УДК 339.9

І.І.Набок, канд.екон.наук
(Національний авіаційний університет, Україна)

Зарубіжний досвід оптимізації податкової системи в авіаційній галузі для приваблення іноземних інвесторів у період післявоєнної розбудови

Запропоновано заходи, які можуть допомогти залучити іноземних інвесторів в українську авіаційну галузь в період післявоєнної розбудови. Зниження податкового тягаря може стати стимулом для вітчизняних авіаперевізників, вплинути на розвиток внутрішніх та міжнародних маршрутів, збільшення авіапарку та покращення якості надання послуг.

У цілому, відновлення авіаційної галузі після війни - це складний та довгий процес, який вимагає багато ресурсів та співпраці між різними секторами. Потрібно враховувати не тільки економічні, але і соціальні та політичні аспекти, такі як забезпечення безпеки та захисту прав пасажирів. Для успішного відновлення авіаційної галузі необхідна чітка стратегія та планування на довгострокову перспективу. Для прикладу, після Другої світової війни США започаткували програму «Маршаллівський план», який надавав фінансову та технічну допомогу країнам Європи для відновлення їх економіки. Ця програма також допомагала відновленню авіаційної галузі, яка відіграла важливу роль у відновленні економіки Європи після війни.

Також можна згадати приклад відновлення авіаційної галузі у Японії після Другої світової війни, коли уряд Японії співпрацював зі світовими авіакомпаніями та розвивав свої власні авіакомпанії. У результаті, Японія стала однією з найбільш розвинених країн у сфері авіації.

Для успішного відновлення авіаційної галузі України після війни з Росією, уряд може вжити ряду заходів державної підтримки, зокрема Україна може залучити іноземних та внутрішніх інвесторів для розвитку авіаційної галузі. Інвестори можуть фінансувати нові проекти, розширення мережі маршрутів, модернізацію аеропортів та інші проекти. Уряд може сприяти впровадженню інновацій у галузі авіації, наприклад, електричних літаків або технологій зниження викидів в атмосферу. Це може сприяти екологічному розвитку галузі та залученню іноземних інвесторів. Перспективним напрямом є також надання фінансової допомоги авіакомпаніям та аеропортам для покриття витрат на відновлення та модернізацію інфраструктури, закупівлю нового обладнання та інших необхідних ресурсів.

Важливим напрямом у відбудові авіаційної галузі є податкове стимулювання та оптимізація податкової системи з метою залучення іноземних інвесторів.

Оптимізація податкової системи в авіаційній галузі може включати в себе такі заходи, як зниження податків на ввезення техніки та обладнання для авіаційних підприємств, спрощення процедури розрахунку податків для авіакомпаній, зменшення податкових тарифів на паливо, забезпечення податкових пільг для інвесторів, які вкладають кошти в авіаційну галузь, тощо.

Спрощення процедури розрахунку податків в авіаційній галузі передбачає впровадження електронних систем податкового обліку та звітності. Це дозволить авіакомпаніям ефективно контролювати свої податкові зобов'язання, зменшити кількість помилок при розрахунку податків, а також зменшити витрати на збір та обробку податкової звітності. Крім того, можливими заходами є спрощення процедури оформлення податкових декларацій, зменшення кількості обов'язкових податкових платежів, встановлення податкових пільг та знижок для авіакомпаній, що розвиваються, та інші. Наприклад, у США авіапідприємства зобов'язані використовувати електронну систему звітності про пасажирські та вантажні перевезення, яка дозволяє урядовим органам ефективно збирати податки та моніторити відповідність законодавства у галузі авіації.

У Європейському Союзі впроваджується електронна система податкового обліку та звітності для авіапідприємств, що сприяє поліпшенню точності та швидкості збору податків та спрощенню процесу декларування.

У країнах Азії, таких як Китай та Японія, також використовуються електронні системи звітності для авіапідприємств, які дозволяють зменшити адміністративні витрати та поліпшити ефективність збору податків.

Запровадження аналогічних заходів допоможе вітчизняним авіакомпаніям зменшити бюрократичний тиск та оптимізувати свою податкову діяльність, що може стати стимулом для розвитку авіаційної галузі в післявоєнний період.

Зниження податків на ввезення техніки та обладнання для вітчизняних авіаційних підприємств може включати, перш зав все, встановлення знижок на митні платежі на ввезення обладнання та матеріалів, необхідних для авіаційної галузі. Зарубіжна практика свідчить, що це є дієвим інструментом. Так, у США діє програма «Temporary Importation Bond» (TIB), яка дозволяє авіакомпаніям ввозити обладнання та інші матеріали на тимчасовій основі без сплати митних платежів та інших податків [2].

У країнах, де існують зони вільної торгівлі або зони вільної економічної діяльності, таких як Сінгапур, Шанхай, Гонконг та інші, авіакомпанії можуть користуватися спрощеною процедурою митного оформлення та зменшеним рівнем податків на ввезення обладнання та матеріалів.

Деякі країни також надають податкові пільги та знижки для іноземних компаній, що інвестують в авіаційну галузь та використовують місцеві послуги та продукцію. Показовим є досвід Ірландія - у цій країні діє спеціальна програма залучення інвестицій у сферу авіаційних послуг, яка надає різноманітні фінансові та податкові пільги для іноземних компаній. Наприклад, іноземні компанії можуть скористатися знижкою податку на корпорації до 6,25%, а також податковою пільгою на розробку та купівлю програмного забезпечення.

Подібна практика податкових пільг застосовується і в Сінгапурі: існує ряд фінансових та податкових інструментів, які сприяють розвитку авіаційної галузі та залученню іноземних інвестицій. Наприклад, іноземні компанії можуть скористатися знижкою на корпоративний податок до 17%, а також інвестиційною пільгою на розробку та купівлю обладнання та програмного забезпечення.

У країнах Перської затоки, зокрема в Об'єднаних Арабських Еміратах (ОАЕ), діє ряд податкових та фінансових інструментів, які сприяють розвитку авіаційної галузі та залученню іноземних інвестицій: іноземним компаніям окрім знижки на корпоративний податок надають пільгове оподаткування для підприємств, які зареєстровані на території ОАЕ.

Зазначені країни - лише декілька прикладів країн, які надають податкові пільги та знижки для іноземних компаній, що інвестують в авіаційну галузь. Заслуговує уваги досвід Китаю, Малайзії та Іспанії, в яких також застосовуються пільги на ввезення техніки, технологій та обладнання на різних етапах інвестування в авіаційну галузь. Крім того, багато країн мають різні програми підтримки, які спрямовані на залучення інвестицій в авіаційну галузь.

Зменшення податкових тарифів на паливо в авіаційній галузі є однією зі стратегій, які використовуються у багатьох країнах для стимулювання розвитку авіаційної індустрії та залучення іноземних авіакомпаній. Так, у США діє програма підтримки авіаційної індустрії, яка включає в себе зменшення податкових тарифів на паливо. Крім того, федеральний податок на паливо для комерційних авіакомпаній складає 4,3 цента на галон, що є значно меншим, ніж податок на паливо для інших видів транспорту. У Канаді також застосовується аналогічна практика податкового стимулювання: податок на паливо для авіакомпаній складає 4,7 цента на літр, що також значно менший, ніж податок на паливо для інших видів транспорту.

У Європейському Союзі діє Директива про податкові пільги на паливо для авіаційної галузі, яка передбачає звільнення від акцизного податку на авіаційне паливо [1]. Це дає можливість авіакомпаніям зменшити витрати на паливо та забезпечити більш конкурентну ціну на квитки для пасажирів.

У країнах Азії, таких як Сінгапур та Гонконг, податкові тарифи на паливо для авіакомпаній є надзвичайно низькими або взагалі відсутні. Наприклад, у Сінгапурі, державне паливне підприємство не збирає акцизного збору на авіаційне паливо. Це робить Сінгапур однією з найбільш привабливих локацій для авіакомпаній та підприємств, що використовують авіаційне паливо.

У Європі, де акцизний збір на паливо для авіації становить значну частину вартості палива, кілька країн намагаються зменшити податковий тиск на авіакомпанії. Наприклад, Франція зобов'язалася зменшити акцизний збір на паливо для авіації на 50% до 2022 року. Австралія також вводить знижку в розмірі 10 центів за літр на авіаційне паливо для регіональних авіакомпаній з 1 липня 2021 року.

У Європейському Союзі існують програми державної підтримки для авіакомпаній, які надають знижки на податок на паливо та інші послуги. Наприклад, програма «Single European Sky ATM Research» надає фінансову підтримку для розробки технологій, які дозволяють зменшити споживання палива та викиди CO2 [3]. Крім того, у деяких країнах ЄС, таких як Ірландія та Люксембург, існують знижки на податок на паливо для авіакомпаній, що базуються в цих країнах.

У загальному, зниження податкових тарифів на паливо в авіаційній галузі є важливим стимулом для розвитку цієї галузі та приваблення іноземних

інвесторів. Різноманітні програми державної підтримки та знижки на податки на паливо допомагають зменшити витрати авіакомпаній та збільш

Висновки

Зазначені заходи можуть допомогти привабити іноземних інвесторів до української авіаційної галузі, що забезпечить не тільки додаткові інвестиції, але й сприятиме розвитку цієї галузі в цілому. Зниження податкового тягаря може стати стимулом для вітчизняних авіаперевізників на розвиток внутрішніх та міжнародних маршрутів, збільшення авіапарку та поліпшення якості надання послуг.

Крім того, оптимізація податкової системи може підвищити конкурентоспроможність українських авіакомпаній на міжнародному ринку, забезпечити створення нових робочих місць та збільшити внутрішній попит на послуги авіаційної галузі у післявоєнний період.

У процесі оптимізації податкової системи в авіаційній галузі необхідно враховувати міжнародні стандарти та практики, а також визначити оптимальний баланс між підтримкою розвитку галузі та забезпеченням доходів до державного бюджету.

Україна може залучати досвід та ресурси міжнародних партнерів для підтримки відновлення авіаційної галузі. Для цього слід розширювати співпрацю з міжнародними авіакомпаніями та аеропортами, встановлювати спільні проекти та програми. Також необхідно залучати міжнародні організації, такі як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), для надання допомоги та підтримки.

У цілому, успішне відновлення авіаційної галузі потребує комплексного підходу та взаємодії уряду, бізнесу та міжнародних партнерів.

Список літератури

1. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32003L00 96 - Директива Ради № 2003/96/ЄС щодо оподаткування енергопродуктів та електроенергії.
2. https://www.faa.gov - Федеральне авіаційне управління США (Federal Aviation Administration- FFA).
3. https://www.sesarju.eu/ - Single European Sky ATM Research (SESAR).