



МВАМ 212, МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ

КУРСОВА РАБОТА

НА ТЕМА:

**ПРИЛИКИ И РАЗЛИКИ: МЕЖДУНАРОДЕН
ВЪЗДУШЕН И МОРСКИ ТРАНСПОРТ**

Изготвил:

/...../

Проверил:

/ доц. д-р инж. Кирил Радев/

София, 2014

Има важни прилики между тези два сектора:

1. Плащат различни „потребителски такси” за получените услуги. В сектора на гражданската авиация, такива такси включват летищни такси за кацане и излитане, слот такси, разходи за използване на летищните съоръжения, управление на въздушния трафик и такси за сигурност. В морския транспорт се извършва плащане за аналогичен набор от услуги, като например престой, такси за преминаване през канали и пилотажни такси. Потребителските такси от този вид, макар важни и целесъобразни в практиката, са по същество разходите за бизнеса.

2. Формират данъчни задължения или приходи, които са трудно да се разпределят за определена страна. Това, както и факта, че тези дейности са в момента недостатъчно облагаеми от екологична гледна точка са направили използването на гориво в тези сектори са източник на международните финанси.

3. И двете индустрии са предмет на други данъчни правила, които се различават от нормалната практика. Авиацията получава благоприятно третиране по ДДС, а корабоплаването е обект на благоприятно третиране от гл.т. на данък печалба. В различна степен поради това, емисиите от двете индустрии са прекалено високи по две различни причини: неуспехът да таксуват за екологични щети и прекомерното търсенето за транспорт поради специалните изключения при облагането с данъци.

Относно авиацията, в повечето страни, международни продажби на билети се облагат нулева ставка по данъци от ДДС (всякакъв ДДС, който авиокомпаниите плащат е напълно възстановим), докато вътрешното пътуване със самолет не е¹. Това отразява а услугите, които са основно износ. Изключването на услугите, предоставяни на предприятията не е от голямо значение, където логиката на данъчното облагане на продажбите е, че употребата в стопанската дейност не трябва във всеки случай да се облагат с данък, така че да не се нарушат производствените решения: ДДС, който се начислява на бизнес потребителите, по-специално, по принцип представлява данъчен кредит или се възстановява. Това е общ принцип на данъка, за да се избегнат таксите

¹ За разлика, в страната прилагането на ДДС е общо, въпреки че понякога на по-ниска ставка: повечето държави на ЕС налагат ставка под стандартната ставка на ДДС за вътрешните полети (изключение е Германия, която облага с нормална ставка от 19%), въпреки че Аржентина, Индия и Пакистан се облагат с допълнителен данък билетите за вътрешни полети - в диапазона 10-20 процента, а Перу въвежда адвалорни данъци от двете - вътрешни полети и международни полети, заминаващи от страната (Keen и Strand 2007). Това е конвенционална презумпция за формата на ДДС, при която потреблението на всички стоки и услуги се облага с една и съща пропорционална ставка; има някои изключения от това общо теоретично предложение, но въпреки това тя служи като практически еталон за формирането на политика (Crawford et al., 2010).

върху покупките от страна на бизнеса - различни от тези, отразяващи външни ефекти от дейността.

Относно морския транспорт, доставките са сега често обект на „тожажен“ данъчен режим: те се облагат с данък т.е. не на база счетоводни печалби, но с предполагаема такса, свързана с нетния тонаж² на един кораба. Тези специални режими са на практика се разглеждат като по-благоприятни от нормалния корпоративен данъчен режим. Те стават все по-чести, а сега се прилагат от няколко основни страни (включително, например, Дания, Гърция, Холандия, Норвегия, Обединеното кралство и Съединените щати). Разпространението на тези режими - признати като форма на държавна помощ в Европейския съюз, но разрешени съгласно определени условия³ - е ясно и в много случаи ясен отговор на интензивната данъчна конкуренция в сектора, първоначално в отговор на благоприятните данъчни режими в страните, поддържащи отворени регистри, но сега и като цяло.

4. Причиняват локални замърсявания и други нежелани странични ефекти. Излитанията и кацанията на летища допринасят за замърсяването на въздуха, шума и задръстванията. Морските операции могат да имат набор от отрицателни въздействия върху околната среда, като петролни разливи и транспорт на инвазивни видове в баластни води, а също така да задълбочат местните проблеми с качеството на въздуха, например в пристанищните градове⁴. В този смисъл такса за използване като гориво може да по някакъв начин да помогне за решаването на тези проблеми, но не би могла да бъде най-добрия инструмент.

5. По-голямата част от емисиите от двата сектора (особено за корабоплаването) са свързани с международните дейности и по-голямата част от емисиите са от услуги за развитите страни. Както е посочено на фигура 1, около 83 процента от емисиите от морския транспорт са от международна дейност, а за авиацията този дял е 62 процента. Основната причина за това е, че превоза на товари, който е предимно международен, доминира в корабоплаването, докато транспорта на пасажери доминира в авиацията.

² Нетният тонаж се отнася до пространство на кораба за пренос на товари (докато брутният тонаж се отнася до общия обем на пространството). Точната форма на такива данъци и условията, свързани с тях са различни, но общите характеристики включват ставка, която се пада на тонаж (на основание, че по-малките кораби с по-кратки маршрути са склонни да бъдат по-изгодни). Много страни също така предоставят освобождаване на капиталови печалби от кораби, както и преференциални лични данъци и социални осигуровки за труда.

³ Commission Communication (2004) 43.

⁴ Keen and Strand (2007)