

Горник В.Г.

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

Євмешкіна О.Л.

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

Сімак С.В.

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

ФОРМУВАННЯ ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

У статті досліджуються механізми податкового регулювання транспортних систем на регіональному рівні, розкриваючи теоретичні та практичні аспекти впливу податкової політики на розвиток регіональної транспортної інфраструктури. Мета дослідження полягає в розробці комплексного методологічного підходу до формування ефективної регіональної податкової політики, що забезпечує оптимальне управління транспортними системами з урахуванням місцевих особливостей. Наукова новизна роботи полягає в систематизації теоретичних положень та розробці практичних рекомендацій щодо вдосконалення податкової політики регулювання транспортних систем на регіональному рівні. Дослідження пропонує новий підхід до розуміння взаємозв'язку між регіональними особливостями та можливостями податкового впливу на транспортну інфраструктуру. Дослідження включає комплексний аналіз взаємозв'язку між регіональними характеристиками транспортної інфраструктури та механізмами податкового впливу. Особливу увагу приділено вивченню регіональних диспропорцій та пошуку ефективних податкових інструментів для їх подолання. Практичне значення роботи полягає в розробці конкретних механізмів формування регіональної податкової політики, спрямованих на оптимізацію функціонування транспортних систем. Запропоновані підходи дозволяють враховувати унікальні особливості кожного регіону при плануванні та реалізації податкових стратегій. Результати дослідження мають теоретичну та прикладну цінність для науковців, державних службовців та фахівців у сфері регіонального управління, транспортної політики та оподаткування. Вони створюють методологічну основу для подальших наукових розробок у напрямку формування ефективної регіональної податкової політики в транспортній сфері. Основні положення статті будуть корисними для представників центральної та місцевих органів влади та самоврядування для вдосконалення управління транспортною інфраструктурою та розвитку регіональних транспортних систем.

Ключові слова: державна політика, податки, податкова політика, регіональний рівень, транспортна система.

Постановка проблеми. Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС мало б стати потужним імпульсом для модернізації транспортної галузі. Угода передбачала реформування податкової системи, транспортної інфраструктури та всебічну підтримку європейських інституцій. Проте, на практиці, очікувані позитивні зрушення не відбулися. Натомість транспортна система України зіткнулася з низкою серйозних проблем. Серед них – відсутність базових законодавчих актів, необхідних для європейської інтеграції, хронічне недофінансування, використання

застарілих технологій та низька інноваційність галузі. Особливо гостро стоять питання екологічності транспорту, безпеки перевезень та якості транспортних послуг. Поточний стан транспортної системи характеризується здатністю забезпечувати лише мінімальні потреби населення та економіки в перевезеннях. При цьому якість цих послуг є вкрай низькою. Системні проблеми, зокрема недостатнє технічне обслуговування інфраструктури, технічна відсталість, загрожують не лише ефективному функціонуванню транспортної галузі, але й становлять ризики національній

безпеці. Інтеграція національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу наразі виглядає проблематичною через накопичені структурні недоліки та брак послідовних реформаторських кроків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аспекти формування податкової політики у розрізі регулювання транспортних систем на центральному та, особливо, на регіональному рівнях досліджуються у наукових працях багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: М. Авксент'єв, Дж. Аллан, С. Афанасьєв, Н. Безбах, В. Варнавський, Д. Грімсі, А. Зельднер, В. Клепіков, В. Кузьмін, В. Павлов, О. Пильтяй, С. Сава, О. Харт, Х. Хем та інші. Разом з тим, незважаючи на досить велику кількість наукових праць з питань податкової політики, регулювання транспортних систем на центральному рівні бракує розробки щодо дослідження проблем формування податкової політики у розрізі регулювання транспортних систем саме на місцевому (регіональному) рівні.

Постановка завдання. Мета статті – дослідження особливостей реалізації податкової політики у розрізі регулювання транспортних систем на регіональному рівні, виявлення можливих проблем та розробка можливих шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Транспортна система України – ключова складова економіки, що має розвинену інфраструктуру: широку залізничну мережу, автомобільні шляхи, морські та річкові термінали, аеропорти, авіаційні маршрути та вантажні термінали. Ця розгалужена мережа створює потенційні можливості для забезпечення транспортних потреб населення та підтримки бізнесу.

Однак сучасний стан галузі має суттєві обмеження. Транспортна система спроможна задовольняти лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях, причому кількісно, а не якісно. Існуючий рівень розвитку не відповідає вимогам європейської інтеграції та перешкоджає входженню національної транспортної мережі до Транс'європейської транспортної системи.

Для подолання наявних проблем необхідні кардинальні трансформації. Ключовими напрямками мають стати: підвищення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між різними секторами управління, проведення системних реформ з впровадженням децентралізації. Особливо проблемною залишається сфера паса-

жирських перевезень. Існуюча система пільгових перевезень є збитковою та неефективною, оскільки витрати не компенсуються належним чином ні державним, ні місцевими бюджетами. На відміну від європейських практик, в Україні досі не запроваджено прозорий механізм фінансування соціально важливих перевезень. У глобальному контексті транспортна галузь перебуває в жорсткій конкурентній боротьбі, де перевагу мають держави, здатні забезпечити швидкість, безпеку та ефективність через широке впровадження інновацій та високих технологій. Рівень інноваційних транспортних технологій безпосередньо визначає конкурентоспроможність країни на міжнародній арені.

Модернізація транспортного комплексу України вимагає не лише адаптації до європейських стандартів та принципів управління, але й усвідомлення критичної ролі інновацій та високих технологій у створенні більш ефективної системи розвитку транспортно-дорожньої галузі. Сучасний стан вантажних перевезень демонструє значне технологічне відставання: нормативи швидкості на українських залізницях вкрай низькі – максимум 400 кілометрів на добу, що становить менше 17 кілометрів на годину, а для переважної більшості вантажів – взагалі 8-14 кілометрів на годину. Тривала відсутність стабільного фінансування та неналежне технічне обслуговування спричинили масштабну деградацію основних фондів транспортної інфраструктури [2].

Щодо податкової політики, держава прагне створити збалансовану систему оподаткування, яка б забезпечувала оптимальне податкове навантаження на господарюючих суб'єктів при збереженні фіскальних інтересів держави. Основні завдання податкової політики включають гармонізацію податкових відносин, усунення диспропорцій економічного розвитку в різних галузях, забезпечення рівності прав та обов'язків між платниками податків і державою [7].

Сучасні виклики – збереження територіальної цілісності, подолання економічної кризи, зниження соціальної напруги – вимагають формування такої податкової політики, яка б стимулювала ділову активність, сприяла розвитку інноваційних технологій, створювала сприятливі умови для залучення іноземних інвестицій. Проте існує суттєва проблема – перманентність податкового законодавства. Постійні зміни в Податковому кодексі призводять до суперечливості податкових норм, порушення податкової дисципліни, збільшення кількості помилок при нарахуванні подат-

ків. Ключове завдання – налагодити ефективний механізм взаємодії між державними інтересами та інтересами платників податків.

Дослідження еластичності податкових надходжень, як в цілому, так і окремих видів податків, дозволяє знайти ефективні шляхи для реформування податкової системи, що забезпечить максимальні податкові надходження при певному рівні податкового навантаження або мінімізацію податкового тиску при стабільному рівні надходжень. Такі дослідження набувають особливої актуальності під час кризових явищ, оскільки вони допомагають визначити оптимальні напрямки економічного розвитку у сферах виробництва та споживання, що зрештою забезпечує достатність внутрішніх фінансових ресурсів для покриття суспільних видатків без необхідності залучення зовнішніх позик. Еластичність податків є важливим показником, оскільки вона відображає ефективність автоматичних стабілізаторів фіскальної політики. Однак через нестабільність податкової системи країни, точне визначення коефіцієнта еластичності є складним завданням: важко сформувати варіаційний ряд, у якому податкові надходження змінюються лише під впливом динаміки ВВП, відокремлюючи автоматичні зміни від дискреційних.

Оскільки податки є важливим інструментом впливу на розвиток реального сектору економіки, нехтування їх регуляторними функціями може призвести до збільшення податкового тягаря, загострення соціальних проблем і зниження бізнес-активності. Такі наслідки можуть мати серйозні руйнівні наслідки як для суспільства, так і для держави. Ринок потребує нових підходів до податкових механізмів, які б максимально відповідали вимогам ефективного розвитку ринкової економіки [8].

Процеси регіоналізації економіки, що відбуваються в умовах відкритості національної економіки та її інтеграції в міжнародну торгівлю, визначають важливість регіонального рівня вивчення та побудови транспортних систем. Регіональна транспортна система відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни. Транспортна система, яка знаходиться на належному рівні, забезпечує умови для економічного зростання та вдосконалення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення. Доступ до безпеки та якості транспортної системи визначають ефективність праці та розвиток виробництва, торгівлі та соціальної сфери країни.

Інтеграція української транспортно-логістичної системи в глобальну транспортну мережу дозволить повністю реалізувати транспортний потенціал країни. Географічне розташування України надає великий транзитний потенціал, однак за останні 30 років він не був використаний в повній мірі. За даними Міжнародної торгової палати, зараз використовуються лише 25-30% цього потенціалу.

Останнім часом ми бачимо зниження обсягів транзитних вантажоперевезень залізницею (на 12,9% у 2020 році), а також падіння перевалки транзитних вантажів у портах (на 8,4% у 2020 році) [4].

У сучасних умовах глобалізації торгівлі та інтеграції транспортних систем Україна повинна стати безперешкодним транзитним хабом для міжнародних логістичних ланцюгів, що забезпечить постачання надійних і високоякісних транспортних послуг для будь-яких обсягів зовнішньої торгівлі.

В українській транспортній системі є великий потенціал для надання широкого спектра транспортних послуг і забезпечення зручної логістики. Україна вже включена в індикативні карти Транс'європейської транспортної мережі і прагне стати частиною цієї мережі, а також включити ключові судноплавні шляхи, зокрема річки Дніпро і Південний Буг, а згодом і частину річки Дунай.

Розробка ефективних логістичних рішень і участь у міжнародних транспортно-логістичних проектах допоможуть залучити додаткові транзитні потоки, що проходять через Україну, зокрема через маршрути Нового шовкового шляху та з'єднання Балтійського, Чорного та Каспійського морів. Для ефективного переміщення таких вантажопотоків необхідно створити систему мультимодальних і контейнерних перевезень, яка дозволить швидко, дешево та ефективно доставляти вантажі, забезпечуючи високий рівень транспортного обслуговування.

Один із головних напрямків розвитку транспортної галузі країни – це створення «безшовної мультимодальної мобільності», що має важливе значення для підтримки конкурентоспроможності не лише окремих компаній, а й цілих країн на міжнародному ринку. Контейнеризація є ключовим елементом транспортної діяльності провідних країн. У 2020 році через Україну залізницею перевезено 425 066 контейнерів у двадцятифутовому еквіваленті, що на 11% більше, ніж у 2019 році. Щодо контейнерних перевезень, то на постійній основі курсують 50 контейнерних поїздів, з яких 11 – міжнародних [4].

Крім того спостерігається низький рівень завантаження авіап перевезень: лише 2-3% від обсягів експорту та імпорту здійснюється авіаційним транспортом. Збільшення міжнародних авіап перевезень, зокрема з країнами ЄС, буде сприяти підписанню Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає створення Спільного авіаційного простору.

З метою ефективного управління транспортною системою необхідно створити постійно діючий орган – Національну комісію з регулювання транспорту. Її основною метою буде забезпечення ефективного державного управління природними монополіями і суб'єктами господарювання, які працюють на суміжних ринках транспорту. Комісія буде відповідати за формування цінової і тарифної політики для таких суб'єктів, а також за контроль і нагляд у таких сферах, як використання залізничних колій, управління повітряним рухом, надання послуг у річкових і морських портах та аеропортах, а також за перевезення пасажирів і вантажів усіма видами транспорту.

У сучасних умовах державного управління України назріла нагальна потреба в принципово нових підходах до формування та координації державної політики, особливо в транспортній та економічній сферах. Ключовим питанням сьогодення є вдосконалення механізмів контролю за діяльністю органів виконавчої влади та розробка ефективної стратегії розвитку держави. Податкова політика виступає критично важливим інструментом впливу на соціально-економічний розвиток держави. Від обґрунтованості прийнятих рішень, вибору методів та інструментів податкового регулювання безпосередньо залежить інтенсивність економічних процесів. Податковий механізм визначає параметри розвитку податкової системи, включаючи склад податків на різних бюджетних рівнях та величину податкових стягнень.

Серед основних проблем сучасної української податкової системи – її надмірна фіскальна спрямованість. Держава переважно концентрується на наповненні бюджету, а не на регулюванні економічних процесів. Негативною практикою є часті законодавчі зміни, що створюють передумови для ухилення від оподаткування та знижують якість адміністрування. Аналіз показує диференційований вплив податкової політики на різні сектори економіки. За останні роки спостерігається підвищення ефективності пільгового оподаткування в ключових галузях: промисловості, будівництві, транспорті, зв'язку, фінансовій та страховій діяльності. Водночас над-

мірна кількість податкових пільг призводить до необґрунтованих бюджетних втрат та негативно впливає на загальний економічний розвиток. Корпоративне оподаткування характеризується значними структурними проблемами. Попри те, що ставка податку на прибуток відповідає європейським стандартам, сам механізм має дискреційний характер. Це створює можливості для тиску податкових органів на бізнес під час визначення бази оподаткування та виведення коштів в більш сприятливі юрисдикції.

Загальне податкове навантаження перевищує 40 відсотків, що призводить до тінізації економіки, зловживань спрощеною системою оподаткування та зростання безробіття. Система є надто дискреційною і сприяє офшоризації економічних процесів. Для вирішення наявних проблем та вдосконалення регулюючого впливу податкової політики пропонується комплекс заходів: впровадження пільгового оподаткування для стимулювання пріоритетних галузей, запровадження податкових пільг для інноваційних стартапів, підвищення соціальної та регуляторної ефективності податкових пільг, посилення контролю за цільвим використанням пільг, розробка системи моніторингу для швидкого реагування на негативні тенденції.

Окрема увага має бути приділена адміністративним реформам: спрощенню звітності, наближенню законодавства до європейських стандартів, особливо в частині ПДВ, удосконаленню механізмів адміністрування податків. Стратегічними напрямками, передбаченими Угодою про асоціацію між Україною та ЄС Директиви Ради 2006/112/ЄС, визначено приєднання до міжнародних стандартів звітності, впровадження автоматичного обміну інформацією відповідно до стандартів CRS (Єдиний стандарт звітності), цифровізацію взаємодії між платниками податків та фіскальними органами, забезпечення інституційної спроможності державної податкової служби [2].

Висновки. Транспортна система України перебуває на критичному етапі трансформації, що вимагає комплексного та виваженого підходу до формування ефективної податкової політики. Сучасний стан галузі характеризується системними викликами, які потребують негайного та глибокого реформування. Основною проблемою є невідповідність якості транспортних послуг європейським стандартам, низький рівень інноваційності та конкурентоспроможності вітчизняної транспортної інфраструктури. Ключовою передумовою

мовою успішного розвитку транспортної системи є проведення виваженої податкової політики, спрямованої на оптимізацію податкового навантаження, створення сприятливого інвестиційного клімату та підтримку вітчизняних перевізників. Особливої уваги потребує питання подолання технологічного відставання, оскільки нормативи швидкості вантажоперевезень в Україні значно поступаються європейським показникам, а рівень зносу основних фондів сягає критичних позначок. Стратегічним напрямком трансформації транспортної галузі має стати впровадження інноваційних технологій, розвиток державно-приватного партнерства та поступова інтеграція у транс'європейську транспортну мережу. Важливим аспектом є також вдосконалення механізмів

компенсації пільгових перевезень, приведення їх у відповідність до європейських стандартів управління. Формування ефективної податкової політики вимагає системного підходу, який забезпечуватиме баланс між фіскальними інтересами держави та потребами суб'єктів господарювання. Необхідно подолати існуючу нестабільність податкового законодавства, яка створює додаткові бар'єри для розвитку транспортної галузі. Кінцевою метою проведених трансформацій має стати створення конкурентоспроможної, технологічно оснащеної транспортної системи, інтегрованої в європейський економічний простір, що забезпечить сталий розвиток України, підвищення її міжнародного авторитету та економічної ефективності.

Список літератури:

1. Двостороння угода від 27.06.2014, «Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text
2. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року Розпорядження Кабінету Міністрів України; План, Заходи від 07.04.2021 № 321-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/321-2021-p>.
3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>
4. Реалізація європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої мобільності. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropey-skogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf>
5. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС. URL: <https://ua.boell.org/uk/2021/02/11/rekomendacii-do-transportnogo-zakonodavstva-ukraini-z-urakhuvannyam-praktik-es>
6. Транспорта складова угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи URL: https://necu.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/web_dopovid_transportna_2020.pdf
7. Трансформаційні процеси у податковій системі України. Волохова І. С. Одеса. Атлант. 2018. 383 с.
8. Паєнко Т.В. Інструменти фіскального регулювання фінансових потоків. Ефективна економіка. 2011. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=659>.
9. Цивільний кодекс України. Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

Hornyk V.H., Simak S.V., Yevmieshkina O.L. FORMULATION OF THE TAX POLICY FOR THE REGULATION OF TRANSPORT SYSTEMS AT THE REGIONAL LEVEL

This article analyzes the mechanisms of tax regulation of transport systems at the regional level, revealing the theoretical and practical aspects of the impact of tax policy on the development of regional transport infrastructure. The purpose of the study is to develop a comprehensive methodological approach to the formation of an effective regional tax policy, which ensures optimal management of transport systems taking into account local characteristics. The scientific novelty of the work consists in the systematization of theoretical provisions and the development of practical recommendations for improving the tax policy of regulating transport systems at the regional level. The study offers a unique approach to understanding the relationship between regional characteristics and the possibilities of tax influence on transport infrastructure. The study includes a comprehensive analysis of the relationship between the regional characteristics of the transport infrastructure and mechanisms of tax influence. Special attention is paid to the study of regional disparities and the search for effective tax instruments to overcome them. The practical significance of the work lies in the development of specific mechanisms for the formation of regional tax policy aimed at optimizing the functioning of transport systems. The proposed approaches allow taking into account the unique features of each region when planning and implementing tax strategies. The results of the research have theoretical and applied value for scientists,

civil servants and specialists in the field of regional management, transport policy and taxation. They create a methodological basis for further scientific developments in the direction of the formation of an effective regional tax policy in the transport sector. The main provisions of the article can be used by state authorities and local governments to improve the management of transport infrastructure and the development of regional transport systems.

Key words: *state policy, taxes, tax policy, regional level, transport system.*