



## **ДАНЪЧНИ РЕЖИМИ ЗА ДЕЙНОСТ МОРСКО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ – ПРАКТИЧЕСКИ АСПЕКТИ И ПОДХОДИ ЗА СРАВНЕНИЕ**

**Десислава Йосифова**

[dyosifova@vtu.bg](mailto:dyosifova@vtu.bg)

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”  
София, ул. „Гео Милев” № 158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** данък „нетен тонаж“; алтернативен и корпоративен данък; данъчни конкурентни предимства; корабно счетоводство (Shipping-Accounting); МСС/МСФО; НСС

**Резюме:** В контекста на действащата в България нормативна уредба и конкретни правила, регламентиращи в Закона за корпоративното подоходно облагане (ЗКПО), настоящият доклад има предимно приложно-изследователска и аналитична насоченост.

На основата на разработен базов хипотетичен практически казус, се развиват и надграждат различни последващи вариации на финансови данни. Целта е да се изследват и онагледят сравнителни резултати за компания, колебаеща се кой данъчен режим за дейност морско търговско корабоплаване ѝ носи по-високи данъчни предимства, съответно по-ниска финансова тежест в рамките на 5-годишния за България „тонажен“ данъчен период.

### **ВЪВЕДЕНИЕ**

Практико-приложните аспекти и подходи за сравнение на двете възможни опции на данъчно облагане на дейности, свързани с морско търговско корабоплаване са представени чрез разработване на бизнес казус за компания, която оперира *два кораба*, попадащи в разрешителния данъчен режим. Те са от *група кораби* между: 46,000 - 36,000 МТ (DWT), Тип Bulk Carrier, Товароподемност: 45494 МТ, Бруто / **нето тонаж**: 29041 / **14377**<sup>1</sup>. Корабите извършват превоз на насипни товари, като оперират в Черно и Средиземно море.

Развитието на казуса целенасочено се разглежда в двата възможни варианта, за да може да се проследят разликите и да се направи сравнителен анализ за отражението върху финансите – съответно разходите за данъчна тежест и изходящите данъчни парични потоци за сметка на компания, условно възприета като „среден“ превозвач. Т.е. корабната компания е такава, която има колебание кой от двата данъчни режима да избере за данъчния период от 2023 година нататък, като решенията могат да се основават на фактически данни от вече изминалия 5-годишен период 2018-2022г. Естествено освен тях, всяка компания следва да има предвид бъдещи прогнози и очаквания за пазарната ситуация в световен мащаб в контекста на международната търговия, съответно вторичното търсене и предлагане на превоз по море, равнищата на

<sup>1</sup> За образец са ползвани действителните данни за кораб MILIN КАМАК от флота на групата Параходство БМФ, плаващ под малтийски флаг, построен 2020.

навлото, цените на горивата и други относими към корабната индустрия фактори.

Практическият казус има за цел онагледяване на изследователския анализ от данъчна гледна точка, като не е изчерпателен, има редица условности, наложени ограничения с цел опростяване и осветяване на значими индикатори при избор на опция за данъчен режим. Стремехът е да се представи принципен модел при изграждане на разсъжденията за силни и слаби страни на всяка от двете опции.

## **1. ОНАГЛЕДЯВАЩ БИЗНЕС КАЗУС С ХИПОТЕТИЧНИ ПРИМЕРНИ ДАННИ НА БАЗА ДАНЫЧНАТА СКАЛА ПО ЗКПО**

**Вариант Първи** – Избран алтернативен данък съгласно глава 34 от ЗКПО.[1]

**Вариант Втори** – Не е избран алтернативен данък, а се работи и облага по класическата схема на ЗКПО с корпоративен подоходен данък върху реализираните печалби от дейности, свързани с опериране на кораби.

### **Изчисления и анализ:**

Направени са за 5 години, (*какъвто е задължителния данъчен период при избор на алтернативния данък*) за 2 оперирани кораба на година, които са с еднакви технически характеристики.

За първите 2 години (2018 и 2019) на всеки от двата кораба данните за пълнен нетен тонаж (14 377 н.т.), и дни в експлоатация (360) за цялата година са аналогични.

За 3-тата година (2020) ситуацията се променя, предвид превозени нетни тонажи товари за реални дни в експлоатация – само 180 дни (поради ограниченията, възникнали в световен мащаб, международната търговия и транспорта в резултат на К-19 кризата).

За последните 2 години от анализирания период (2021 и 2022) има промени в изходните условия по отношение на повишени равнища на навлото за 1 тон, както и повишени равнища на част от постоянните разходи за издръжка на корабите, екипажите и др. В процентно отношение променливите разходи на 1 тон превозен нетен тонаж като относителен дял от навлото за същото количество се запазват, но поради общото повишение на цените и световната инфлация, равнището на навлото за този вид товари е повишено с 25%. Следователно и абсолютната сума също на променливите разходи, също ще бъде различна в сравнение с началото на 5-годишния период.

За кораб 1 и за кораб 2 данните са идентични, съответно изчисленията и получените резултати следва да се умножат по две, за да се установи пълния финансов ефект и припадащ се данък в зависимост от двата различни данъчни режима и направения конкретен избор между тях.

За онагледяване са възприети конкретни *примерни данни*, на основата на които следва да се подкрепят съответни изводи в една или друга посока. С цел опростяване, се приема, че приходите на корабната компания са само от навло, както и че извършваните рейсове са по конкретни дестинации, а средните превозни разстояния на един преход, както и времето за „стоянки“ е едно и също през съответната година.

За 4 години от целия 5-годишен данъчен период, са превозени товари, които са покрили пълния капацитет от нетния тонаж и експлоатационните дни са в рамките на цялата календарна година. През първите две години от периода, средно един рейс трае около 40 дни, следователно в рамките на годината, те са общо 9. През 2020 г., поради настъпилите събития и сериозни ограничения след началото на март, когато СЗО обявява пандемията от Ковид-19, всички кораби са работили ефективно около ½ от дните през годината. По-конкретно дните в експлоатация са били 180 дни, като средно един рейс отново продължава около 40 дни, съответно направените рейсове за годината са 4,5 бр. от всеки кораб.

Също така равнищата на навлото на международния фрахтов пазар през първите 3 години от периода са били средно около 20\$ на тон, а през 2021 и 2022 г. има сериозно повишение вкл. поради световните инфлационни процеси и нарасналите потребности след пандемията, равнищата се движат с около 25% повишение или достигат 25\$ на тон за съответните видове товари.

След пандемията, компанията е успяла да създаде такава организация, нови договори, промени в разстоянията (*например оптимално съчетаване на дестинациите за превоз с пристанища за бункерване; максимално оползотворяване на специфичните характеристики на корабите като клас и възможности за плаване в определени райони и др.*), че един рейс средно през последните 2 години отнема около 36 дни или общо на годишна база се правят 10 рейса.

За опростяване на изчисленията, нека приемем, че валутният курс на \$ спрямо българския лев през първите три години е бил средно 1,79лв. за 1\$, а през последните две има повишение и осредненият валутен курс е 1.83 лв. за 1\$.

### ***Вариант Първи – Избран от предприятието алтернативен данък (данък нетен тонаж)***

- **За 4 от 5-те години**, дните в експлоатация годишно са 360. Следователно изчисленията за дължимия алтернативен данък нетен тонаж (н.т.) за двата кораба с аналогични характеристики са посочени стъпка по стъпка, както следва:

➤ *Разлагане на общия превозен нетен тонаж, основано на групирането за данъчни цели в ЗКПО, а именно: 14377н.т. = 1000 тона + 10 000 т. + 3377 т.*

➤ *Следователно: 3.50лв. x 10 + (35лв. + 3лв.x100) + (305лв. + 2.50лв.x34) = 35 + 335 + 390 за един ден в експлоатация. Или общо Данък нетен тонаж на ден, което на практика представлява „условно“ приета фиксирана данъчна основа за всеки един ден в експлоатация = 760 лв.*

➤ *При брой дни в експлоатация почти за цялата година, да приемем 360 дни се установява база за изчисляване на годишно данъчно задължение - 273 600 лв.*

➤ *Така получената условна печалба е годишната данъчна основа, която се облага също с 10% данъчна ставка, така както и традиционното облагане на корпоративните печалби.*

➤ *Следователно годишният алтернативен данък нетен тонаж е в размер на 27 360 лв.*

- **Само за третата година, в случая 2020 г.** поради Ковид ограничения, забрани и редица проблеми в транспортно-логистичните вериги, модифицираната данъчна основа се изчислява общо за 180 дни в експлоатация. Установява се в размер на 136 800 лв. (760 лв. x 180 дни). В този случай, годишният алтернативен данък нетен тонаж за този годишен отчетен период е на стойност 13 680 лв.

На основата на така представената информация, може да се пристъпи към създаване и попълване на следващата таблица, както и към съответни пояснения под нея, с помощта на които се анализира **Вариант Втори**, а именно когато предприятието е избрало да облага реализираните печалби от дейности, свързани с опериране на кораби по класическата схема на ЗКПО с корпоративен подоходен данък.

Тази таблица е валидна за всеки от двата кораба, т.е. крайните резултати от гл. т. проследяване финансовия интерес на компанията следва да се удвоят.

Табл. № 1 (в лв.)

Год.	Приходи от търг. корабоплаване (навло) (TR)	Променливи разходи за търг. корабоплаване (VC)	Постоянни разходи, свързани с търг. корабоплаване (FC)	Финансов резултат от търг. корабоплаване и свързани с него дейности	Традиционен Корпоративен подоходен данък	Данъчна основа за превозен н. т. за дните в експлоатация	Дан. ставка (%)	Алтернативен данък (Данък върху нетния тонаж)
1	2	3	4	5	6 (10% к.5)	7	8	9
2018	4 658 148 <sup>10</sup>	2 166 039 <sup>40</sup>	2 352 060 <sup>50</sup>	140 049	14 004 <sup>90</sup>	273 600	10	27 360
2019	4 658 148 <sup>10</sup>	2 166 039 <sup>40</sup>	2 352 060 <sup>50</sup>	140 049	14 004 <sup>90</sup>	273 600	10	27 360
2020	2 329 074 <sup>20</sup>	1 083 019 <sup>40</sup>	2 352 060 <sup>60</sup>	(-1 106 005)	0	136 800	10	13 680
2021	6 613 420 <sup>30</sup>	3 075 240 <sup>40</sup>	2 805 390 <sup>60</sup>	732 790	73 279	273 600	10	27 360
2022	6 613 420 <sup>30</sup>	3 075 240 <sup>40</sup>	2 805 390 <sup>60</sup>	732 790	73 279	273 600	10	27 360

### Пояснения при изчисляване на финансовите данни

<sup>1</sup> – 14 377 тона н.т. по навло за 1 тон - 36 лв. (т.е. 20 \$ по курс 1,79 лв.) = 517 572 лв. за един рейс, а те са общо 9 бр. за годината, т.е. Всичко приходи от транспортни услуги: 4 658 148 лв. за 2018, както и за 2019 г.

<sup>2</sup> – 14 377 тона н.т. по навло за 1 тон - 36 лв. (т.е. 20 \$ по курс 1,79 лв.) = 517 572 лв. за един рейс, а те са само 4,5 бр. за годината по време на ограниченията заради Ковид, т.е. Всичко приходи от транспортни услуги: 2 329 074 лв. за 2020 г.

<sup>3</sup> – 14 377 тона н.т. по навло за 1 тон 46 лв. (т.е. 25 \$ по курс 1,83 лв.) = 661 342 лв. за един рейс, а те вече са общо 10 бр. за годината, т.е. Всичко приходи от транспортни услуги: 6 613 420 лв. за 2021-ва, както и за 2022 г.

<sup>4</sup> – по счетоводни данни е известно, че възлизат на 46,5% от цената т.е. от приходите от транспортната услуга в колона 2 за всяка от различните години 2018-2022.

<sup>5</sup> – Постоянните разходи за първите 3 години от периода, включващ и годината на строгите Ковид-19 ограничения 2020, възлизат на 3 600 \$ на ден, което по курс 1,79 лв. се равнява на 6 444 лв. дневно. Годишно (365 дни), тяхната стойност е 2 352 060 лв.

<sup>6</sup> – Постоянните разходи за последните 2 години от периода 2021 и 2022, бележат увеличение (най-вече заради увеличени възнаграждения на съответни видове персонал, наеми, свързани с дейността по опериране на кораби и др.; компонентата на амортизационните разходи е с константна величина) и възлизат на 4200 \$, което по курс 1,83 лв. за 1\$ се равнява на 7 686 лв. дневно. Годишно (365 дни), тяхната стойност възлиза на 2 805 390 лв.

На основата на установените финансови данни от предходната таблица, в следващата таблица, може да се изследва и визуализира последваща информация, от която да се установят важни показатели, които да дадат още по-конкретна база за вземане на решения, свързани с бъдещия избор на данъчен режим за облагане на дейностите от опериране на кораби. При прякото сравнение на стойностите на традиционния корпоративен подоходен данък и на алтернативния данък (Данък върху нетния тонаж), се установява наличието на данъчна икономия или данъчен преразход, съответно финансовата тежест като стойност на изходящ паричен поток за сметка на корабната компания (вж. к.5). На следващо място, особено любопитно е изчисляването на Ефективната данъчна ставка, която на практика е наложена в случай, че стойността на алтернативния данък (в случай, че е избран този режим) бъде съпоставена с реално реализираните печалби от дейността от опериране на кораби (вж. к.6).

Тук, за да има изходна точка при извеждане на изводите, се приема, че корабната компания не е била избрала режима на 5-годишен алтернативен данък и прилага консервативното корпоративно облагане на база доходи, а не на база превозени тонажи.

Разчети за един кораб

Табл. № 2 (в лв.)

Год.	Финансов резултат от търг. корабоплаване и свързани с него дейности	Традиционен Корпоративен подоходен данък	Алтернативен данък (Данък върху нетния тонаж)	+ Данъчна икономия/ (-) Данъчен преразход от гл.т. на компанията	Ефективна данъчна ставка % при алт. д-к
1	2	3	4	5	6(к.4/к.2)
2018	140 049	14 004 <sup>90</sup>	27 360	13 355 <sup>10</sup>	19,54
2019	140 049	14 004 <sup>90</sup>	27 360	13 355 <sup>10</sup>	19,54
2020	(-1 106 005)	0	13 680	13 680*	X
2021	732 790	73 279	27 360	(- 45 919)	3,73
2022	732 790	73 279	27 360	(- 45 919)	3,73

Изводи:

➤ За първите 2 години от периода, компанията реализира данъчна икономия в размер на 13 355<sup>10</sup> лв. от всеки кораб т.е. общо 26 710<sup>20</sup> годишно или за двете години 53 420<sup>40</sup>.

➤ За третата година (пандемия Ковид и редица ограничения за транспорта и т.н.) *номиналната* данъчна икономия, в сравнение ако беше избран данъка върху нетния тонаж е в размер **13 680** лв. На практика има хипотетична възможност, пълната данъчна икономия да обхваща освен тази стойност, но и достигане общо до 234 881 лв. Това е така, тъй като при равни други условия е възможно признаване на данъчна загуба, която ако за опростяване приемем, че е приблизително равна на счетоводния отрицателен финансов резултат, то пълната ѝ сума би представлявала данъчно облекчение, което би могло да се приспада в пълен размер от бъдещи данъчни печалби (ако има такива) за период до 5 последователни години. Следователно номинално допълнително данъчно преимущество т.е. възможността от възползването с това данъчно облекчение би имало стойност в размер на 10% от съответната данъчна загуба за 2020г. За опростяване, приемаме, че тя е равна на отрицателния счетоводен финансов резултат, следователно -1 106 005 лв. само от единия кораб т.е. 2 212 010 общо, което при избор на традиционното корпоративно облагане, би спестило номинално 221 201 лв. в рамките на максимално до 5 години (*ако в някоя от тях се реализира данъчна печалба, с което в ЗКПО се дава стимул за развитие на губещи компании, независимо от икономическия сектор*).

➤ За последните 2 години от целия период, се наблюдава точно обратната тенденция и резултати. След отпадане ограниченията от Ковид и след задържането на толкова много стоки и товари от различен вид, на фрахтовия пазар има съществено повишение на ценовите равнища поради повишеното търсене. Също така, поради световните инфлационни процеси има плавно повишаване и на валутния курс на Щ.Д. Паралелно с това, след годината на Ковид, компанията е успяла да оптимизира дейността си и д увеличи броя на извършваните рейсове, като по този начин също допринася за ръст на своите приходи от превозни услуги. Всички тези фактори допринасят за съществено увеличаване на финансовите резултати и брутната печалба преди облагане с данъци е 5,23 пъти по-висока (от нормалните нива преди Ковид в размер на 140 049 лв. до 732 790 лв. на кораб т.е. общо годишно тя е 1 465 580 лв. Това принципно подсказва, че корпоративното подоходно облагане тук ще има отрицателно отражение върху данъчната тежест и изходящия паричен поток в полза на фиска и държавния бюджет.

➤ Прави впечатление, обаче че в случай на избран алтернативен данък през първите две години, ефективната данъчна ставка би била доста над тази, която е дължима при корпоративен данък, като достига до 19,54%, а през последните две тя

пада до 3,73%, което е израз на значимо данъчно предимство в сравнение със стандартната при дължим корпоративен данък от 10%.

➤ Конкретният данъчен преразход за един кораб възлиза на 45 919 лв. съответно общо за двата кораба 91 838 годишно. За двете години финансовото утежнение възлиза на 183 676 лв. Изводите са обобщени в последната колона на следващата таблица.

Табл. № 3 (в лв.)

Год.	+ Данъчна икономия от гл.т. на компанията общо за всички кораби	(-) Данъчен преразход от гл.т. на компанията общо за всички кораби	Краен (нетен) финансов ефект
2018	26 710 <sup>20</sup>	-	<i>Отрицателен ефект за компанията от пропускането на възможността за избор на алтернативен данък нетен тонаж: <b>ДОПЪЛНИТЕЛНА ФИНАНСОВА ТЕЖЕСТ КАТО РАЗХОД ЗА КОРПОРАТИВЕН ДАНЪК: (-102 895<sup>60</sup>)</b></i>
2019	26 710 <sup>20</sup>	-	
2020	27 360	-	
2021	-	91 838	
2022	-	91 838	
<b>ОБЩО за целия 5-год. тонажен данъчен период:</b>	<b>80 780<sup>40</sup></b>	<b>(- 183 676)</b>	

## 2. ДРУГ ПОДХОД, ОТНОСИМ КЪМ КОНТЕЙНЕРНИТЕ ПРЕВОЗИ И ПОДКРЕПЯЩА ФУНКЦИЯ НА Т.НАР. КОРАБНО СЧЕТОВОДСТВО (SHIPPING ACCOUNTING)

Друг възможен и полезно информативен подход, относим конкретно към *контейнерните превози*, при вземане на решението от корабния мениджмънт, какъв данъчен режим да избере при облагане на дейностите, свързани с притежаваните/оперираните контейнеровози за следващия от 5 до 10 годишен период (*в зависимост от конкретното законодателство на държавата, в която е регистрирано дружеството*), е анализиране на база минал опит и прогнозиране на основата на актуална пазарна среда *средната данъчна ставка, изчислена и падаща се за 1 TEU*. Контейнеровозите могат да превозват до 15 200 TEU<sup>2</sup>. Реализирането на плановете на някои корабостроители за построяване на по-големи контейнеровози (22 000 TEU) води след себе си промени в пристанищната инфраструктура (по-дълбоки води, по-големи кранове) и ограничаване на броя на пристанищата, на които те могат да акостират.[2] Но увеличаването на вместимостта за нетен тонаж на превозваните товари, още повече стимулира прилагането на алтернативното данъчно облагане на тези дейности вместо с корпоративен, с данък нетен тонаж.

В кратко чуждестранно изследване на общо 5 световни превозвача, е установена средната данъчна ставка, изчислена и падаща се за 1 TEU. [3] Авторите на това изследване се базират на данни и анализи на Sea-Intelligence<sup>3</sup> и са изчислили колко

<sup>2</sup> Twenty-foot equivalent unit, мярка за товароместимост, съответстваща на товарното пространство, което заема един 20 футов контейнер с размери 6.1 × 2.4 × 2.6 метра.

<sup>3</sup> Sea Intelligence е водещ доставчик на изследвания и анализи на данни, свързани с морската индустрия, и консултантски услуги в рамките на глобалната индустрия на веригата за доставки, със силен фокус

допълнителен данък в TEU се полага и дължи от корабните превозвачи, когато корпоративният доход преди данъци на TEU се увеличи със \$100 (\$100/TEU). Разликата е много отчетлива. За големите превозвачи, при това такива, избрали алтернативния тонажен данък (с високи нетни тонажи като сбор от всичките им кораби-контейнеровози<sup>4</sup>), на всяко увеличение на печалбата преди данъци на един TEU със \$100/TEU, данъчното им облагане се увеличава ефективно само с от \$0,30 до \$1,80/TEU.

За изследваните сравнително по-малки превозвачи<sup>5</sup>, при това именно такива, които не са се възползвали от възможността да изберат алтернативния режим на данъчно облагане, ефективното фактическо увеличение на дължимия традиционен и универсален корпоративен подоходен данък, на всеки ръст на печалбата преди данъци със \$100/TEU, съответства повишение на дължимия корпоративен данък с \$18 и с \$26/TEU (*съответно за всеки от двата конкретно анализирани превозвачи - израелския ZIM и американския Matson*).

Т.е. и при двата типа изследвани кораби за превоз както на насипни товари, така и извършващи контейнерни превози се потвърждава очакването за големи спрямо малки превозвачи. Обичайно първите, в над 95% от случаите, избират алтернативния данък нетен тонаж, а вторите – логично от опасения, че могат да бъдат и на загуба или очакват твърде ниски печалби, консервативно остават да се облагат на основата на традиционния корпоративен подоходен данък. Следователно ако поради различни причини и обстоятелства станат по-високо печеливши, те се оказват в неизгодно данъчно и финансово положение.

По тези съображения, когато се прави преценка за избор за следващ 5-годишен период, важна роля имат професионалистите в областта на т.нар. **корабно счетоводство (Shipping-Accounting)**<sup>6</sup> и данъчните консултанти, специализирали в областта на шипинг индустрията.

С цел постигане на оптимални резултати в полза на компаниите-корабопритежатели и корабособственици, освен, следенето на цикличността, характерна за морското търговско корабоплаване, проучване на външните пазари, световната търговия по видове продукти, основни товаропотоци (*баланс между предлагания корабен тонаж с потребностите на износителите и вносителите*) и динамични тенденции на фрахтовия пазар (*равнища на навлото по видове товари*), от съществено значение е и коя е базата за изготвяне на финансовата отчетност на корабните компании. Това е така, тъй като особено при някои счетоводни стандарти има определени различия, които в зависимост от това дали се прилагат Международните счетоводни стандарти/ Международните стандарти за финансово отчитане (МСС/МСФО) или националните (НСС) водят до съществени разлики във величината на счетоводния финансов резултат. А той именно е ключовата основа,

---

върху контейнерните превози. Тя е базирана в Копенхаген, с офис и в Хонконг; <https://www.sea-intelligence.com/>

<sup>4</sup> Там са изследвани три световно значими морски превозвачи в лицето на Maersk-Дания, германската компания за международен транспорт и контейнерен транспорт Нарag-Lloyd и френската транспортна и логистична компания CMA CGM.

<sup>5</sup> Там са проследени два относително по-малки морски превозвачи в лицето на публично листваната израелска компания за международен превоз на товари ZIM и американска компания за корабоплаване и навигационни услуги Matson със седалище в Хонолулу, Хавай.

<sup>6</sup> Вж. например резюме на лекционен курс по Корабно счетоводство / Shipping Accounting на School of Business, Department of Shipping Trade and Transport, University of the Aegean, Chios, Greece; <https://www.stt.aegean.gr/en/shipping-accounting/>; също резюме на специализиран курс по Корабно счетоводство тук: <https://www.informaconnect.com.sg/event/shipping-accounting-financial-reporting/> и редица други съвременни материали в специализирани международни източници.



върху която на следващ етап се осъществява т.нар. данъчно преобразуване и достигане до данъчната основа, когато компанията ще се облага с традиционния корпоративен подоходен данък (данък върху печалбата).

Примери за специфики в областта на корабното счетоводство в контекста на МСС/МСФО и като препратка към НСС са в следните аспекти: Амортизации, определяне на остатъчна стойност и обезценка на плавателните съдове; Класифициране и отчитане на плавателни съдове (кораби), държани за продажба, и преустановени дейности; Отчитане разходването на материални запаси (*има разлики в допустимите методи при отчитане на тяхното потребление, а при горивата – мазут, газьол и т.н., които са нужни за движението на корабите често пъти има динамика в цените на международните пазари*); Провизии, условни задължения и условни активи; Разходи и особено Приходи (предвид остарелия НСС18 и модерния МСФО 15 Приходи от договори с клиенти и 5-стъпковия модел за признаване на приходи за корабоплаването и морския сектор), някои останали различни възможности при счетоводно отчитане на сделки по лизинг, продажба с обратен лизинг и др. по МСФО 16 Лизинг и българския НСС 17, както и при консолидирането на ГФО от страна на компании-майки с индивидуалните отчети на нейните дъщерни дружества и пр.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

На основата на разработения и развит в няколко направления хипотетичен бизнес казус за кораби за насипни товари (bulk carriers), както и допълнителни данни от специализирани издания за кораби-контейнеровози, беше демонстрирано как, дали и доколко, избраният вид данъчен режим би могъл да се използва като инструмент за конкурентно данъчно предимство или да се превърне в допълнителна тежест.

В подкрепа на класическите професионални методи за икономически прогнози в шипинг индустрията, служи и т.нар. *корабно счетоводство (Shipping-Accounting)*, предоставящо допълнително професионално становище за икономически най-изгодния подход за избор на данъчен режим от дейността с опериране на кораби в полза на компаниите корабособственици/корабопритежатели.

### **ЛИТЕРАТУРА**

[1] Закон за корпоративното подоходно облагане, в сила от 01.01.2007, ДВ. бр.105 от 22 Декември 2006г., посл. изм. ДВ. бр.104 от 30 Декември 2022г.

[2] Раковска, М., Международна логистика, Университетско издателство „Стопанство”, С., 2011.

[3] Shankaran, J. „Big carriers get significant tonnage tax advantage“, Transport & Logistics News (ITLN), 15 Mar 2022, <https://www.itln.in/about-ushttps://www.itln.in/shipping/big-carriers-get-significant-tonnage-tax-advantage-1344822>



# **TAX REGIMES FOR MERCHANT SHIPPING ACTIVITIES - PRACTICAL ASPECTS AND APPROACHES FOR COMPARISON**

**Desislava Yosifova**

[dyosifova@vtu.bg](mailto:dyosifova@vtu.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport  
Sofia, 158 Geo Milev Str.  
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

***Keywords:** net tonnage tax; alternative and corporate income tax; tax competitive advantages; shipping accounting; IAS/IFRS; NAS*

***Abstract:** On the basis of the current legislation in Bulgaria and specific rules regulated in the Corporate Income Tax Act (CITA), this paper has a mainly applied research and analytical focus. Based on a developed basic hypothetical case study, different subsequent variations of financial data are developed and built upon. The aim is to investigate and demonstrate comparative results for a company undecided which tax regime for merchant shipping activity brings it higher tax advantages, respectively lower financial burden within the 5-year "tonnage" tax period for Bulgaria.*