок на доходи фізичних осіб (далі – ПДФО) – один з важливих складових механізму податкової системи. з початку незалежності України, впевнено і саме цей прямиий податок займає провідну роль в обліковій системі кожного суб'єкта господарювання і являється лідером з надходжень до місцевих бюджетів. Наша держава пройшла досить довгий шлях запровадження податків в економіці, що стало джерелом формування бюджету та регулятором підприємницької діяльності [18].

Історично - це найдавніша форма податкових взаємовідносин між державою та громадянами. Провідна роль у забезпеченні виконання державою функцій щодо регулювання економічних процесів належить податкам. Податки - дуже складна й надзвичайно впливова фінансова

категорія. Це - обов'язковий елемент економічної системи будь-якої держави.

Існують достовірні факти про існування обкладення податками у Древньому Єгипті, Древньому Римі, Вавілонії, Асирії, містах Шумера, в Хетському царстві.

З грудня 1992 року система оподаткування фізичних осіб регулювалась Декретом Кабінетом Міністрів України "Про прибутковий податок з громадян", який діяв до 01.01.2004 [19].

За цей період досить часто відбувалась зміна ставок прибуткового податку з громадян - іноді по кілька разів на рік. Коливання були обумовлені таким факторами, як розвиток ринкових відносин, зміни у формі одержання доходу, вирівнюванням доходів малозабезпечених і високозабезпечених верств населення за допомогою прогресії.

У травні 2003 року було ухвалено Закон України "Про податок з доходів фізичних осіб", яким передбачалися суттєві зміни в механізмі справляння податку з доходів фізичних осіб. Декрет Кабінету Міністрів України "Про прибутковий податок з громадян" втратив чинність, за винятком норм розділу IV у частині оподаткування доходів фізичних осіб від зайняття підприємницькою діяльністю [20].

У грудні 2010 року Верховною Радою України було прийнято Податковий кодекс України (далі – ПКУ), відтоді справляння податку на доходи фізичних осіб регламентується четвертим розділом ПКУ [21].

Об'єктом оподаткування резидента є:

- загальний місячний (річний) оподатковуваний дохід;
- доходи з джерела їх походження в Україні, які остаточно оподатковуються під час їх нарахування (виплати, надання);
- іноземні доходи - доходи (прибуток), отримані з джерел за межами України.

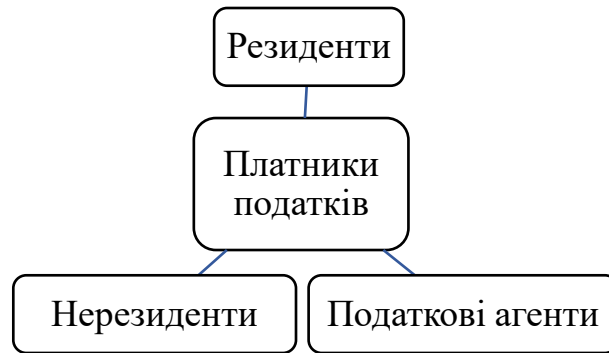


Рис. 1.8. Платники податків згідно ПКУ

*Джерело: сформовано автором за [21]*

Податкового кодексу України дає новий імпульс для зміцнення політичної та економічної стабільності в Україні.

Таким чином, з оглядом на історію становлення ПДФО та пройдені етапи його удосконалення можна побачити позитивні зміни, що відбувалися під час раціоналізації облікового процесу з обліку податку на доходи фізичних осіб.

Доходи моряків України не визнаються заробітною платою за українським законодавством, якщо вони працюють за межами країни. Моряки, які мають трудові договори з іноземними судноплавними компаніями, позбавлені права на відшкодування податків. Якщо їхні права порушуються, моряки мають обмежені можливості або взагалі не мають можливості звертатися до суду для захисту своїх прав. А також є потреба в вирішенні проблеми пенсійного забезпечення.

Тобто метою удосконалення податкової політики України є підвищення її стимулюючої функції, направленої на розвиток економіки, забезпечення доходів державного та місцевих бюджетів, соціального розвитку України.

Звернемо увагу на роботу моряків, майже усі вони працюють на іноземні компанії і не сплачують податки українській стороні. Лише працівники внутрішнього морського транспорту сплачують податки. Із

заробітків моряків відраховується за стандартною ставкою 18% і додатково військовий збір у розмірі 1,5% , в сумі 19,5%.

Податковий кодекс України зобов'язує моряків та інших громадян України декларувати доходи, а саме заробітну плату, отриману в інших країнах.

Проблема в тому, що моряки отримують свою зарплатню від іноземного роботодавця вже з вирахуванням податків, які заплатив за нього судновласник. Платити податки за іноземних моряків у країні реєстрації прапора є базисом для великих судноплавних компаній України. Більш докладно розглянемо в другому розділі дипломної роботи.

## РОЗДІЛ 2

### ОПОДАТКУВАННЯ ЯК ФУНКЦІЯ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

#### 2.1. Динаміка заробітних плат та ставок оподаткування по різних країнах світу

Темпи зростання реальної заробітної плати розраховуються на основі місячної заробітної плати до вирахування податків, а не погодинних ставок оплати праці, які зустрічаються рідше, тому коливання відображають як погодинну оплату праці, так і середню кількість відпрацьованого часу.

Заробітна плата - це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому виразі, яку за трудовим договором роботодавець виплачує працівникові за виконану ним роботу.

Структуризація заробітної плати поєднує в собі наступні її види, такі як основна заробітна плата - винагорода за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці (норми часу, виробітку, обслуговування, посадові обов'язки). Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок (окладів) і відрядних розцінок для робітників та посадових окладів для службовців; додаткова заробітна плата - винагорода за працю понад установлені норми, за трудові успіхи та винахідливість і за особливі умови праці. Вона включає доплати, надбавки, гарантійні і компенсаційні виплати, передбачені чинним законодавством; премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань і функцій; інших заохочувальні та компенсаційні виплати. До них належать виплати у формі винагород за підсумками роботи за рік, премії за спеціальними системами і тд [22].

Проголосивши курс на євроінтеграцію, Україна задекларувала стратегічну мету – «досягнення європейських стандартів життя» , отже і

забезпечення основних державних соціальних стандартів та гарантій на рівні країн Європейського Союзу (ЄС). Однією з таких гарантій є мінімальна заробітна плата, яка застосовується як в Україні, так і в переважній більшості країн ЄС. Це встановлений законом мінімальний розмір оплати праці за виконану працівником місячну (годинну) норму праці. Мінімальна заробітна плата встановлюється одночасно в місячному та погодинному розмірах. Мінімальна заробітна плата є державною соціальною гарантією, обов'язковою на всій території України для підприємств усіх форм власності і господарювання та фізичних осіб, які використовують працю найманих працівників, за будь-якою системою оплати праці. А отже розмір заробітної плати працівника за повністю виконану місячну (годинну) норму праці не може бути нижчим за розмір мінімальної заробітної плати!

Середня заробітна плата — макроекономічний показник, що обчислюється як середнє арифметичне значення заробітних плат певної групи працівників (наприклад, по підприємству, по галузі, по регіону). Розраховується, виходячи із фонду оплати праці працівників (включаючи оплату праці сумісників), премій, надвишок, винагород за підсумками роботи за рік та одноразових заохочень [23].

Середній рівень доходу громадян – це один з показників розвитку економіки держави в цілому, а отже, і свідчення стабільності, високого рівня і якості життя.

Наприклад мігранти, працевлаштовані в Італії, Іспанії, Великобританії, можуть вибрати зручний для себе графік роботи: неповну зайнятість або роботу у вихідні дні.

Якщо розглядати по конкретним країнам, то середня заробітна плата в Польщі часом на березень 2023 року становить 7124 польських злотих. Податки на заробітну плату на пряму залежать від річного доходу платника (прибутковий податок коливається від 18 до 32 %). Також утримуються 9,76% - пенсійний внесок, на випадок непрацездатності – 2,45%, на випадок інвалідності – 1,5% і 9% на медичне страхування [24].

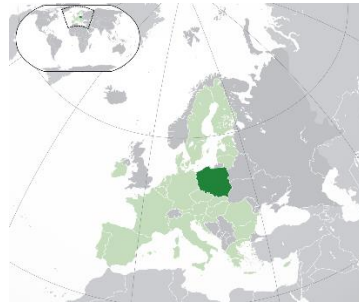


Рис. 2.1. Прапор та карта Польщі

*Джерело: складено автором*

У Нідерландах заробітня плата в середньому 3-4 тисячі євро в місяць. Існує два податкових пороги, такі як 36,93% при річному доході до 74 000 євро та 49,50%, якщо дохід перевищує даний ліміт. Платники податків у цій країні мають досить багато можливостей вирахувати витрати з доходу, а також скористатися численними податковими пільгами [25].

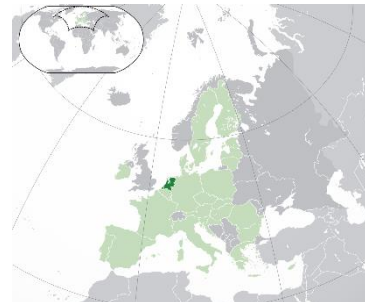


Рис. 2.2. Прапор та карта Нідерландів

*Джерело: складено автором*

Щодо італійського оподаткування, то й тут ставка на ПДФО максимальне утримання може скласти 43% від зарплатні. Податки стягуються без урахування неоподаткованого мінімуму. Якщо річний дохід менше 15000 євро, то податкова ставка 23%, в той час як із зарплатні еквівалентній 75000 євро буде стягуватись 41% податку. Крім податкового податку треба оплатити соціальні внески у розмірі 10-11% з доходів працівника. Існують також муніципальний прибутковий податок у розмірі 0,9-3,3% [26].



Рис. 2.3. Прапор та карта Італії

*Джерело: складено автором*

Податки Канади коливаються від 15 до 33%, але в свою чергу є фіксованими в залежності від заробленої суми в рік. Наприклад, середня заробітна плата становить 27000 канадських долларів, то вона буде сплачувати 15% податків як фіксовану ставку і додатково може буде стягнуто 8-15% провінційного податку [27].



Рис. 2.4. Прапор та карта Канади

*Джерело: складено автором*

Латвійські платники податків сплачують 20% з суми, що не перевищує 1667 євро, а якщо є привищення цього значення, то 23%. Але, якщо річний дохід вищий за 55000 євро, то податок ще вищий, а саме 31,4%. Відрахування на соцстрахування становлять 11% за рахунок працівника та 24,09% з роботодавця. Обчислення прибуткового податку відбувається після утримання соцвнесків [28].

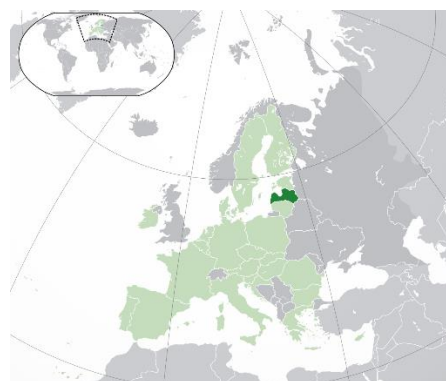


Рис. 2.5. Прапор та карта Латвії

*Джерело: складено автором*

Високі податки – це про Фінляндію. Фінам додатково треба платити 16-23% муніципального податку на зарплатню, 1-2% церковного збору і десь 7% соціальних внесків. На початку 2023 року середня зарплатня складала 3818 євро. Сезонні працівники, що отримують більше 17 євро на добу сплачують податки в розмірі 35 %. Якщо розглядати працівників по довгостроковому контракту, то вони підлягають прогресивному оподаткуванню і додатково відраховуються 0,6% до фонду безробіття, 5,15% - пенсійний та 2,04% є соцстрахування [29].

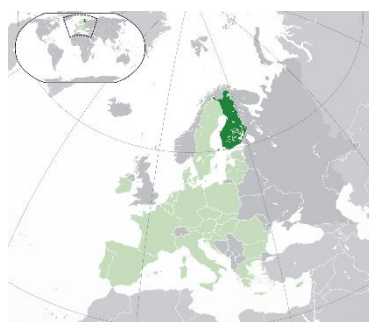


Рис. 2.6. Прапор та карта Фінляндії

*Джерело: складено автором*

Середній дохід від трудової діяльності в Ізраїлі на квітень 2023 року становить 12853 ізраїльських шекелів. Податки сплачують всі

працевлаштовані особи. Якщо дохід на місяць становить 5400 ізраїльських шекелів, то податкова ставка складає 10%, а якщо понад 668000 ізраїльських шекелів, то аж 50%. Якщо дохід перевищує 60% середньої по країні зарплатні, то резидент сплачує додатково 0,05% за медичне страхування, 7,5% (роботодавець) та 7% (працівник) за національне страхування, якщо дохід менший вказаного відсоткового значення, то медичне страхування - 0,031%, а національне страхування з роботодавця становить 3,4%, а з працівника – 0,4% [30].



Рис. 2.7. Прапор та карта Ізраїля

*Джерело: складено автором*

В США практикується погодинна оплата, на початку червня 2023 середня плата становила 28,33 долари. Розміри податкових відрахувань в кожному штаті затверджують на рівні місцевого законодавчого зібрання. Прибутковий податок на федеральному рівні становить мінімум 10% при річному доході до 9700 доларів на рік, а все що понад 510300 доларів вже буде оподатковуватись 37%. На рівні штату стягується 0-13,3%; внески на соціальне страхування створюють 6,2 % з працівника та 6,2% з роботодавця, та 2,9% як внесок на страхування здоров'я в сумі з обох сторін. Додатковий місцевий ПДФО стягується не в усіх штатах. В деяких регіонах він відсутній, а в восьми регіонах працює фіксована ставка [31].

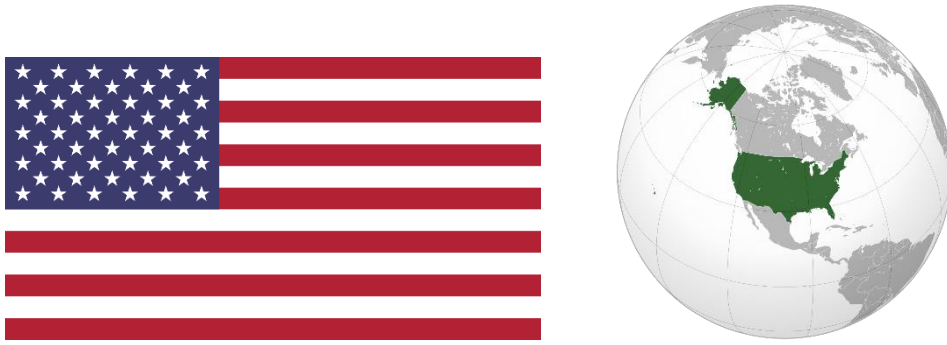


Рис.2.8. Прапор та карта США

*Джерело: складено автором*

В Німеччині зі збільшенням доходів ставка прибуткового податку зростає. Величина податку залежить від податкового класу.

Всього шість податкових класів. Перший клас - неodrужені та незаміжні, що не мають дітей, другий – батьки-одинаки, третій – сімейні люди, що уклали шлюб або перебувають в цивільному шлюбі, але мають значну різницю в доходах, четвертий – як і в третьому класі, але з однаковим доходом, п'ятий – люди в офіційному шлюбі або зареєстрованих цивільних стосунках, шостий – для людей, які мають декілька робочих місць.

Існує два види податків для фізичних осіб : податок на прибуток та соціальні внески. Якщо річний дохід становить приблизно 9 000 євро, то податок не застосовується, від 9 000 до 55 000, то податок 14%, якщо більше 55 000 євро – 42%, але якщо сума більша за 250 000, то застосовується найбільший податок у розмірі 45%. Далі приблизно 40% знімається на соціальні внески ( по 20% з працівника та роботодавця).

Якщо громадянин є вірянином, то додатково він сплачує 8-9% церковного податку. Також є солідарний податок у розмірі – 5,5% [32].



Рис. 2.9. Прапор та карта Німеччини

*Джерело: складено автором*

Європейське оподаткування та рівень оплати праці дуже різниця з українською системою. Беззаперечним можна вважати проблему пошуку шляхів реформування податкової політики на основі включення до євроінтеграційних процесів з урахуванням поточного стану розвитку економіки. Економіка України перебувала у стані кризи довгий проміжок часу і тільки в останні роки отримала певні можливості до економічного зростання.

Таблиця 2.1

Розмір податків в залежності від країни

Країна	Оподаткований дохід на рік	Розмір прибуткового податків
Фінляндія	17600-26400 євро/рік	6%
	26400-43500 євро/рік	17,25%
	43500-76100 євро/рік	21,25%
	Від 76100 євро/рік	31,25%
Нідерланди	До 73031 євро/рік	36,93%
	Понад 73031 євро/рік	49,50%
Польща	Від 27000 євро/рік	18-32%

Продовження табл. 2.1

Італія	До 15000 євро/рік	23%
	Більше 75000 євро/рік	41%
Канада	Менше 35000 євро/рік	15%
	35000-71500 євро/рік	20,5%
	71500-110000 євро/рік	26%
	110000-158000 євро/рік	29%
	Понад 158 000 євро/рік	33%
Латвія	До 1667 євро/місяць	20%
	До 55000 євро/місяць	23%
	Понад 55000 євро/ місяць	31,4%.
Ізраїль	Від 1300 євро/місяць	10%
	До 2200 євро/місяць	14%
	Не більше 3180 євро/місяць	21%
	До 4900 євро/місяць	31%
	До 10700 євро/місяць	34%
	До 16500 євро/місяць	48%
	Понад 16500 євро/місяць	50%
США	До 9700 доларів/рік	10%
	Понад 510300 доларів/рік	37%
Німеччина	До 9000 євро/рік	0%
	9000-55000 євро/рік	14%
	Більше 55000 євро/рік	42%
	Більше 250000 євро/рік	45%

*Джерело: складено автором*

Отже, розглянувши податкову систему європейських країн, їх реформи та принципи, можна зауважити на те, що у системі оподаткування кожної окремої країни є свої особливості, які можна і потрібно враховувати при проведенні реформування податкової системи України. Адже будувати

податкову систему самостійно дуже важко, тому, доцільно використовувати досвід інших країн; детально розглянути реформи, що були проведені, концепції їх проведення та результати цих реформ.

Дослідження еволюції податкової системи повинно використовуватись для створення ефективної системи оподаткування, за для запобігання повторення помилок і прорахунків, які вже не раз негативно впливали на економічний розвиток держав.

## **2.2. Міжнародний досвід оподаткування моряків**

В минулому розділі ми зазначили, як працює податкова система різних країн світу. Євроінтеграція є провідним чинником реформування податкової системи України. Сучасне економічне становище країни вимагає максимальної уваги до ситуації на ринку праці моряків. Ринок моряків має міжнародний характер через попит сформований шляхом аналізу рівня мобільності та універсальності праці.

Заробітні плати моряків європейців підлягають оподаткуванню, що не скажеш про українських моряків. Податковий резидент— це фізична чи юридична особа, яка підлягає оподаткуванню на підставі того, що проживає там, має нерухомість, або центр життєвих інтересів або на підставі реєстрації для юридичної особи. Тобто статус податкового резидента визначає, в якій країні ви платитимете податки на весь свій дохід. Іноземець має проживати більше 183 днів на рік аби почати сплачувати податки країні в якій він перебуває.

Польща має вільний вихід до Балтійського моря, тому попит на морську силу не спадає. Морськими воротами країни є порти Гданськ, Гдиня, Щецін, Свіноуйсьце. Польські моряки сплачують такі ж податки, як і поляки, що працюють за іншими спеціальностями. Загальний податок що

стягується з моряка становить приблизно 17-32% від заробітної задекларованої плати. В середньому кожний моряк сплачує 25%. Додаткові кошти можуть стягуватись в залежності від прапора під яким він працює. Але загальна кількість податків і чиста заробітна плата не відрізняються від зарплатні, наприклад, офісного працівника. В Польщі працює система декларування заробітку в податковій, якщо моряк має “self-employed” контракт. Тобто, це такий тип контракту розповсюджений в Європі, коли найманий працівник сплачує податки самостійно і не мають прав і обов’язків найманих працівників.

У системі Нідерландів моряки сплачують податки, що становлять майже половину їх. Але завдяки якісній системі населення може скористатись соціальними пільгами. Найбільшим портом є Роттердам, що має вільний вихід до Північного моря. Основний напрям діяльності порту — обслуговування нафтопереробних заводів, а також підприємств вугільної і металургійної промисловості. Крім того, порт має автомобільні та контейнерні термінали.

Транспортна система Німеччини розвинена, густа, комплексна і максимально модернізована. Найбільші порти - Гамбург, Бремен, Росток, Вісмар, Варнемюнде, Штральзунд, Засніц. Головний нафтовий порт – Вільгельмсхафен [33]. Торговий флот нараховує більше 2000 сучасних суден. На водний транспорт припадає п'ята частина вантажоперевезень, що виділяє країну за цим показником в Європі. Україна має угоду з цією країною про уникнення подвійного оподаткування. Практично це означає, що, працюючи в Німеччині, ви маєте сплачувати податки з доходів там, і не сплачувати їх в Україні. Що ж стосується моряків німців, то в середньому вони сплачують майже 50% податків з доходів фізичних осіб в цілому, але все залежить від річного доходу особи, тому податки в країні індивідуальні.

Латвійські ж моряки мають одну велику перевагу. Якщо вони працюють на судні під європейським прапором, то податок за це з них не знімається. Натомість вся заробітна платня декларується і оподатковується

у розмірі 20-23% і додатково 1% на профспілку. Морські порти Латвії розташовані на узбережжі Балтійського моря. Латвія має три великих порти — Лієпайський, Рижський і Вентспільський, та сім малих портів — Скулте, Мерсрагс, Салацгрива, Павілоста, Роя, Юрмала і Енгуре.

Італійські мореплавці в середньому отримують не більше німецьких колег, тому податки більш менш схожі за кількістю. Головні морські порти країни: Аугуста, Кальярі, Генуя, Ліворно, Спеція, Таранто, Трієст, Венеція. Більше 600 суден торговельного флоту налічується у розпорядженні Італії, що є яскравим показником розвитку потенціалу країни на ринку морських перевезень.

Говорячи про Україну, то торговельний флот країни майже не існує. За роки незалежності нашої держави український флот скоротився більше ніж у 15 разів, що є недопустимим в умовах євроінтеграційного процесу.

Поточний стан українського флоту можна охарактеризувати як катастрофічний – океанський риболовний та круїзний флоти в Україні вже фактично відсутні. Можна описати і стан суднобудування, коли українські підприємства фактично не приділяють уваги створенню нових суден.

Поки що Україна ратифікувала Конвенцію про уникнення подвійного оподаткування, яку також ратифікувало понад 70 країн. Порядок та умови сплати прибуткового податку різняться залежно від умов із кожною конкретною державою [34].

Якщо говорити про Кіпр, Сполучені Штати Америки, Туреччину, Канаду, Кувейт податок має бути сплачений у державі за місцем громадянства працівника. Щодо Китаю, Об'єднані Арабські Емірати, Ізраїлю відрахування має буде здійснене у державі за місцем знаходження роботодавця. Греція, Корея, Великобританія впровадила оподаткування у державі, резидентом якої є підприємство, що використовує судно.

Країна, що підтвердила уникнення подвійного оподаткування, визнає, що сума податків, сплачена роботодавцем за межами України, вважається сплатою податків в Україні. Коли ж країна не ратифікувала наведену вище

інформацію, моряку доведеться повторно сплатити податок на дохід фізичних осіб вдома.

Моряк може сплачувати податки в Україні, щоб мати фінансову підтримку та пенсійне забезпечення, коли досягне певного віку. Наша держава надає право отримання пенсії за віком громадянам, що досягли віку 60-65 років в залежності від гендеру. Пенсійний вік визначається набутим особою робочий стаж. Так, для отримання пенсії після досягнення у 2023 році 60 років необхідно мати не менше 30 років страхового стажу, після досягнення 63 років – не менше 20 років, 65 – не менше 15.

Мореплавець може взяти в своєї компанії-судновласника офіційний папір про суму сплаченого податку, і переклавши на державну мову, надати данні до податкової служби за місцем реєстрації громадянина. В такому разі пенсійний збір зніматиметься протягом всієї подальшої робочої діяльності.

Судновласника, що є представником іншої країни не можливо притягнути до відповідальності сплати податків за українських моряків в Україні, бо судновласник є платником податків за себе, свої доходи та майно, за співробітників, у країні своєї реєстрації.

В реаліях сьогодення дієвого механізму щодо сплатити податків моряками не існує. Через те, що відсутні шляхи виявлення неплатників, податковий орган не може точно визначити розміри доходів моряка. Відомості про реальні доходи моряка є тільки у роботодавця.

У цьому випадку податківці вважатимуть моряка резидентом, оскільки резидентом є фізична особа, яка має місце проживання в Україні. Під місцем проживання розуміються житлові будинки, квартири та інші придатні для проживання місця, де особи проживають постійно, переважно або тимчасово у відповідній житловій зоні. Далі, якщо особа має місце проживання також в іноземній державі, вона вважається резидентом, якщо має тісніші особисті чи економічні зв'язки (центр життєвих інтересів) в Україні.

У разі якщо держава, в якій фізична особа має центр життєвих інтересів, не можна визначити, або якщо фізична особа не має місця

проживання в жодній державі, вона вважається резидентом, якщо знаходиться в Україні не менше 183 днів протягом періоду чи періодів податкового року.

Крім того, достатньою умовою для визначення місцезнаходження центру життєвих інтересів фізичної особи є місце проживання членів її сім'ї або місце реєстрації юридичної особи, що стане підставою для безумовного визначення податковими органами моряка статус резидента.

Моряки не можуть бути віднесені до самозайнятих осіб (особливо фізичних осіб-підприємців), оскільки фізичні особи реалізують права підприємницької діяльності за умови реєстрації права власності на державну власність у встановленому законом порядку.

Таблиця 2.2

## Ставки та форми оподаткування моряків у різних країнах

Країна	Особливість оподаткування
Польща	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Загальний податок з моряка становить приблизно 17-32% від заробітної задекларованої плати.</li> <li>• Додаткові кошти можуть стягуватись в залежності від прапора під яким він працює.</li> <li>• Працює система декларування заробітку в податковій, якщо моряк має “self-employed” контракт.</li> </ul>
Нідерланди	<ul style="list-style-type: none"> <li>• майже 50% податків з доходів</li> <li>• Можна скористатись соціальними пільгами.</li> </ul>
Німеччина	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Моряки німці сплачують майже 50% податків з доходів, але все залежить від річного доходу особи, тому податки в країні індивідуальні.</li> </ul>

## Продовження табл. 2.2

Латвія	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Якщо вони працюють на судні під європейським прапором, то податок за це з них не знімається.</li> <li>• Натомість вся заробітна платня декларується і оподатковується у розмірі 20-23% і додатково 1% на профспілку.</li> </ul>
Італія	Податки схожі на податки Німеччини

*Джерело: складено автором*

Підприємництво – це самостійна, ініціативна, систематична та ризикована господарська діяльність, яка здійснюється суб'єктами господарювання з метою досягнення економічних і соціальних результатів та отримання прибутку. Відносини між судновласником і екіпажем є трудовими, що дає податковим органам право не розглядати моряків як самозайнятих.

Платники податку, які отримують доходи від неоподатковуваних агентів та іноземні доходи, зобов'язані включити такі доходи до загального річного оподаткованого доходу та подати податкову декларацію за наслідками звітного податкового року, а також сплатити податок з таких доходів [35].

### **2.3. Розвиток морського сегменту країн ЄС та України як основа оптимізації податкової системи**

На розвиток морегосподарського комплексу активно впливають, а також задіяні та зацікавлені всі країни Європейського Союзу. Морегосподарський комплекс – це територіальне поєднання об'єктів морської індустрії, які, використовуючи ресурси моря і прибережної

інфраструктури для досягнення цілей свого функціонування та задоволення потреб суспільства. Європейські держави мають велику кількість виходів до моря, що дає змогу розвивати економіку країн та підвищувати рівень життя громадян.

Рівень розвитку промисловості, попит на перевезення вантажу морем, транспортна необхідність – це фактори, що впливають на розвиток портової інфраструктури. Європа – це територія, що омивається водами двох океанів, Північного Льодовитого і Атлантичного, і 9 морями – Північним, Норвезьким, Середземним, Чорним, Червоним, Егейським, Мармуровим, Балтійським, Азовським. Морська торгівля сприяє розвитку мореплавання. Могутність морських держав обумовлюється причиною зростання попиту на перевезення вантажів у різних напрямках.

Діяльність різних країн у Світовому океані пов'язана не тільки з морською торгівлею, а й з морським промислом, науковими дослідженнями, морським буксируванням, військовими діями, боротьбою з піратством, работоргівлею тощо. Усе це накладає на всі країни обов'язок розробити правила поведінки у Світовому океані, які сприятимуть розвитку людства. Країни Європи, які мають вихід до Світового океану : Франція, Іспанія, Бельгія, Литва, Норвегія, Болгарія, Хорватія, Албанія, Німеччина, Голландія, Польща, Ісландія, Греція, Словенія, Румунія.

Морські перевезення, особливо торговельні, мають переважно міжнародний характер. На нього впливає національне та іноземне законодавство, відповідно до міжнародної правової практики та міжнародних угод, і проводиться в морських районах з різними правовими системами. Під морським правом країн ЄС слід розуміти сукупність правових норм, наявних у міжнародному та національному морському праві, що регулюють діяльність, пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів і багажу, здійснення різних видів морського рибальства та рятування. і буксирування, забезпечення охорони навколишнього

природного середовища, інші господарські, адміністративні та цивільні правовідносини, пов'язані з судноплавством.

Предметом морського права є сам транспортний процес, який є загальними та специфічними закономірностями виникнення, розвитку та функціонування морського транспорту як специфічного суспільного явища.

Держави – члени ЄС різняться розміром територіального моря та континентального шельфу. Чи мала кількість держав межують із міжнародними протоками, ведуть промислове рибальство у відкритому морі тощо. Національні інтереси щодо морської політики часто необхідно узгоджувати з більш широкими й глобальними інтересами та цілями за для зростання Європи.

Морська політика Європейського союзу взаємопов'язана з іншими політиками, такими як навколишнє середовище, мобільність в транспорт, енергетика, регіональна політика, підприємництво та внутрішній ринок. Інтеграція політики має на меті збалансованіший підхід до морських питань.

В рамках транспортної політики Європейського Союзу реалізується проєкт зі створення європейського безбар'єрного морського транспортного середовища. Його задачею є усунення перешкод для внутрішньої торгівлі та розширення внутрішнього ринку ЄС для морського транспорту за рахунок спрощення адміністративних процедур [36].

На рисунку 2.10 якраз і представлено європейське безбар'єрне морське транспортне середовища (Франція, Іспанія, Бельгія, Литва, Норвегія, Болгарія, Хорватія, Албанія, Німеччина, Голландія, Польща, Ісландія, Греція, Словенія, Румунія).

Слід підкреслити важливість регулювання в секторі морського транспорту. Європейське об'єднання є найбільшою торгівельною зоною через який пролягає шлях морських перевезень. В свою чергу кількість морських кордонів становить 30% території.

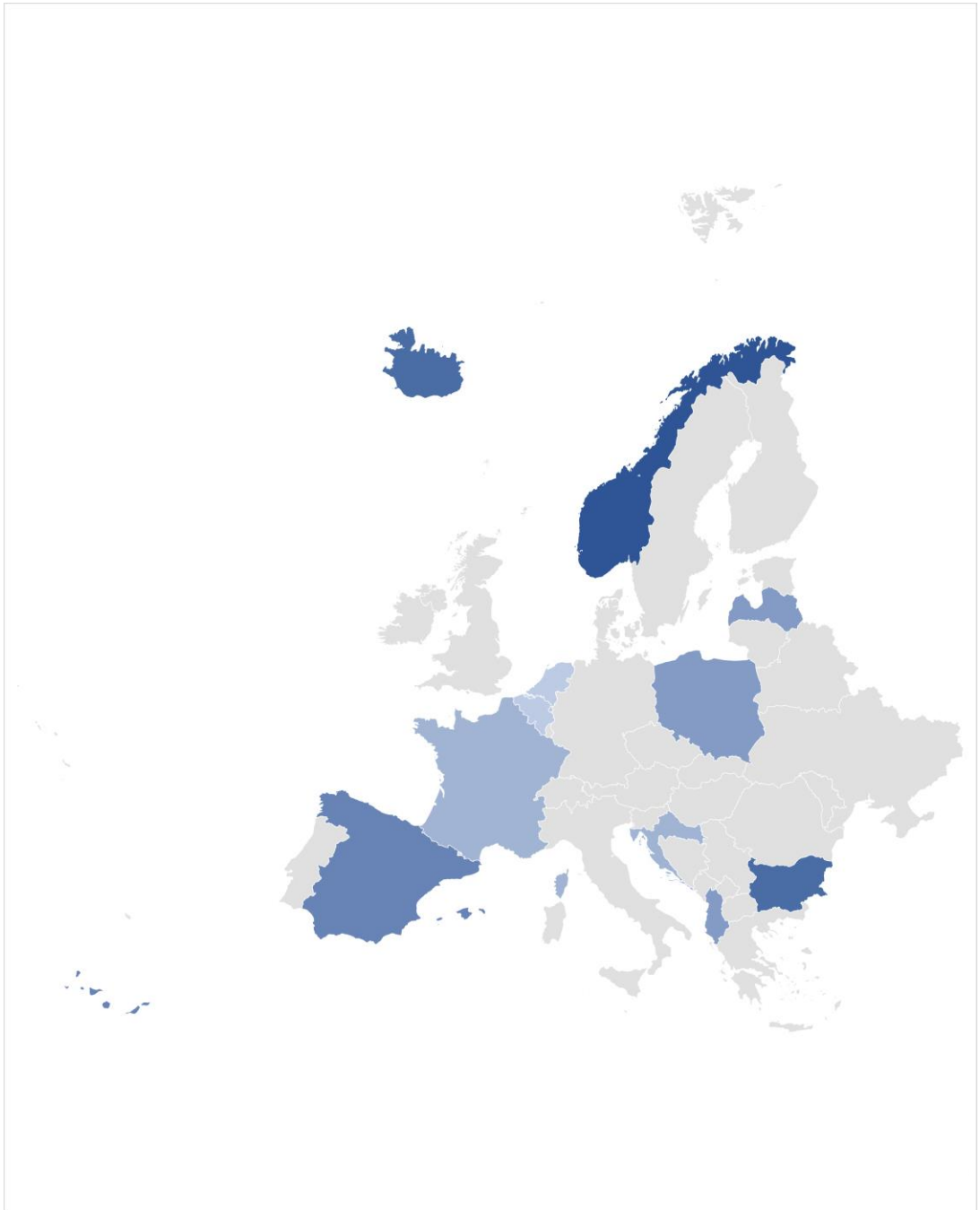


Рис. 2.10. Європейське безбар'єрне середовище морського транспорту

*Джерело: сформовано автором*

Процес регулювання відносин у сфері формування економічних відносин потребує підвищення конкурентоспроможності.

Конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури – це повноцінна система економічних, адміністративних, науково – технічних та

інших процесів та є базисною вимогою для успіху функціонування транспортної структури.

Новим, вищим ступенем інтернаціоналізації господарської діяльності та інших сфер життєдіяльності суспільства є глобалізація. Вона є основоположником нових ринків, формування інтересів і суперечностей та форм ринкової поведінки. Глобалізація в цілому виступає в ролі інтеграційного і уніфікаційного процесу та має об'єктивний характер, що дає змогу виступати їй як закономірним етапом світового розвитку, який займає місце у всіх сферах життя населення. Глобальності неможливо позбутися через зростаючу щільність контактів у сфері міжнародної торгівлі, революцію комунікаційно-технологічних зв'язків, проблеми руйнування довкілля.

Велику роль у формуванні морської галузі відіграє забезпечення екологічної безпеки під час здійснення перевезень. Міжнародна екологічна безпека являє собою системний і багаторівневий процес інтеграції, регіоналізації, лібералізації та демократизації міжнародних відносин, складові механізму якого формують комплекс екологічних умов існування людства і впливають на функціонування природоохоронних інституцій, екологічних організацій, спричиняючи створення спеціальних режимів взаємовідносин країн з метою упередження екологічних небезпек. Цей процес набуває гнучкості, динамічності та трансформації при залученні більшої кількості країн світу до екологічної діяльності, активізації процесу укладання договорів природозахисного характеру, створенні національних і міжнародних структур, які координують природоохоронну діяльність, екологічну політику як у регіонах, так і в масштабах усієї планети.

Посилення партнерства України з країнами ЄС вимагає активізації потенціалу морського сектору національної економіки. Сучасний стан і тенденції функціонування морегосподарського комплексу України свідчать про зниження конкурентоспроможності підприємств морської галузі з причин стагнації виробничих потужностей та втрати частки транспортного

ринку, скорочення потенційних можливостей розвитку галузі внаслідок загострення кризових явищ та відсутності програм комплексної підтримки морської індустрії, втрату лідерства в обслуговуванні експортно-імпортних вантажопотоків, застарілу портову інфраструктуру та нестачу спеціалізованих терміналів, скорочення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, відсутність програм мотивації та стимулювання працівників морської галузі тощо.

Основними завданнями морегосподарського комплексу України визначають:

- процес створення сприятливих нормативних, фінансових і податкових умов для розвитку морської сфери;
- ринкове саморегулювання морської галузі, ліквідація або перепрофілювання частини підприємств суднобудування і судноремонту, які не можуть витримати ринкової конкуренції;
- залучення інвестицій для розвитку морських портів та об'єктів їх інфраструктури, передача підприємств портової галузі та частини об'єктів портової інфраструктури, зокрема, в концесію;
- підвищення конкурентоспроможності транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку водних транспортних послуг; підвищення рівня використання транзитного потенціалу та прискорення інтеграції вітчизняного транспорту в європейську транспортну систему;

Основними моментами які гальмують конкурентне середовище є великий рівень корупції, недоліки в законодавстві, політична нестабільність. Негативні тенденції у конкурентному середовищі пов'язані передусім із сповільненням ринкових реформ, широким використанням адміністративних методів.

Ринок морського транспорту - ринок продуктів морського транспорту, в тому числі ринок вантажних і пасажирських перевезень. Ринок вантажних перевезень часто поділяють на відкритий і закритий. Відкритий ринок вантажних перевезень - це та частина міжнародного морського

вантажопотоку, де участь у перевезеннях не обмежена будь-якими обмеженнями і відбувається в умовах відносно вільної конкуренції. У сфері відкритих ринків вантажних перевезень виділено такі основні форми організації морського транспорту, як лінійна та шлюзова, що визначає особливості формування конкурентних переваг судноплавних компаній [37].

Здобутки Україною від транспортної євроінтеграції принесуть такі результати, як збільшення можливості доступу до ринків, підвищення кількості обсягу перевезень та експорту транспортних послуг, примноження капіталу, модернізація інфраструктури, пряме постачання ресурсів з ЄС, бюджетна підтримка, покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств, покращення стандартів надання послуг з перевезення та рівня безпеки транспорту, зменшення бар'єрів у економічних справах з Європейським Союзом.

Щодо витрат на євроінтеграційний процес, то їх кількість на пряму залежить від необхідності приведення рівня транспортних послуг, інфраструктури до відповідних стандартів, та покращення конкурентоздатності українських транспортних компаній, утворення та упровадження нової регуляторної та законодавчої бази.

Найважливішу роль у підвищенні інноваційного розвитку відіграють інноваційна активність та рівень інформатизації ППД, оскільки частина витрат підприємств спрямована на освоєння нових видів продукції, нових технологій, автоматизацію виробництва, а також підвищення рівня його інформатизації для вдосконалення управління перевантажувальним процесом[38].

Зростання складності портових операцій призводить до диверсифікації та інтенсифікації землекористування. Необхідно знайти нові можливості взаємовигідних відносин між портом та містом. Розглянемо на прикладі Європейських держав, приклади інноваційних рішень.

Таблиця 2.3

Заходи для розвитку інноваційного потенціалу підприємств портової діяльності

Заходи для підвищення ефективності	Характеристика
Постановка інноваційної мети	Висувається здатність підприємств до вивільнення ресурсів на досягнення інноваційної мети, оскільки поточну діяльність воно не припиняє, підкреслюють складність моделювання процесу управління цією процедурою у зв'язку з мінливістю зовнішнього середовища та особливостями проблем внутрішнього середовища підприємства
Планування	Найбільшого значення набуває здатність менеджменту чітко та з високим ступенем спрацьованості можливих варіантів розвитку ситуації здійснювати планування потреби в ресурсах, необхідних для реалізації інноваційних цілей, тобто незамінною є можливість обліку безлічі факторів, як зовнішніх, так і внутрішніх, що впливають один на одного.
Придбання ресурсів	Окремим випадком придбання ресурсів як процедури формування інноваційного потенціалу підприємства є вивільнення ресурсів з операційної діяльності підприємства

## Продовження табл. 2.3

Процес нарощування	Потрібно визначити місце розглянутого етапу, оскільки процес нарощування відбувається безперервно, часом навіть у прихованій формі (наприклад, підвищення навичок персоналу або формування так званих прихованих знань)
--------------------	---

*Джерело: сформовано автором за [38]*

Порт Амстердаму, зіткнувся із серйозним викликом стрімкого зростання міста. Керівництво шукає стратегії підвищення цінності порту для спільноти та бізнесу, одночасно намагаючись збалансувати потребу у багатоцільовому використанні землі міста. Ця проблема сформує майбутні тенденції успіху портів, які підвищать ефективність використання своїх територій та стануть ще потужнішим драйвером інновацій та джерелом доходів для прилеглих міст, але порти, які не впораються з цим завданням, перестануть існувати та будуть поглинені містом.

У країнах Азії підвищується рівень технологічності виробництва та запит на дешеву робочу силу. Це впливає на зміни попиту на торгові маршрути, судна та розташування портів. Тому в майбутньому зміни у темпах зростання попиту та пропозиції на регіональному рівні стимулюватимуть інтенсивність діяльності портів у країнах Азії, а порти обслуговуватимуть більше невеликих суден та коротких маршрутів для забезпечення локальних виробничих процесів.

Існують сотні прикладів портів, які перефокусували свої стратегії на цифровізацію, використання відновлюваних джерел енергії, розширення діяльності у провідних секторах економіки або виходу на нові. Тип стратегії повністю залежить від місцевого контексту та очікуваного рівня попиту у регіоні. Тому розвинуті порти фокусуватимуть увагу на технологіях та сталому розвитку та порти, що розвиваються, спрямовуватимуть свої

зусилля на вирішення інших завдань, таких як подальший розвиток і розширення базової портової інфраструктури.

Найближчими роками морська індустрія активно розвиватиметься. Майбутнє світової портової та судноплавної галузі все ще залишається невизначеним, але слід очікувати істотних змін у чотирьох важливих напрямках, а саме: торговельні шляхи, конкурентна позиція портів, екосистеми та розподіл вантажопотоків. Ці тенденції вплинуть на діяльність кожного учасника цього ринку [39].

## РОЗДІЛ 3

### НАПРЯМИ ВДОСКНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ МОРЯКІВ

#### 3.1. Порівняльна характеристика рівня заробітних плат оффшорного и оншорного штаффа в Україні

Професія моряк є відомою по всьому світу. В залежності від спеціалізації моряки можуть бути розділені на конкретні професії, наприклад: капітан, механік, матрос, тощо.

Екіпаж судна є ієрархією, що складається з капітана, суднових офіцерів, боцмана, матросів, мотористів. У судновій команді виділяються дві категорії: рядовий та офіцерський склад [40].

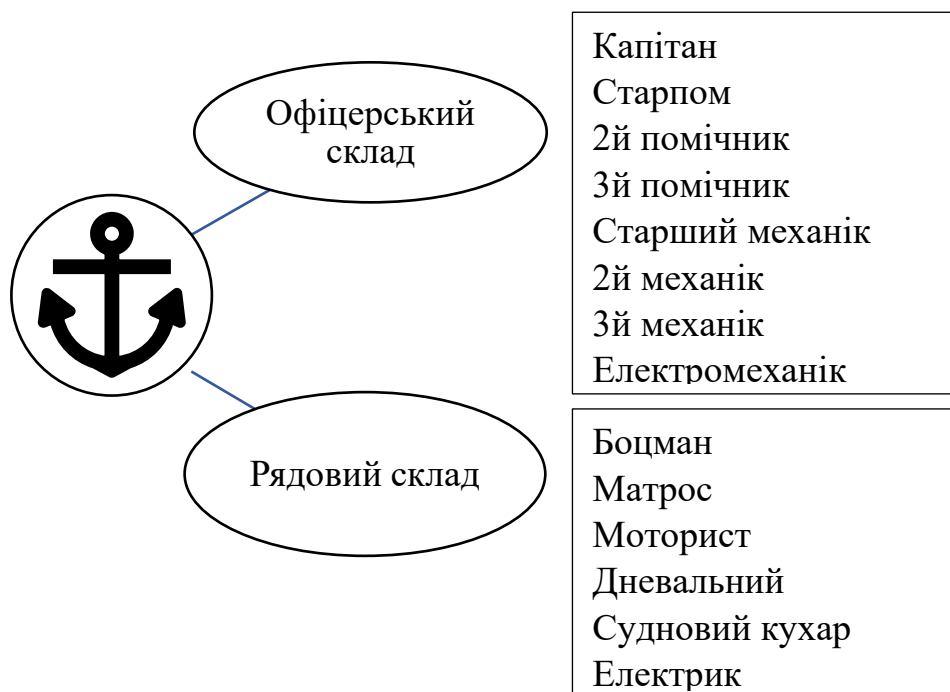


Рис. 3.1. Рядовий та офіцерський склад

*Джерело: сформовано автором за [40]*

Наведені на рисунку 3.1 лише основні морські спеціальності. На рефрижераторному судні є механік рефрижераторних установок, рибальському – тралмейстер. На круїзних суднах працюють стюарди, аніматори, модератори розважальних шоу, перукарі, масажисти.

Висока заробітна плата – ключова перевага морських професій. Середня відпустка моряка далекого плавання приблизно дорівнює тривалості перебування у морі, тому дохід становить приблизно половину зароблених коштів. Але у рейсі моряки перебувають на повному забезпеченні та не витрачають кошти на харчування, одяг та інші витрати.

Заробітна плата українських моряків, як і фахівців морських професій у всьому світі, залежить від типу, розміру судна, флоту, кваліфікації, лояльності судовласника, тривалості контракту.

Зарплата залежить від досвіду роботи. Моряки з різним досвідом і навичками поводження з обладнанням можуть вимагати вищу зарплату. Під час співбесіди, якщо у вас є досвід, ви можете переконати роботодавця, що ваші професійні якості заслуговують на найвищу зарплату.

Якщо моряки уклали контракт безпосередньо з агентством з працевлаштування моряків, зарплата може бути вищою, ніж пропонує агентство. Деякі контракти передбачають додаткові виплати за надурочні роботи.

Інтерес до роботи, старанність і бажання постійно підвищувати свою кваліфікацію сприяють кар'єрному зростанню і, в кінцевому підсумку, підвищенню заробітної плати. Морський сектор - це великий і конкурентний ринок, де кожен моряк може знайти задовільні умови і поборотися за хороші посади.

В табл. 3.1 наведені актуальні дані з розмірами середніх заробітних плат, що вказані на офіційних сайтах компаній з працевлаштування моряків. Більш детальну інформацію можна отримати шляхом аналізу кожної позиції по конкретному виду судна за його тоннажем, видом та прапором під яким воно ходить.

Так як українські моряки працюють на іноземні компанії, а це означає що і заробітну плату вони отримують в іноземній валюті.

Як вже було вказано раніше в минулих розділах дипломної роботи, вони не сплачують податки в Україні, а сплачують їх країні на яку працюють, або в якій перебувають (невраховуючи Україну) більше 180 днів.

Таблиця 3.1

Заробітна плата на місяць моряків в залежності від посади та типу судна

Посада	Контейнеровоз	Балкер	Танкер
Капітани	7500 -10500 \$	5300-11060\$	9000 -20000\$
Старші механіки	3000-10200\$	4700-10500\$	9000 -16000 \$
Старші помічники капітана	3500-8500\$	3700-8000\$	5500-13000 \$
Помічники капітана	1500-7800\$	1300-4200\$	2600-5250\$
Механіки	2500-8600\$	2200-8300\$	3065-12600\$
Електромеханіки	1690-7400\$	2500-8000\$	4500-7500\$
Матроси	1080-2700\$	996-3000\$	1200-2300\$

*Джерело: складено автором*

Натомість звичайні українці стикаються з проблемою – маленькі заробітні плати, відносно високі податки. Офіційна заробітна ставка в нашій країні не відповідає європейському зразку.

В таблиці 3.2 розглянемо заробітну плату працівників кріїнгового агенства, всі дані взяті з офіційних сайтів пошуку роботи та конвертовані в доллари для більш зручного порівняння.

Таблиця 3.2

Заробітна плата на місяць працівників крюїнгових агенств в залежності від посади

Посада	Заробітна плата
Директор крюїнгового агенства	1363 - 2181\$
Крюїнг – менеджер ( або інспектер з працевлаштування кадрів)	818 - 1227\$
Асистент крюїнг – менеджера ( або помічник інспектора)	220 - 550\$
Юрист	681 - 1090\$
Бухгалтер	545 – 954 \$

*Джерело: складено автором*

Крюїнг надає великий спектр послуг, тому і спеціалістів більше, ніж наведено в таблиці вище. Вказана заробітна плата базових посад зазначена без відрахування податків. Якщо моряки підпорядковуються законодавству країни на яку працюють, то українські співробітники працюють відповідно українському законодавству і при офіційному працевлаштуванні сплачують 19,5% податків щомісяця. Тобто якщо заробітна плата директора крїнгу є приблизно 1400\$ без податків, то після відрахувань, працівник отримає 1127\$, що при порівнянні з заробітною платою моряка відповідна особі на посаді матрос.

Війна вплинула на всі сфери життя українців, у тому числі на економічну складову. За останній рік повсякденні витрати українців суттєво збільшилися. Ціни зросли і на продукти харчування, і на автомобілі та нерухомість. При цьому офіційна зарплата майже не змінилася. Багатьом

українцям довелося виїхати за кордон та облаштовувати побут у сусідніх державах. Однак витрати у країнах ЄС виявилися ще вищими.

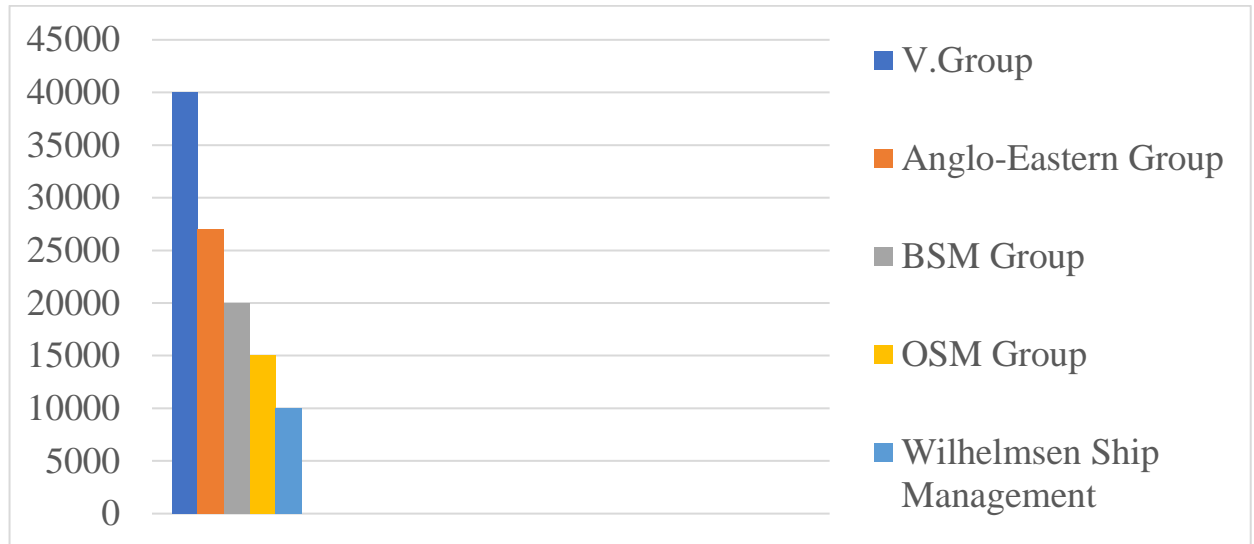


Рис.3.2. Найпопулярніші кріюінгові компанії в Україні

*Джерело: складено автором*

Виходячи з відкритих даних, орієнтовні щомісячні витрати в Україні на людину становлять близько 14,3 тис грн (390 доларів). Це без витрат на оренду житла. Цей показник вираховувався за даними великих і середніх міст. До прикладу, у Києві вартість життя вища за середню – 16,9 тис грн або близько 460 доларів.

Проаналізуємо витрати за місяць офісного працівника з заробітною платою 20 000 гривень (545 \$) , що отримані після податкових відрахувань. Від початку 2023 року середній тариф за місячне проживання в однокімнатній квартирі в Україні зріс на 7,1%, і у квітні цього року становив 6101 грн (166\$) [41]. Найвищі ціни в Закарпатській, Лівівській та Київській областях. Проаналізувавши сайти аренди квартир, найбільш оптимальні варіанти знаходяться в спальних районах міст, нехай варіант, що ми оберемо буде 8000 грн (218,18\$) на місяць. До цих коштів треба додати комунальні послуги, що на даний момент становить 1000-1200 грн (27,27- 32,72\$) без опалення. І на разі в працівника лишається 10 800 грн (294, 54\$) , які треба

розподілити на покупку їжі та речей , дозвілля, проїзд, відкласти частину на збереження та лишити гроші на екстрені випадки. Тобто офісний працівник має прожити місяць на суму приблизно 294 долари , що в середньому отримує моряк на посаді старший механік в день. З першого погляду здається, що моряки єдині, хто може жити спокійно в незалежності від підвищення цін в державі, але це не так. Про недоліки законодавства і правових аспектів моряків вже було вказано в минулому розділі.

Таблиця 3.3

Витрати офісного працівника з заробітною платою 20 000 грн на місяць

Витрати	Сума витрат
Оренда квартири	8000 грн
Послуги з обслуговування дому та комунальні витрати (без опалення)	1000-1200 грн
Продукти, одяг, дозвілля, проїзд та інше	10 800 грн
20 000 грн або 545 \$	

*Джерело: складено автором*

Попередній рік став переломним моментом для економіки України і мав великий вплив на 2023 рік. Велика кількість українців втратили роботу через закриття підприємств або вимушеної міграції в інші міста та країни . Проте деякі професії залишаються затребуваними, а деякі будуть дуже актуальними і надалі.

Робота ІТ-секторі завжди була і досі є однією з найбільш найбільш оплачуваних в Україні. В останні роки відкрилося багато компаній, які готові надавати робочі місця програмістам без профільної освіти та досвіду роботи. Програмісти-початківці можуть отримувати від 500 до 1000 доларів на місяць, досвідчені - понад 3000 доларів, що еквівалентна морським професіям.

Провідну позицію на ринку праці займає інженерія, що дозволяє отримувати високу заробітну плату у бідь-якій сфері. Найпопулярніша позиція наразі стала інженер-механік. Дефіцит таких фахівців особливо гостро відчувається в Європі та арабських країнах. Як наслідок, такі фахівці мають найвищі доходи.

Графічні дизайнери та розробники отримують в різних країнах різні заробітні плати. Це яскравий приклад того, як творчі люди можуть монетизувати свій потенціал в сучасному інформаційному суспільстві. В Україні дизайнери можуть розраховувати на заробітну плату розміром до 300 тисяч гривень в рік, а за кордоном – 50-70 тисяч доларів [42].

Таблиця 3.4

Середня заробітна плата в Україні в залежності від професії

Професія	Середня заробітна плата, що пропонують компанії
HR, управління персоналом	21252 грн
IT, WEB фахівці	25739 грн
Консалтинг	28333 грн
Логістика, доставка, склад	18745 грн
Офісний персонал	19250 грн
Реклама, маркетинг, PR	20561 грн

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [42]*

Тобто нема необхідності проводити все життя в морі, аби заробляти великі гроші.

### **3.2 Порівняльна характеристика життєвого рівня європейських моряків та берегового персоналу**

Заробітна плата моряків залежить від їх національності. Найвищі ставки – у офіцерського складу із США, країн Євросоюзу у нафтогазовому, офшорному секторі. Ставки офіцерів із країн, що не входять до ЄС, Азії, Африки, приблизно однакові. Заробітні ставки моряків в залежності від посади та типу судна були вказані в таблиці 3.1.

Але загалом заробітна плата моряків і звичайних європейців не сильно відрізняється. Цьому слугує законодавство, що не вирізняє конкретні професії і не має особливу специфіку оподаткування.

Мінімальна зарплата в країнах ЄС – неоднозначна категорія. У одних державах цей показник існує, в інших – відданий на розсуд роботодавців та профспілок. Наприклад, мінімальна заробітна плата в Люксембурзі становить 2508,24 €, а в Румунії – 604,41€. Але вона все одно вища, ніж середня заробітна плата в Україні, що становить 166 € на місяць.

Сім'я з трьох осіб в Болгарії, що не має власного житла і автомобіля, в середньому витрачає 700 – 920 € основних витрат (оренда дво-трикімнатної, комунальні послуги, мінімальне харчування, інтернет, ТБ, оплата зв'язку за два мобільних телефони, садок для дитини и додаткові завдання).

У Румунії середня вартість життя становить 2,6 тис леїв (525 євро), аби прожити місяць у столиці країни, потрібно 3 тис леїв (606 євро). Приблизні місячні витрати на людину в Польщі становлять 2,7 тис злотих (578 євро). Витрати на життя у Варшаві становлять 3 тис злотих (642 євро) В Угорщині середні місячні витрати на людину становлять 219,7 тис форинтів (579 євро). У Будапешті середні місячні витрати сягають 249,7 тис форинтів (658 євро). Вартість життя на людину в Словаччині становить. Щомісячні витрати в Братиславі становлять 707 євро [43].



Рис.3.3. Середня вартість життя в країнах Європи

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [43]*

Для оцінки середньої вартості продуктів у країнах слід сформувати кошик з базового набору товарів: молоко, хліб, яйця, сир, куряче філе, вода.

Роблячи висновок з даних внесених в таблицю 3.4, що ціна за 1 літр молока в Європі сягає 1,01-1,27 євро, за буханку хліба європейці віддають 0,48-1,73 євро, десяток яєць коштує 1,01-3 євро, кілограм сиру коштує 3,98-13,3 євро, куряче філе сягає 6,4-8,86 євро за кілограм, а літр бутильованої води коштує 0,71-1,8 євро.

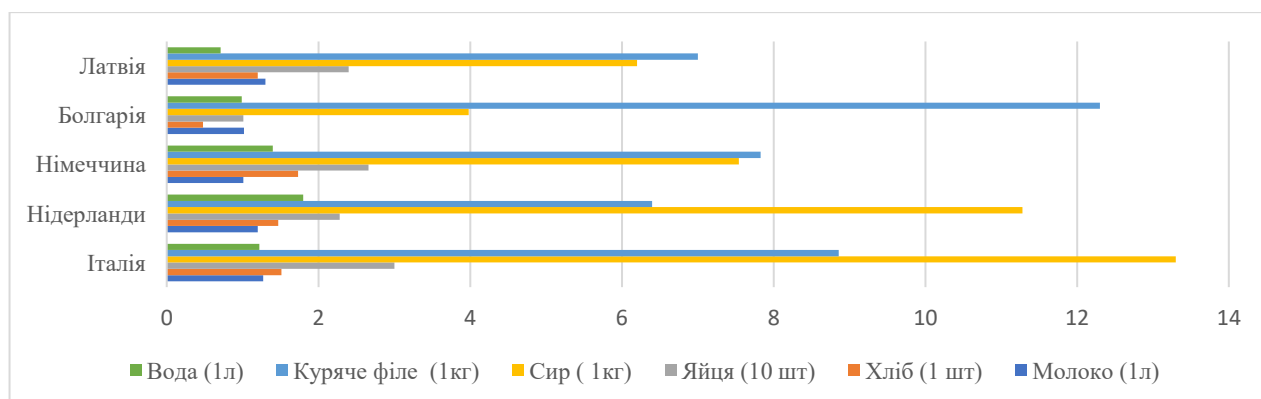


Рис. 3.4. Вартість продуктів з базового кошику в різних країнах в євро

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [43]*

Станом на січень 2023 року встановлену мінімальну заробітну плату мають 22 із 27 країн-членів Євросоюзу. Без національної мінімальної зарплати залишаються Данія, Італія, Австрія, Франція та Швеція. Місячна мінімальна заробітна плата в Європі варіюється від 399 євро до 2 387 євро.

Лідерами за «чистою» середньою заробітною платою у Європі є Швейцарія, Люксембург, Ісландія, Данія, Норвегія, Нідерланди [44].

Таблиця 3.5

Рейтинг 2023 року з найвищими середніми заробітними платами

Країна	«Чиста» середня заробітна плата
Швейцарія	5542 €
Люксембург	4358 €
Ісландія	3528 €
Данія	3233 €
Норвегія	3196 €
Нідерланди	3124 €

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [44]*

Для українців робота за кордоном це шлях до високих зарплат за мірками України, але мінімальних – за мірками Європейського союзу. Якщо ви не володієте мовою країни, в яку переїхали або плануєте переїхати, шансів знайти роботу на "середню" зарплатню зазвичай менше.

Іноземцям непросто знайти роботу в Європі за фахом. Наприклад, якщо ви все життя працювали юристом, то після переїзду до Франції чи Німеччини вам треба спершу вивчити місцеве законодавство і мову, пройти перекваліфікацію, опанувати мову. Дипломи лікарів, які видали не в ЄС, також потребують проходження повторних іспитів та перекваліфікацій. Іноземцям непросто знайти роботу в Європі за фахом.

Тому багато хто працює на роботах не за своїм основним фахом і частіше отримує зарплату, близьку до мінімальної. За рівнем мінімальної заробітної плати європейські країни можна умовно поділити на 3 групи [45].

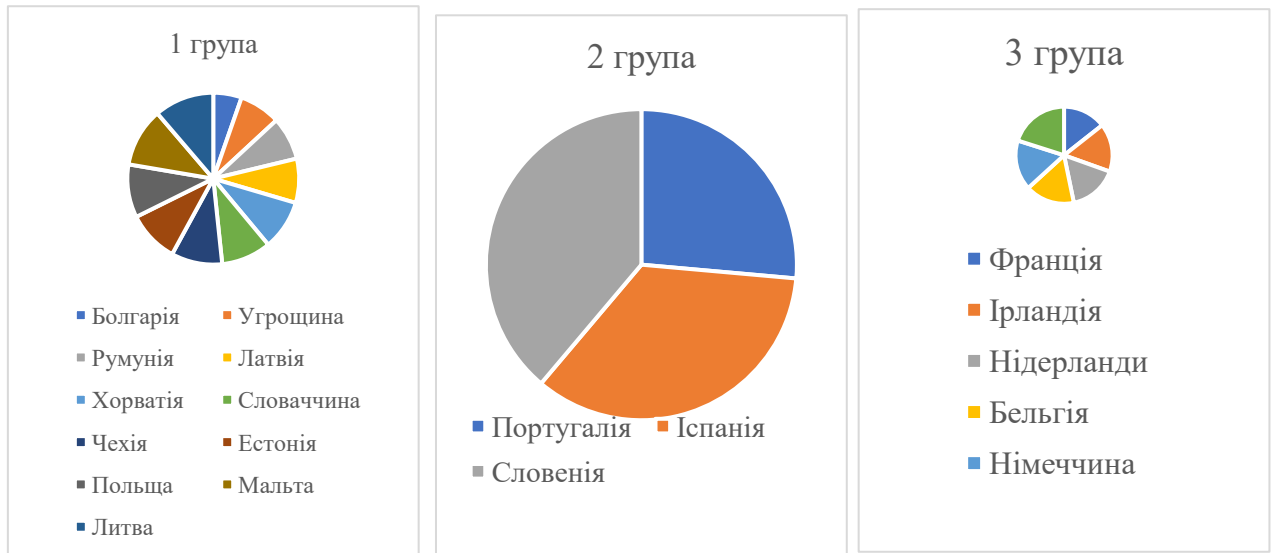


Рис 3.5. Класифікація європейських країн за рівнем мінімальної плати  
Джерело: складено автором за результатами дослідження [45]

За різними даними, до списку найпопулярніших професій країн Європи та північної Америки входять [46]:

- програмісти;
- лікарі та медичні працівники
- економісти, бухгалтери та аудиторів;
- інженери - механіки, проектувальники, будівники;
- юристи;
- маркетингологи;
- дизайнери;
- спеціалісти харчової промисловості – кухарі та технологи;
- менеджери проектів.
- спеціалісти з управління кадровими ресурсами;

Можна зробити висновок, що заробітні плати європейських моряків і європейців з іншими професіями залежать прямопропорційно від законодавства та основних податків. Отже, не треба працювати в морі, аби заробляти кошти, щоб комфортно існувати в Європейській державі громадянину Європи.

Моряки не сплачують якісь особливі індивідуальні податки, а тому підпорядковуються загальному законодавству. Права моряків захищені державою та міжнародними актами, що стосуються морських спеціальностей. Більш детально про охорону праці та права моряків розглянемо в розділі 4.

### **3.3. Напрями та заходи з вдосконалення національної системи оподаткування моряків**

В статистичному огляді European Maritime Safety Agency (EMSA) йдеться, що українці займають друге місце за кількістю офіцерів на європейському морському ринку праці [47]:

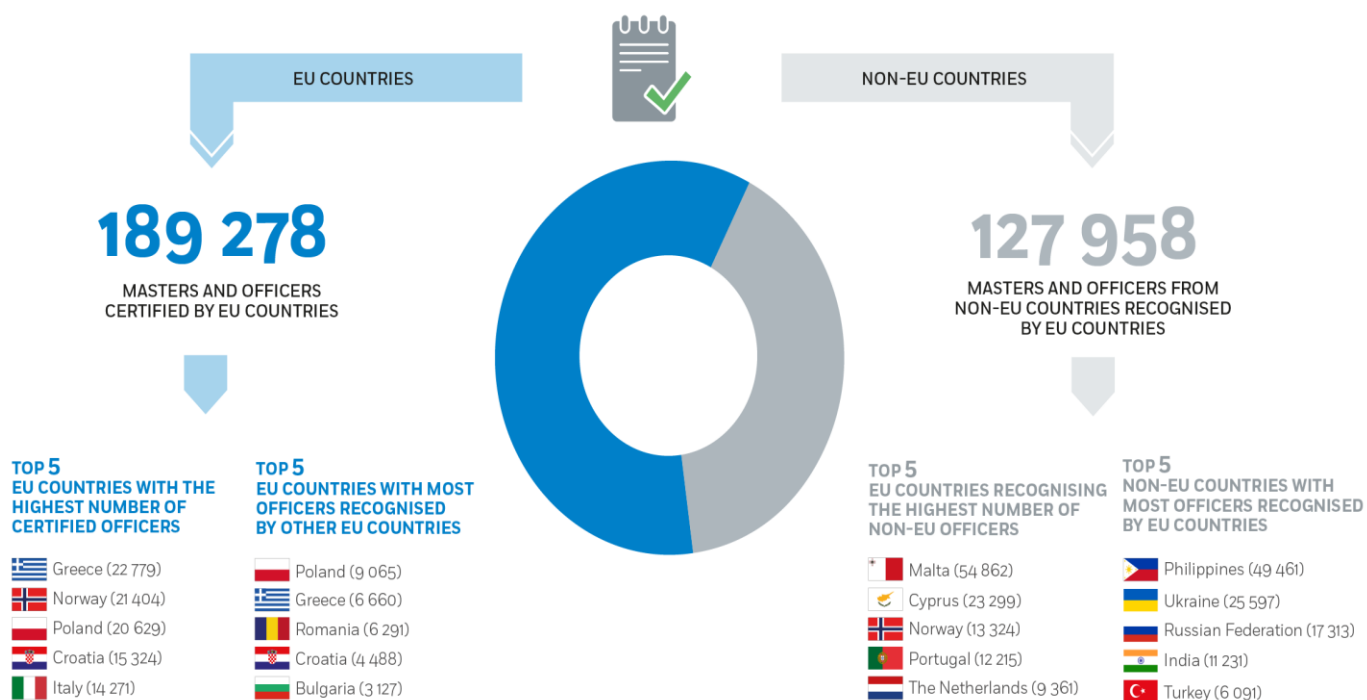
За роки незалежності відбулося різке скорочення українського торговельного флоту. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 року сукупний дедвейт торговельного флоту України налічував 6,18 млн. т, а частка українського флоту у світовому торговому флоті становила 0,9%.

Станом на 1 січня 2021 року дедвейт флоту, зареєстрованого під прапором України, скоротився майже в 16 разів – до 391 тис. т. А частка у світовому торговому флоті зменшилася до 0,02% [48].

За останні роки різниця між збудованими та списаними судами становила 154 одиниці валової місткості, тобто за цей період український флот зменшився вдвічі.

## SEAFARER STATISTICS IN THE EU

A SNAPSHOT OF THE NUMBER OF SEAFARERS HOLDING CERTIFICATES OF COMPETENCY & ENDORSEMENTS ATTESTING RECOGNITION BY EU COUNTRIES VALID IN 2020, AS REPORTED IN EMSA'S STCW INFORMATION SYSTEM



Source: EMSA

Рис. 3.6. Статистика моряків в ЄС

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [47]*

Основні причини стрімкого скорочення тоннажу флоту під українським прапором – це його фізичне зношування, відсутність фінансування будівництва нових суден, високі ставки оподаткування судноплавних компаній, відсутність сучасних заставних схем фінансування будівництва та купівлі суден. Ці та інші причини призвели до занепаду судноплавства і врешті-решт спричинили втрату більшої частини українського флоту та кризи в суднобудівній галузі.

Фактично за «основною спеціалізацією» у 2021 році працював лише судноремонтно-суднобудівний завод «Нібулон».

Окремі замовлення, переважно для іноземних замовників, з'явилися лише на початку 2022 року. Крім того, є часткові перспективи будівництва плавзасобів для ВМС України, хоча основна маса військових кораблів та катерів будуватиметься у наступні роки за кредитні кошти.

Якщо терміново не ухвалити радикальних рішень щодо стимулювання власного суднобудування, то Україна втратить не лише залишки власного флоту, який через 5-10 років потрібно буде списати за технічним станом, а й власну суднобудівну галузь. За відсутності достатніх коштів та доступного кредитування приватні власники змушені купувати за кордоном уживані плавзасоби або брати їх у бербоут-чартер із правом викупу.

Відродження українського торговельного флоту можливе шляхом законодавчої підтримки українських судноплавних компаній, застосування економічно обґрунтованих податкового та митного режимів експлуатації суден, спрямованих на відновлення національного морського торговельного флоту, зокрема: податкового режиму – на рівні не вище від мінімальних податкових умов відкритих реєстрів європейських країн, а митного – згідно з рекомендаціями Світової митної організації.

У структурі вантажного транспортного флоту України, зареєстрованого під українським прапором, найбільша частка припадає на судна для генеральних вантажів – 41,9%, універсальні – 34,9%, танкери – 15,1%, інші – 8,1%.

Понад \$4 млрд щороку моряки привозять до країни. Капітан за рейс тривалістю 6 місяців, може розраховувати на зарплату в 30 000\$. в місяць. Якщо говорити про офіцерський склад, то тут їхній оклад у середньому становить до 4-5-ти тисяч доларів. Близько двох тисяч доларів одержують механіки, які вже три-чотири рази були в рейсі.



Рис. 3.7. Вантажний транспортний флот України

*Джерело: складено автором*

На окрему увагу заслуговує робота на суднах, що перевозять небезпечні вантажі: хімічні речовини, паливо і т.д. Тут навіть рядовий склад набагато вищий, ніж на круїзних лайнерах. Наприклад, моряк-моторист може отримувати на місяць щонайменше дві тисячі доларів. При цьому не варто забувати, що це робота не лише важка, а й небезпечна, тому не завжди заробітна плата може компенсувати проблеми зі здоров'ям у майбутньому.

Моряки не в рівних умовах з іншими громадянами та змушені працювати на іноземців. На відміну від інших українців, потрібно брати довідки за кордоном у судовласників чи бухгалтерів компаній, де вони працюють, і візувати їх в українських консульствах. За порушення в сфері декларування та сплати податків чинним законодавством України передбачена відповідальність, тому чітка система оподаткування несе велике значення для держави та населення.

Податки та збори сплачені за межами України можуть бути зараховані під час розрахунку податків та зборів в Україні. В цьому випадку платник податку зобов'язаний отримати від державного органу країни, де отримується такий дохід (прибуток), довідку про суму сплаченого податку та збору, а також про базу та/або об'єкт оподаткування. Зазначена довідка підлягає легалізації у відповідній країні, відповідній закордонній

дипломатичній установі України, якщо інше не передбачено чинними міжнародними договорами України.



Рис. 3.8. Алгоритм оподаткування моряків

*Джерело: складено автором*

Податкове резиденство - це статус, який передбачає обов'язок сплачувати податки з усіх доходів саме в країні перебування, незалежно від того, в якій країні особа працює та звідки отримує доходи. В більшості країн Європи автоматично стати податковим резидентом можна через 6 місяців (183 днів) проживання, але в деяких країнах достатньо двох місяців, як, наприклад, на Кіпрі. Отримавши статус податкового резидента, моряки з за кордоном повинні сплачувати податки до місцевих бюджетів, навіть якщо такі податки вже сплачені в Україні, що не є позитивною стороною для них самих.

При набутті громадянством податкового резидентства за кордоном, його обов'язок платити податки в Україні не анулюється. І через те, що нашій державі немає процедури виходу зі статусу резидента, персоні мусить платити податки і в Україні, і в іншій державі, в якій здобула статус .

Це право може бути реалізоване моряком якщо податки та збори з його заробітної плати були сплачені у країні, з якою Україна уклала угоду про запобігання подвійного оподаткування (на теперішній час їх біля 70), серед яких такі великі судновласницькі держави, як Греція, Німеччина, Сінгапур, Китай, Корея та інші.

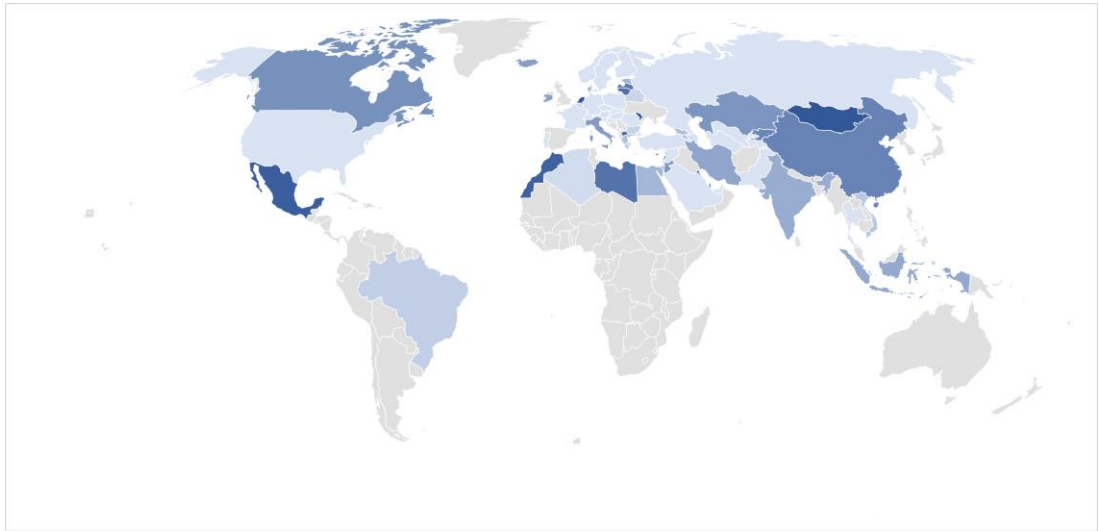


Рис. 3.9. Країни з якими діє договір про уникнення подвійного оподаткування

*Джерело: складено автором*

Після сплати податків роботодавцем за моряка за межами України, то суми таких податків можуть бути зараховані під час розрахунку податків, що підлягають сплаті моряком в Україні. Якщо ставка, за якою було сплачено податки за кордоном менша, ніж в Україні, то різниця підлягає доплаті в Україні.

Наприклад, у Німеччині ставки податку складають 15% (при річному заробітку 9000-55000 євро), 42% - більше 55000 євро та 45% при 250000 євро.

В результаті, на такий закордонний дохід особа має доплатити в Україні:  $18\% - 15\% = 3\%$ . І додатково 1,5% військовий збір.

Якщо ситуація протилежна, Податкова служба України не повертає зайві сплачені податки. Але, слід зауважити, що у більшості країн ЄС ставка податку вища 18%, і тому ПДФО доплачувати не потрібно;

Якщо ж розглядати моряків як фізичних осіб-підприємців, то тут велике значення для економіки країни відіграє Єдиний податок для ФОП. Моряками часто порушується це питання щодо доцільності реєстрації себе як фізичної особи-підприємця (ФОП) з переходом на спрощену систему

оподаткування (3-тя група, ставка єдиного податку становить 5%), щоб таким чином "легалізувати" свої іноземні доходи, але під час воєнного стану вони мають право не платити з 01.03.2022 до його закінчення та дванадцять місяців після завершення за умови, що страховий стаж не буде нараховуватись.

Якщо всі моряки будуть офіційно зареєстровані як самозайняті особи, будуть сплачувати 5 % в місяць та їх сім'ї будуть проживати на території України, за умови уникнення подвійного оподаткування та вільного виїзду з країни, то бюджет країни буде значно збільшуватись.

За наведеними даними на офіційних сайтах з працевлаштування моряків, можна вивести середню заробітну плату по позиціям, використовуючи таблицю 3.1.

$$ЗП_{cp} = \frac{(ЗП_{min} + ЗП_{max})}{2} \quad (3.1)$$

де  $ЗП_{cp}$  – середня заробітна плата, \$;

$ЗП_{min}$  – мінімальна заробітна плата, що пропонує ринок праці, \$;

$ЗП_{max}$  – максимальна заробітна плата, що пропонує ринок праці, \$;

Наприклад, капітан в середньому отримує:

$$ЗП_{cp} = \frac{(5300\$ + 20000\$)}{2} = 12650\$$$

Далі розрахунки по іншим посадам внесені в таблицю.

Таблиця 3.6

Позиція	Середня заробітна плата
Офіцерський склад	
Капітан	12650\$
Старпом	7000\$
2й помічник	5000\$
3й помічник	4000\$
Старший механік	9500\$

Продовження табл. 3.6

2й механік	6500\$
3й механік	4000\$
Електромеханік	6250\$
Рядовий склад	
Матрос	1900\$
Моторист	1707\$
Боцман	2050\$
Електрик	4075\$

*Джерело: складено автором*

Якби моряки були залучені до сплати податків під статусом ФОП, то в місяць в бюджет країни капітан в середньому сплачував би:

$$P_{\text{ФОП}} = (ЗП_{\text{ср}} * 5\%) + \text{ЄСВ}_M \quad (3.2)$$

де  $ЗП_{\text{ср}}$  – середня заробітна плата, \$;

$P_{\text{ФОП}}$  – сума податків сплачених при статусі ФОП, \$;

$\text{ЄСВ}_M$  – ЄСВ за місяць становить 1474 грн або 39,83\$ при курсі 1 \$=37 грн;

Наприклад, капітан в середньому сплачував би:

$$P_{\text{ФОП}} = (12650\$ * 5\%) + 39,83\$ = 672,33\$$$

Далі розрахунки по іншим посадам внесені в таблицю.

Таблиця 3.7

Середні надходження після сплати податків під статусом ФОП в залежності від посади моряків за місяць

Позиція	Середня сума що сплачується як податок при статусі ФОП
Офіцерський склад	
Капітан	672,33\$

Продовження табл. 3.7

Старпом	389,83\$
2й помічник	289,83\$
3й помічник	239,83\$
Старший механік	514,83\$
2й механік	364,83\$
3й механік	239,83\$
Електромеханік	352,33\$
3063,64\$	
Рядовий склад	
Матрос	134,83\$
Моторист	125,18\$
Боцман	122\$
Електрик	243,58\$
625,59\$	

*Джерело: складено автором*

Сумарно виходить на місяць в середньому сплачував би офіцерський склад - 3063,64\$ та рядовий -625,59\$. На рік суми б сягали офіцерський склад – 36763,68\$ та рядовий- 7507,08\$.

Залишається питання з пенсією, якщо Ви підприємець Ви платите до Пенсійного фонду, але для отримання пенсії цього буде мало. Потрібні будуть ще доплати, щоб у майбутньому її отримати пенсійне забезпечення.

Пенсійна реформа в Україні тепер замість трудового стажу передбачає страховий стаж. Для ФОП платників єдиного податку першої – третьої груп базою нарахування ЄСВ є сума, визначена такими платниками самостійно, але не більша за максимальну величину бази нарахування єдиного внеску. При цьому сума ЄСВ не може бути меншою за розмір мінімального страхового внеску на місяць і встановлена у розмірі 22% від мінімальної

заробітної плати для всіх платників єдиного внеску (крім пільгових категорій).

Якщо людина працює в Україні, то обов'язок сплати ЄСВ за неї покладається на роботодавця. Якщо ж людина не перебуває у трудових відносинах в Україні (як у випадку з моряками, які працюють під іноземним прапором), передбачена можливість самостійно сплачувати за себе ЄСВ, для чого необхідно укласти відповідний договір (звернувшись для цього з відповідною заявою до податкового органу за місцем проживання).

На сьогоднішній день діючий податок складає 18% плюс 1,5% військовий збір, так само як і для морських спеціальностей. Але для наочності в роботі розраховано і цю ставку:

$$P_{\text{ЄП}} = ЗП_{\text{ср}} * 19,5\% \quad (3.3)$$

де  $ЗП_{\text{ср}}$  – середня заробітна плата, \$;

$P_{\text{ЄП}}$  – сума єдиного податку, \$;

Наприклад, капітан в середньому сплачував би:

$$P_{\text{ЄП}} = 12650\$ * 19,5\% = 2466,75\$$$

Далі розрахунки по іншим посадам внесені в таблицю.

Таблиця 3.8

Місячні надходження після сплати єдиного податку

Позиція	Середня сума що сплачується як податок при залучені єдиного податку
Офіцерський склад	
Капітан	2466,75\$
Старпом	1365\$
2й помічник	975\$
3й помічник	780\$
Старший механік	1852,5\$

Продовження табл. 3.8

2й механік	1267,5\$
3й механік	780\$
Електромеханік	1218,75\$
10705,5\$	
Рядовий склад	
Матрос	370,5\$
Моторист	332,865\$
Боцман	399,75\$
Електрик	794,625\$
1894,74\$	

*Джерело: складено автором*

Сумарно виходить на місяць в середньому сплачував би офіцерський склад – 10705,5\$ та рядовий -1897,74\$. На рік податки склали для офіцерського складу - 128466\$ та рядового -22772,88\$.

На сьогодні в Україні нараховується 69 тисяч моряків, з яких рядовий склад налічує 30000 осіб, а офіцерський 39000 осіб. Нижче приведено розрахунок скільки податків сплачували б моряки на рік в залежності від методу оподаткування.

$$P_{\text{ЄП/рік}} = P_{\text{ЄП}} * n \quad (3.4)$$

де  $P_{\text{ЄП/рік}}$  – сума єдиного податку, що може бути сплачена офіцерським/рядовим складом, \$;

$n$  – сумарна кількість моряків в залежності від посади

$$P_{\text{ФОП/рік}} = P_{\text{ФОП}} * n \quad (3.5)$$

де  $P_{\text{ФОП/рік}}$  – сума податку при статусі ФОП, що може бути сплачена офіцерським/рядовим складом, \$;

$n$  – сумарна кількість моряків в залежності від посади

Таблиця 3.9

Сума річних податків для офіцерського та рядового складу в залежності від виду оподаткування

	ПЄП/рік	ПФОП/рік
Офіцерський склад	5010174000\$	1433783520\$
Рядовий склад	683186400\$	225212400\$
Всього	5693360400\$	1658995920\$

*Джерело: складено автором*

Звісно для країни кращий варіант другий, бо сума податку виходить набагато більше, а ніж при ФОПі. Але в економічній теорії існують закони згідно з якими є розмір податку, який стимулює підприємницьку та інші види діяльності, а збільшені ставки податку навпаки сприяють відходу підприємців у тінь і від сплати податково. Тому ставка податку має бути справедливою та спрощеною.

У зв'язку з військовим положенням в Україні та бажання у моряків офіційно працювати за кордоном, держава має запропонувати дієвий спосіб мотивації сплачувати податки цю частину населення, а саме прийняти законопроект про виїзд чоловіків за кордон при сплаті внеску. Виходячи із запропонованого, чоловіки повинні будуть відкрити рахунок у державному банку з мінімальним внеском 12 945 грн та поповнювати його щомісяця під час перебування за кордоном на 1 306,5 грн з наданням банку дозволу перераховувати ці внески на спецрахунок ЗСУ.

$$OB = V_M + (12 * MB) \quad (3.6)$$

де  $OB$  – обов'язковий внесок для виїзду за кордон, грн;

$V_M$  – мінімальний внесок, грн;

$MB$  –місячний внесок, грн;

Один моряк має сплатити:

$$OB=12945 \text{ грн} + (12*1306,5\text{грн})=28623 \text{ грн}$$

А в свою чергу 69 000 моряків мають сплатити:

$$OB=28623 \text{ грн} * 69000 = 1974987000 \text{ грн}$$

Тобто 69 000 діючих моряків можуть принести мінімум 1974987000 гривень до державного бюджету, що є вагомою сумою для розгляду запропонованого законопроекту.

## РОЗДІЛ 4

### ОХОРОНА ПРАЦІ

#### 4.1. Причини і види стресу та його наслідки для людини

Кожен із власного досвіду знає, як згубно може впливати стрес на наше здоров'я і працездатність.

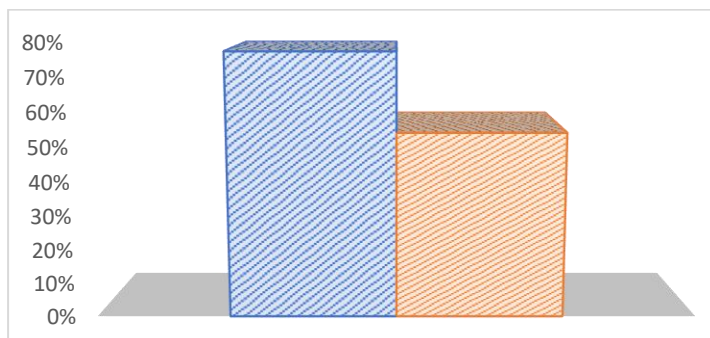


Рис. 4.1 Статистика стресу

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [49]*

У всьому світі 77% людей регулярно відчувають фізіологічні та психологічні симптоми, пов'язані зі стресом, а цілих 54% людей підтверджують, що ця хвороба є основною причиною постійних конфліктів із оточенням [49].

Стрес, як поняття можна трактувати по різному. З одного боку це захисна реакція організму на зовнішні подразники, з іншого боку - стан психологічного та фізичного напруження у відповідь на зовнішній вплив. Спровокувати стрес можуть критичні ситуації, взаємодія із соціумом та емоційні зміни. Стрес є способом адаптування до навколишнього середовища і спричинити як негативні, так і позитивні наслідки для здоров'я.

Таблиця 4.1

## Причини стресу

Системний тип	Психічний тип
реакція організму на інфекційне захворювання, запалення, травму, світло, високу або низьку температуру	професійна діяльність, пов'язана із підвищеною відповідальністю; конфлікти, фобії, проблеми у спілкуванні, загрози різного характеру, труднорозв'язні проблеми, неблагополучні соціальні відносини у колективі; нереалізовані потреби, занижена самооцінка, перфекціонізм; психоемоційна напруженість, спричинена ризиком, підвищеним навантаженням, новизною ситуації чи її невизначеністю

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [49]*

Виділяють системний та психічний тип впливу стресового фактору. Системний тип – це реакція організму на інфекційне захворювання, запалення, травму, світло, високу або низьку температуру. Психічний тип — проявляється на емоційній і психічній сфері, слідом на біологічному рівні.

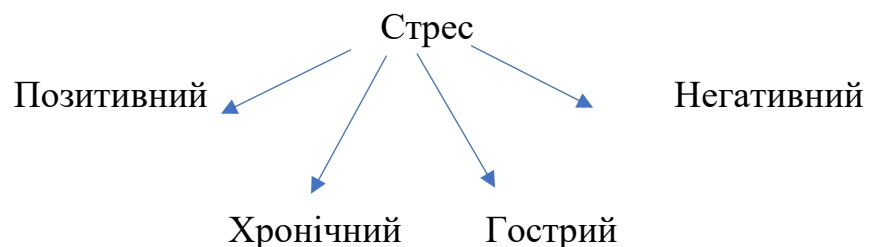


Рис. 4.2. Види стресу

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [49]*

Насдіками стресу є депресивний стан, безсоння, невроз, збільшення ризику інфаркту, інсульту, тощо. Різновиди стресу приведені на малюнку 4.2.

Позитивний стрес – це стрес, який несе позитивні емоції і якісно впливає на зміни в житті, а негативний – навпаки, пригнічує, викликає невпевненість у собі і страх перед майбутнім. Гострий стрес характеризується реакцією на раптовий загрозливий фактор, а хронічний стрес протилежний гострому тим, що протікає протягом тривалого часу і можливість швидко «врятуватися» не представляється можливим.

Психологічна підготовка фахівців річкового та морського транспорту спрямована на формування стійкості до факторів, що сильно впливають на психіку моряка (обмежене середовище, мультикультурний екіпаж, підтримка близьких, тощо), негативні чинники професійної діяльності та конфлікти. Велика кількість непередбачуваних ситуацій, вимагає від екіпажу вміння володіти собою, швидко оцінювати ситуацію та приймати найбільш правильні рішення, що сприятиме ефективності професійної діяльності.

Формування психологічної стійкості у майбутніх моряків на етапі професіоналізації можливе за умови високого рівня сформованості у них професійних компетентностей, високого інтелектуального розвитку, лідерських якостей, комунікативних навичок. Психологічна стійкість дасть змогу майбутнім працівникам річкового та морського транспорту попереджувати виникнення неконтрольованих емоційних станів, зокрема стресів, афектів, фрустрації, та дасть змогу професійно приймати рішення як у звичайних, так і в екстремальних ситуаціях, зменшить прояв «людського фактора». Експериментальне дослідження визначення рівня сформованості стресостійкості та психологічної стійкості у майбутніх суднових офіцерів є перспективами подальших досліджень у цьому напрямі.

Підсумовуючи, варто додати, що необхідно поступово розробляти системну оцінку очікуваного стресового навантаження і прогнозувати періоди, коли здатність моряка чинити опір стресу буде недостатньою. А це вже означає небезпеку, тобто ризики для якісного робочого процесу.

#### **4.2. Основні національні та міжнародні нормативні документи з охорони праці на морському транспорті**

Охорона праці на морському транспорті – це, в першу чергу, створення умов, при яких вплив шкідливих факторів під час перебування на судні, тобто несення вахти чи відпочинку, або зовсім виключено, або мінімізовано. Шкідливими вважаються такі фактори, які можуть привести до захворювання працівника чи до його травматизму.

В минулих розділах диплому зазначалось, що є українські моряки, що працюють у внутрішніх водах України на українські підприємства і моряки, що працюють за межами країни на іноземні організації. Слід зазначити, які існують нормативні документи з охорони праці на морському транспорті.

В Основному Законі — Конституції України (ст. 43) зазначено: "Кожен має право на належні, безпечні й здорові умови праці, на заробітну плату, не нижчу від визначеної законом". Важливі питання охорони праці передбачені в Кодексі законів про працю, а Закон України "Про охорону праці", в свою чергу, передбачає економічні методи управління охороною праці [50].

Таблиця 4.2

## Нормативні документи України на морському транспорті

Документ	Основні положення про охорону праці
Закон «Про охорону праці»	<p>Умови праці на робочому місці, безпека технологічних процесів, машин, механізмів, устаткування та інших засобів виробництва, стан засобів колективного та індивідуального захисту, що використовуються працівником, а також санітарно-побутові умови повинні відповідати вимогам законодавства.</p> <p>Працівник має право розірвати трудовий договір за власним бажанням, якщо роботодавець не виконує законодавства про охорону праці, не додержується умов колективного договору з цих питань.</p>
Кодекс законів про працю	<p>Трудові відносини громадян України, які працюють за її межами, а також трудові відносини іноземних громадян, які працюють на підприємствах, в установах, організаціях України, регулюються відповідно до Закону України "Про міжнародне приватне право".</p> <p>Якщо міжнародним договором або міжнародною угодою, в яких бере участь Україна, встановлено інші правила, ніж ті, що їх містить законодавство України про працю, то застосовуються правила міжнародного договору або міжнародної угоди.</p>

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [50]*

Вище вказані нормативні акти регулюють робочий процес українських моряків, що працюють у внутрішніх водах України. В той час, як всі інші моряки, що працюють за межами країни на іноземні компанії підпорядковуються міжнародному законодавству.

Найголовнішим міжнародним документом з охорони праці є Конвенцію про морську працю.



Рис. 4.3. Основні положення про охорону праці в Конвенції про морську працю

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [50]*

Конвенція про морську працю (MLC) – це міжнародний договір, що поширюється на всі судна, що входять у гавані портів держав, а також на всі держави, що плавають під прапором держави-учасниці. Конвенція про морську працю згідно з даними Міжнародної організації праці (МОП), забезпечує широку перспективу щодо прав моряків та укріплення їх на роботі [51].

Фактично MLC встановлює мінімальний стандарт трудових прав і соціального захисту моряків, який кожна держава, що підписала Конвенцію, зобов'язується впровадити шляхом змін та доповнень у національне

законодавство, а також дотримуватись і захищати. Україна не ратифікувала Конвенцію. Але при зміні свого рішення під дією євроінтеграційного процесу вона б мала змогу забезпечити своїм громадянам гідне положення на світовому морському ринку праці, позитивно позначилось би на українських судновласниках та моряках. Для українських судновласників – це спрощення процесу доступу до іноземних портів, а для моряків – це шанс позбутися статусу «кинутих напризволяще» в правових питаннях.

### **4.3. Тактика порятунку і евакуації потерпілих**

Внаслідок аварії судна повинен бути готовий скористатися рятувальними шлюпками та плотами. Необхідно регулярно проводити тренування з пожежної та водної тривоги. Сигнали про залишення судна зазвичай подаються внутрішньосудновими сигнальними засобами та голосом: «Все до шлюпок» через гучномовець. Коли всі шлюпки та плоти спущені та укомплектовані людьми, капітан віддає наказ у судовому порядку. Усі люди, які перебувають на борту, розподілені за рятувальними засобами за судовими розкладами тривоги. Це дозволяє при спуску шлюпок і плотів легко керувати людьми.

Комплектування плотів відбувається після їхнього скидання або спуску на борт. Плоти прикріплюють до судна фалінею. Шлюпки можна спускати з людей, кількість яких визначає стан моря. Після спуску шлюпка відходить від судна та підбирає з води людей до повного комплекту.

При залишенні судна слід пам'ятати:

1. Якщо можливо, слід опуститись у воду по рятувальних шкентелях або канатах; в іншому випадку стрибати тільки ногами вперед. Не рекомендується стрибати з висоти, що перевищує 3 м, з одягненим на себе

рятувальним нагрудником, тому що нагрудник від різкого зміщення вгору може оглушити людину або викликати стійке каліцтво. Якщо стрибок з висоти більше 3 м неминучий, потрібно придавити нагрудник, охопивши його перехрещеними руками.

2. Судно, що дрейфує, краще покинути через навітряний борт.

3. Якщо судно має крен, залишати його слід через ніс чи корму.

4. Завжди потрібно вживати будь-яке рідке паливо, що плаває на поверхні води. При палаючій поверхні нафти слід плисти під водою якомога довше, періодично виринаючи і роблячи глибокі вдихи.

Після того, як судно затоне, дії команди шлюпок і плотів залежать від погоди, розташування острова, складності або віддаленості берегів. Якщо судно загинуло далеко від берега на нежвавих морських шляхах і на його сигнали були отримані відповіді, слід триматися ближче до місця затонулого судна. Міжнародна конвенція з охорони життя на морі, 1960 р. зобов'язує капітанів судів надавати всю можливу допомогу людям, вантажу та судну, що зазнає лиха. Для цих же цілей були створені аварійно-рятувальні служби та берегові рятувальні станції, які мають у своєму розпорядженні необхідні матеріально-технічні засоби (судна, гелікоптери тощо).

Морський приклад пропонує такі способи зняття людей з гнучкого судна:

1. зняття людей із судна судном-рятувальником;

2. зняття людей із судна на берег;

3. зняття людей із судна, пересадка їх на судно-рятувальник або висадка на берег за допомогою вертольота.

Найбільш ефективний спосіб переміщення людей - підхід судна-рятувальника до судна. Проведення подібної операції пов'язане з низкою факторів, на які слід звернути увагу капітану та екіпажу судна-рятувальника.

Шляхи порятунку людей із приміщень суду – основні та допоміжні трапи, вікна, освітлювачі, лази, а також люки, що виготовляються на палубі, бортах та перебираннях судна. Способи порятунку визначаються залежно

від пересування, але найчастіше використовуються два показники: виведення чи винесення людей безпечну зону зв'язку.

#### **4.4. Призначення та структура Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року. Зміст Протоколів I та II 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року**

Міжнародна морська організація з метою запобігання забруднення океанів та морів розробила одну з найважливіших екологічних конвенцій, яку називають МАРПОЛ або Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден.

Судна, які знаходяться під прапором країн, що підписали конвенцію, мають виконувати вимоги, в незалежності від того де вони перебувають. Країни-члени мають нести повну відповідальність за судна зареєстровані в їхньому національному судовому реєстрі.

Зміст самої Конвенції МАРПОЛ 73/78, як і зміст Протоколу 1978 року, стосується обов'язків держав, які її підписали. В ній міститься 20 Статей і 2 Протоколи, а також 6 Додатків, кожен з яких стосується регулювання певної групи викидів суден. Норми конвенції поширюються на більше ніж 90% світового торгового флоту [52].

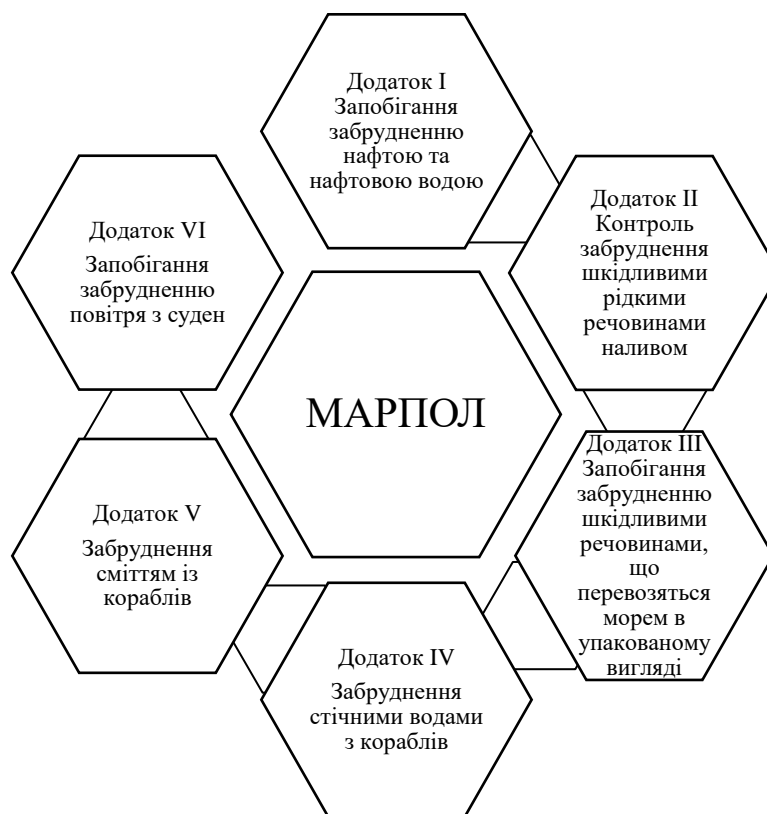


Рис. 4.4. Додатки МАРПОЛ

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [52]*

У 1997 році до Конвенції МАРПОЛ 73/78 був прийнятий ще один Протокол, який додає нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатка VI Конвенції. Детальніша інформація наведена в таблиці 4.7.

Таблиця 4.3

Зміст Конвенції 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р.

Рік	Протокол
1973 рік	Хоча в той час і вважалося, що випадкове забруднення є найбільш «ефективним», Конференція вирішила, що експлуатаційне забруднення

## Продовження табл. 4.3

1973 рік	<p>є все ж таки більш небезпечною загрозою. Було необхідно, щоб Конвенцію 1973 р ратифікували 15 держав з об'єднаним торговим флотом не менше 50% від світової валової реєстрової місткості. Однак до 1976 р. Конвенція 1973 р. була ратифікована лише трьома державами, що становлять менше 1% від світової валової реєстрової місткості: Йорданією, Кенією та Тунісом, навіть незважаючи на той факт, що вона могла бути ратифікована введенням у дію лише Додатків I (нафта ) та II (хімікати). Додатки III – V були необов'язковими.</p>
1978 рік	<p>З точки зору ратифікації MARPOL 73/78, Протокол 1978 р. дав можливість державам ратифікувати MARPOL 73/78, вводячи в дію лише Додаток I (нафта), Додаток II (хімікати) не був обов'язковим протягом трьох років після ратифікації документа.</p> <p>Це дало час державам для подолання технічних проблем у реалізації Додатка II, введення в дію якого було для деяких країн головною перешкодою у ратифікації MARPOL.</p> <p>Об'єднаний інструмент – Міжнародна конвенція щодо запобігання забруднення моря з суден, 1973 р., змінена згідно з Протоколом 1978 р., – MARPOL 73/78, набрав чинності 2 жовтня 1983 р. (Додатки I та II).</p>
1997 рік	<p>Протокол був прийнятий на Конференції, проведеній з 15 по 26 вересня 1997 р., додає нові інструкції щодо запобігання забруднення атмосфери з судів до Додатка VI Конвенції.</p> <p>Нові інструкції в Додатку встановлюють межі емісії оксидів сірки та азоту від енергетичної установки судна та забороняє неконтрольовану емісію речовин, що руйнують озоновий шар атмосфери. Також нові інструкції Додатка VI встановлюють</p>

## Продовження табл. 4.3

	глобальне обмеження у 4,5% на вміст сірки у паливі та зобов'язує ІМО контролювати середній вміст сірки у паливі під час входження Протоколу в силу
--	--

*Джерело: складено автором за результатами дослідження [53]*

Одним із важливих складових біосфери є Світовий океан, що забезпечує якість планетарного природного середовища. Найбільш актуальною проблемою сучасності є необхідність охорони морського середовища від забруднення при експлуатації суден. Оптимальне використання наявних нормативних та технічних засобів дає можливість вдосконалювати експлуатацію судна екологічним шляхом.

## ВИСНОВКИ

Не існує ідеальної податкової моделі. Враховуючи рівень середнього доходу, купівельної спроможності населення, соціально-економічні умови, низьку інституційну спроможність контролюючих органів, потрібно обережно ставитися до імплементації законодавства Євросоюзу в Податковий кодекс і податкову систему, яку потрібно перезавантажувати.

Загальний рівень податкового навантаження в економіці становить майже четверту частину ВВП. Показник ВВП в Україні продовжує залишатися на досить низькому рівні, що є значною проблемою, подолання якої є стратегічно важливим завданням для країни.

Безумовно, диференціація матеріальних доходів населення є об'єктивним явищем, зумовленим неоднорідністю робочої сили, відмінностями у сферах і кваліфікації, рівнях освіти та іншими факторами. Однак той факт, що відповідні процеси не підлягають чіткому правовому регулюванню, суттєво посилює нерівність у розподілі доходів, концентруючи кошти в руках відносно невеликої групи населення і призводячи до зниження рівня доходів більшості. Наслідком цього є посилення соціально-економічного розшарування населення, що є однією з найсерйозніших проблем суспільства.

Аби рівномірно розподілити кількість населення на різні сфери діяльності, середня заробітна плата повинна повністю покривати витрати на оплату житлово-комунальних послуг та виплати до всіх фонди соціального страхування (пенсійний, медичний, фонд зайнятості). Лише за таких умов працівник одержує належну заробітну плату, виходячи на ринок праці, і повною мірою включається до системи обов'язкового соціального страхування як основи свого соціального забезпечення, а галузі соціальної сфери набувають ринкового характеру.

У результаті проведеного аналізу можна дійти висновку, що за сучасних умов значної диференціації населення за доходами основною метою має бути вдосконалення та створення, використовуючи досвід розвинутих країн, ефективних механізмів перерозподілу доходів, що дасть змогу підвищити рівень доходів населення та зменшити невиправдану диференціацію населення за доходами.

Оподаткування моряків може позитивно вплинути на бюджет країни та покращити стан економіки в цілому, але для цього треба розробити оптимальний варіант заохочення сплачувати податки цією групою населення.

У сучасному світі професія моряка залишається привабливою та перспективною для молодих людей, які мріють про великі подорожі та стабільний зарібок. Робота на морі пропонує не лише можливість досліджувати нові країни та культури, а й відкриває шлях до кар'єрного зростання та розвитку. Зацікавленість у роботі, працьовитість, прагнення постійно підвищувати кваліфікацію сприяють кар'єрному зростанню та, відповідно, зростанню зарплати. Морська промисловість – великий конкурентний ринок, де кожен моряк може підібрати прийнятні умови, виборювати хорошу посаду.

Щоб заохочувати моряків сплачувати податки, треба створити відповідний закон щодо оподаткування доходів із запозиченням досвіду розвинених країн. Де моряки звільняються від сплати податків, якщо перебувають в морі більше півроку в рік. Врегулювати відсоткову ставку податку і уникнути подвійного оподаткування доходів моряків, яке виникає в нашій країні, або запровадити систему ФОП для моряків.

Прирівняти вище вказану професію до числа тих, за яку також нараховується стаж роботи та пенсійне забезпечення.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Піраміда Маслоу: Ієрархія потреб URL :  
<https://psychologer.com.ua/piramida-maslou/>
2. Становлення фінансового менеджменту як науки URL :  
<https://buklib.net/books/22294/>
3. Мельник С. І. Управління фінансовою безпекою підприємств: теорія, методологія, практика: монографія. Львів: «Растр-7», 2020.384 с.
4. Об'єкт і суб'єкт фінансового менеджменту URL :  
<https://buklib.net/books/22451/>
5. Марусяк Н.Л. Фінансовий механізм підприємства та напрями його удосконалення в сучасному економічному середовищі URL : [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.economy.in.ua/pdf/12\\_2021/18.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.economy.in.ua/pdf/12_2021/18.pdf)
6. Методи управління фінансами URL : <https://buklib.net/books/32481/>
7. Ткачук Н.В. Аналіз фінансової діяльності підприємств: конспект лекцій. Луцьк: Волинський національний університет імені Лесі Українки. Електронне видання. 2023. 114 с.
8. Мороз Е. Г. Податковий менеджмент : навч. посібник.. – Рівне : НУВГП, 2020. – 412 с.
- 9.Закон про систему оподаткування URL :  
<https://ips.ligazakon.net/document/T125100>
- 10.Класифікація податків URL :  
[http://megalib.com.ua/content/2862\\_5\\_Klasifikaciya\\_podatkiv\\_i\\_zboriv.html](http://megalib.com.ua/content/2862_5_Klasifikaciya_podatkiv_i_zboriv.html)
- 11.Податки й оподаткування: теорія і практика URL :  
<https://buklib.net/books/33914/>
- 12.Про Державну фіскальну службу України URL :  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/236-2014-%D0%BF#Text>

13. І.А.Голубкова, О.В.Сенько, Н.С.Лисенко, Т. І.Фрасинюк, І.М.Пархоменко. Критерії менеджменту сталого й безпечного функціонування флоту в умовах глобалізації. Науковий вісник національного гірничого університету № 2, 2021 стор. 178 – 184 ISSN 2071-2227 (індексується у Scopus)
14. Місце економіки України в ЄС URL : <https://usp-ltd.org/mistse-ekonomiky-ukrainy-v-ies-z-urakhuvannia-vvp-na-dushu-naselennia-sered-krain-ievropejskoho-soiuzu/>
15. Закон України «Про морські порти України» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
16. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13#Text>
17. Адміністрація морських портів України URL : <https://www.uspa.gov.ua/>
18. Сплата податків та єдиного внеску ФОП URL : <https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php>
19. Декрет Кабінету Міністрів України "Про прибутковий податок з громадян" URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/13-92#Text>
20. Закон України "Про податок з доходів фізичних осіб" URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-15#Text>
21. Податковий кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
22. Приклади відрахувань із заробітної плати 2023 року URL: <https://oblikbudget.com.ua/article/242-vdrahuvannya-z-zarobtno-plati-2022-roku-na-prikladah#ancex2>
23. Про затвердження Порядку обчислення середньої заробітної плати URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/100-95-%D0%BF#Text>
24. Податки в Польщі з громадян та іноземців URL: <https://migrant.biz.ua/polsha/roboata/podatky-v-polshchi.html>
25. Податок в Нідерландах URL: <https://aangifte24.com/uk>

- Зарплати в Італії : середні та мінімальні URL:  
<https://migrant.biz.ua/italiia/robota-it/zarplaty-v-italii.html>
27. Податки та податкова система Канади URL:  
<https://migrant.biz.ua/kanada/finansy-kanada/podatky-ta-podatkova-systema-kanady.html>
28. Мінімальна заробітна плата в Латвії URL:  
<https://migrant.biz.ua/latviia/robota-latviia/zarplata-v-latvii.html>
29. Податки та система оподаткування у Фінляндії URL:  
<https://migrant.biz.ua/finliandiia/biznes-fi/podatky-u-finliandii.html>
30. Податки в Ізраїлі для резидентів URL: <https://migrant.biz.ua/izrail/finansy-il/podatky-v-izraili.html>
31. Податки та податкова система США URL:  
<https://migrant.biz.ua/ssha/finansy-ssha/podatky-v-ssha.html>
32. Податки з заробітної плати в Німеччині URL:  
<https://migrant.biz.ua/nimechina/robota-de/podatki-z-zarobitnoi-platy.html>
33. Список найбільших портів світу URL:  
[https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA\\_%D0%BD%D0%B0%D0%B9%D0%B1%D1%96%D0%B%D1%8C%D1%88%D0%B8%D1%85\\_%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2\\_%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D1%83](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BD%D0%B0%D0%B9%D0%B1%D1%96%D0%B%D1%8C%D1%88%D0%B8%D1%85_%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2_%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D1%83)
34. Подвійне оподаткування українців, які перебувають за кордоном: що необхідно знати та врахувати URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/podatkova-praktika/podviyne-opodatkuvannya-ukrayinciv-yaki-perebuvayut-za-kordonom-shcho-neobhidno-znati-ta-vrahuvati.html>
35. Подання податкової декларації про майновий стан і доходи URL :  
<https://tax.gov.ua/deklaratsiyna-kampaniya/deklaruvannya-dohodiv-gromadyan-/kudi-podaetsya/>
36. Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики URL : <chrome->

- [extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://razumkov.org.ua/uploads/article/2021\\_sektor\\_eu\\_ukr.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://razumkov.org.ua/uploads/article/2021_sektor_eu_ukr.pdf)
37. Інформація про водний транспорт України URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
38. Сотниченко Л.Л., Бурмака Л.О., Табенський С.В. Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів. № 11(25) (2023): Наука і техніка сьогодні, серія «Економіка» URL : [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-349-361](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-349-361)
39. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні URL : <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html>
40. Посаді моряків URL: <https://docs.seamensway.com/uk/blog/yaki-posadi-buvayut-u-moryakiv>
41. Державна служба статистики України URL : <https://www.ukrstat.gov.ua/>
42. Статистичні дані щодо заробітних плат в Україні URL: <https://jobs.ua/stat>
43. Статистичні дані щодо рівня життя в країнах Європи URL: <https://minfin.com.ua/ua/realty/articles/est-li-sredi-sosednih-gosudarstv-te-v-kotoryh-desheвле-zhit-chem-v-ukraine/>
44. Рейтинг найбагатших країн світу URL : <https://migrant.biz.ua/dovidkova/emigracia/najbahatshy-krainy-svitu.html>
45. Мінімальна зарплата в країнах Європи URL : <https://visitukraine.today/uk/blog/1507/minimum-salary-in-european-countries-how-much-ukrainians-can-earn-for-work>
46. Найпопулярніші професії світу URL: <https://eduhub.in.ua/news/naypopulyarnishi-profesiji-svitu>
47. Seafarer Statistics in the EU - Statistical review URL: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4780-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2020-data-stcw-is.html>
48. UNCTAD URL: <https://unctad.org/>

- 49.Сутність, фактори та види стресів URL: <https://buklib.net/books/25699/>
- 50.Закон України "Про охорону праці" URL:  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>
- 51.Конвенція про морську працю URL:  
[https://uk.wikipedia.org/wiki/Конвенція\\_про\\_морську\\_працю](https://uk.wikipedia.org/wiki/Конвенція_про_морську_працю)
- 52.Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден URL:  
[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text)

## АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «ОПОДАТКУВАННЯ МОРЯКІВ ЯК ФУНКЦІЯ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра.

Метою кваліфікаційної роботи є виділення шляхів формування коректного податкового регулювання під впливом новітнього підходу до сплати податків в країнах Європейського союзу.

В першому розділі розглянуто теоретичні основи фінансового менеджменту, функції та інструментарій.

В другому розділі, досліджено оподаткування як функція фінансового менеджменту на морському транспорті.

В третьому розділі досліджено напрями вдосконалення національної системи оподаткування моряків.

Результати даної кваліфікаційної роботи полягають у тому, що треба заохочувати моряків сплачувати податки, треба створити відповідний закон щодо оподаткування доходів із запозиченням досвіду розвинених країн. Де моряки звільняються від сплати податків, якщо перебувають в морі більше півроку в рік. Врегулювати відсоткову ставку податку і уникнути подвійного оподаткування доходів моряків, яке виникає в нашій країні, або запровадити систему ФОП для моряків. Прирівняти вище вказану професію до числа тих, за яку також нараховується стаж роботи та пенсійне забезпечення.

**Ключові слова:** фінансовий менеджмент ,оподаткування, моряк, заробітна плата, податки, Фізична особа підприємець, береговий персонал, інновація, податкова система, морегосподарський комплекс.

## ANNOTATION

Qualification work on the topic "TAXATION OF SAILORS AS A FUNCTION OF FINANCIAL MANAGEMENT" for obtaining a bachelor's degree.

The purpose of the qualification work is to identify ways of forming correct tax regulation under the influence of the latest approach to paying taxes in the countries of the European Union.

The first chapter deals with the theoretical foundations of financial management, functions and tools.

In the second chapter, taxation as a function of financial management in maritime transport is investigated.

In the third chapter, directions for improvement of the national system of taxing seafarers are studied.

The results of this qualification work are that it is necessary to encourage sailors to pay taxes, it is necessary to create an appropriate law on income taxation, borrowing the experience of developed countries. Where sailors are exempt from paying taxes if they are at sea for more than six months a year. Regulate the interest rate of the tax and avoid the double taxation of seafarers' incomes, which occurs in our country, or introduce a system of "Individual entrepreneur" for seafarers. Equate the above-mentioned profession to the number of those for which work experience and pension insurance are also calculated.

**Keywords:** financial management, taxation, seafarer, salary, , taxes, entrepreneur, shore personnel, innovation, tax system, maritime complex.