

Горник В.Г.

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

Євмєшкіна О.Л.

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

Сімак С.В.

Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського

ВПЛИВ ОПОДАТКУВАННЯ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ РЕГІОНАЛЬНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ

У статті розкрито вплив оподаткування на розвитку транспортних регіональних систем в Україні. Здійснено класифікацію транспортних систем у регіонах шляхом виокремлення на основі видів економічної діяльності. Зокрема, в індустріально розвинених областях, де зосереджені великі підприємства, переважають вантажні перевезення залізницею та автомобільним транспортом. В сільських районах, де основним видом діяльності є сільське господарство, важливу роль відіграє автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення продукції на ринки. У прибережних зонах важливими стають морські перевезення, які забезпечують зв'язок з іншими країнами та регіонами. Виділено фактори розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Розглянуто складові транспортної системи України, виділено суб'єкти та об'єкти її оподаткування. Проаналізовано стан реформування податкової системи та визначено пріоритети щодо її удосконалення: стратегічний підхід (розробити комплексну стратегію реформування податкової системи); адаптація до міжнародних стандартів; стимулювання інвестицій; покращення адміністрування. Виділено низку позитивних змін, вжитих парламентом в умовах воєнного стану: зменшення податкового навантаження (скасування пені та штрафів за невиконання податкових зобов'язань на час воєнного стану); скасування ввізних мит і акцизів; гнучкість у реагуванні на кризу (швидка реакція законодавців на виклики війни демонструє готовність адаптуватися до нових умов і підтримувати економіку країни). Виокремлено ризики у здійсненні оподаткування: нерівність у зобов'язаннях сплати податків; постійні зміни в податковій політиці. Визначено ключові аспекти впливу оподаткування на розвиток транспортних регіональних систем в Україні: інвестиції в інфраструктуру; фінансування проектів; стимулювання екологічно чистого транспорту; регулювання тарифів; розвиток регіонів; соціально-економічний розвиток.

Ключові слова: податкова система, податковий кодекс, реформування податкової системи, єдина транспортна система, регіональний розвиток, державні податки, місцеві податки.

Постановка проблеми. Податкова політика є одним із напрямів державного управління транспортною системою України в тому числі й на регіональному рівні. Вона є ключовим елементом публічного управління, що має стратегічне значення для соціально-економічного розвитку країни, адже податки є основним джерелом фінансування державних витрат, які, в свою чергу, сприяють забезпеченню соціальних потреб громадян, розвитку інфраструктури та підтримці економічного зростання. Податкова система забезпечує ресурси для виконання державних функцій, що безпосередньо впливає на якість життя громадян. Вона є важливим елементом регулювання соці-

ально-економічного розвитку країни, оскільки за допомогою податків держава може стимулювати або стримувати певні економічні процеси, впливати на інвестиційний клімат, підтримувати пріоритетні галузі та здійснювати структурні зміни в економіці.

У Національній транспортній стратегії на період до 2030 року вказано, що внаслідок бойових дій на території України зруйновано важливі інфраструктурні об'єкти, повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації. Загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 р. оцінювалася в 30,5 млрд. євро, тоді як потреби в реконструкції

і негайному відновленні оцінені в 66,8 млрд. євро. Найбільших обсягів потребує відновлення автомобільних доріг державного значення (29 відсотків), залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи (24 відсотків), а також автомобільні дороги місцевого значення (16 відсотків) [6].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням наукового аналізу стану та проблем державної податкової політики присвячено праці А. Єфремова, О. Желай (адаптація зарубіжного досвіду), Т. Голобородька, Д. Дремова (суб'єкти публічного адміністрування у сфері оподаткування), О. Музика-Стефанчук, Н. Пришва (належне управління у сфері оподаткування та бюджетно-податковій сфері) та інші.

Постановка завдання. Питання впливу оподаткування на розвиток транспортних регіональних систем в Україні залишаються поза увагою науковців. Мета статті – визначити вплив оподаткування на розвиток транспортних регіональних систем в Україні.

Виклад основного матеріалу. У різних регіонах країни можна спостерігати різні моделі транспортного забезпечення. Наприклад, в індустріально розвинених областях, де зосереджені великі підприємства, переважають вантажні перевезення залізницею та автомобільним транспортом. Це пов'язано з необхідністю доставляти сировину до виробництв та готову продукцію до споживачів. У той же час, в сільських районах, де основним видом діяльності є сільське господарство, важливу роль відіграє автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення продукції на ринки. У таких регіонах часто спостерігається недостатня розвиненість залізничної інфраструктури. У прибережних зонах важливими стають морські перевезення, які забезпечують зв'язок з іншими країнами та регіонами. Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури в Україні залежить від багатьох факторів, включаючи економічні, соціальні та географічні умови. Для оптимізації транспортної системи необхідно враховувати ці аспекти і розробляти стратегії, які сприятимуть збалансованому розвитку всіх видів транспорту в різних регіонах [3]. Відповідно до Закону України «Про транспорт» система транспорту включає в себе:

– транспорт загального користування, в тому числі морський, річковий, залізничний, авіаційний, автомобільний, а також електротранспорт міського типу, завданням якого є створення зв'язку між різними економічними галузями, регіонами, виробництвом та кінцевими споживачами;

– залізничний транспорт промислового типу, що здебільшого обслуговує різні процеси виробництва на підприємствах;

– транспорт відомчого типу;

– трубопровідний транспорт;

– шляхи сполучення загального користування.

Єдину транспортну систему України відповідно до Закону України «Про транспорт» становлять:

– транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

– промисловий залізничний транспорт;

– відомчий транспорт;

– трубопровідний транспорт;

– шляхи сполучення загального користування [7].

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Транспортна система України, незважаючи на виклики, пов'язані з тимчасово окупованими територіями, залишається важливою складовою економіки та соціального життя країни. Вона включає різноманітні види транспорту, які забезпечують як вантажні, так і пасажирські перевезення.

Залізнична мережа України є однією з найбільших в Європі, з експлуатаційною довжиною колій близько 19 759,8 км. Залізниця відіграє ключову роль у вантажних перевезеннях, забезпечуючи ефективний і економічний спосіб транспортування сировини та готової продукції. Однак, частина цієї мережі може бути недоступною через військові дії.

Розвинена мережа автомобільних доріг загального користування складає 166,3 тис. км, з яких 47,7 тис. км – дороги державного значення. Автомобільний транспорт є основним способом перевезення пасажирів і вантажів у країні, а також забезпечує зв'язок між містами та селищами.

Україна має 18 морських портів, з яких на даний момент функціонують лише шість. Це обмежує можливості для міжнародної торгівлі через морські шляхи. Річкові термінали також сприяють перевезенню вантажів внутрішніми водними шляхами, але їхня ефективність залежить від стану річок та інфраструктури.

Авіаційна інфраструктура включає 18 аеропортів, з яких 14 мають міжнародний статус. Діючі

двосторонні угоди про авіаційне сполучення з 64 країнами забезпечують міжнародні авіаперевезення, що важливо для туристичної галузі та бізнесу.

Мережа маршрутів пасажирського транспорту налічує понад 3,8 тис. міжобласних автобусних маршрутів. Це дозволяє забезпечити мобільність населення та доступ до різних регіонів країни.

Загалом в Україні функціонує 199 пунктів пропуску через державний кордон, що включає різні види сполучення: повітряне, морське, річкове, залізничне та автомобільне. Це створює умови для міжнародної торгівлі та подорожей.

Транспортна система України має значний потенціал для розвитку і модернізації. Незважаючи на труднощі, пов'язані з окупацією частини територій та військовими діями, країна продовжує працювати над покращенням своєї транспортної інфраструктури для задоволення потреб населення та бізнесу [6].

Відносини, що виникають у сфері справляння податків і зборів, зокрема у транспортній системі України, регулюються податковим кодексом України. Зокрема, визначено перелік податків та зборів, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час адміністрування податків та зборів, а також відповідальність за порушення податкового законодавства [5]. В Україні відповідно до законодавства встановлено загальнодержавні та місцеві податки та збори. До загальнодержавних податків належать: податок на прибуток підприємств; податок на доходи фізичних осіб; податок на додану вартість; акцизний податок; екологічний податок; рентна плата та мито. Систему місцевих податків становлять: податок на майно; єдиний податок. До місцевих зборів належать: збір за місця для паркування транспортних засобів; туристичний збір [5]. Звичайно, всі перераховані види податків діють і в регіонах України. З оподаткуванням транспортної системи України пов'язаний транспортний податок як різновид місцевого податку на майно, тобто обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що встановлюється в межах граничних розмірів ставок, визначених Податковим кодексом України, рішеннями сільських, селищних і міських рад у межах їх повноважень та справляється з платників податку відповідно до Податкового кодексу України. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, в тому числі нере-

зиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, що є об'єктами оподаткування [5].

В Україні після проголошення незалежності розпочалася податкова реформа, яка стала важливим етапом у формуванні економічної системи регіонів країни. Прийняття Закону України «Про систему оподаткування» стало першим кроком до створення власної податкової системи, хоча цей закон значною мірою базувався на радянських нормах. Протягом 1991–1994 років прийнято перший законодавчий акт, який заклав основи податкової системи. За цей період було переглянуто перелік податків і зборів, а також механізми їх стягнення. Даний період характеризувався нестабільністю та частими змінами в податковому законодавстві. У 1992 році були запропоновані три концепції розвитку податкової системи, які відрізнялися за своїми підходами та принципами. Дві з цих концепцій були реалізовані, що свідчить про відсутність єдиного стратегічного бачення розвитку податкової політики.

Часті зміни в законодавстві призвели до невизначеності для підприємців і інвесторів, що ускладнювало планування бізнесу та інвестицій. Це стало серйозною перешкодою для економічного зростання. Податкова реформа в Україні на початкових етапах характеризувалася хаотичними змінами та відсутністю єдиної стратегії. Це призвело до необхідності подальшого вдосконалення податкової системи, щоб забезпечити її стабільність, прозорість і ефективність. У майбутньому важливо було б розробити чітку довгострокову стратегію, яка б враховувала потреби економіки та суспільства, а також сприяла б розвитку підприємництва і залученню інвестицій [1].

Складність і важливість податкової реформи в Україні особливо виявляється в умовах війни та економічної нестабільності. Дійсно, метою держави має бути не лише збільшення доходів через податки, але й створення сприятливих умов для бізнесу та інвесторів шляхом зниження податкового навантаження. Тому, актуальними на даний час є такі основні аспекти для врахування в рамках здійснення податкової реформи. Перш за все, зниження податкового навантаження, оскільки зменшення податків для бізнесу може стимулювати інвестиції, створення нових робочих місць і загальне економічне зростання. Важливо знайти баланс між необхідними доходами бюджету і стимулюванням економічної активності. Важливим кроком є збереження бази оподаткування. Як зазначає МВФ, звуження бази оподаткування може призвести до серйозних проблем у фінансальній

політиці. Важливо забезпечити стабільність податкової системи та уникати частих змін у законодавстві, щоб не створювати додаткові ризики для бізнесу. Необхідним є проведення фіскальної реформи. Напрацювання ефективної фіскальної політики є критично важливим. Це може включати оптимізацію витрат бюджету, боротьбу з корупцією та забезпечення прозорості у використанні бюджетних коштів. Для успішного здійснення процесу оподаткування, в тому числі й регіональних транспортних систем важливим є вивчення досвіду країн, які проходили через подібні кризи, а також пошук шляхів його адаптації в Україні. Наприклад, відновлення Європи після Другої світової війни показує, що навіть у складних умовах можливо знаходити ефективні рішення для стимулювання економіки. Як зазначив Артур Лаффер, зміни в податковій політиці можуть вплинути на обсяги і терміни надходження доходів до бюджету. Це важливо враховувати при плануванні бюджетних витрат і інвестицій [10].

Розвиток регіональних транспортних систем залежить від успішності реформування податкової системи України. Зокрема, дослідження, які проводили вчені Лисяк Л. В., Гуменюк М. О., Філімонова Д. А. розкривають, що результатом реформування має стати покращення інвестиційного клімату країни та стимулювання інноваційно-інвестиційної активності суб'єктів господарювання. Для цього потрібно вирішити такі завдання як: підвищення прозорості сплати податків, запровадження спрощених процедур адміністрування податків для платників; формування податкової культури у суб'єктів господарювання; забезпечення надійної системи податкового контролю, яка не буде обтяжувати платників податків, але й обумовлюватиме відповідальність за вчинення податкового правопорушення [2].

Незважаючи на те, що податкова система України має певні елементи, схожі на системи розвинутих європейських країн, вона все ще стикається з серйозними викликами. Існуюча система має переважно фіскальний характер. Це означає, що основна увага приділяється збору податків для наповнення бюджету, а не стимулюванню економічної активності або створенню сприятливого середовища для бізнесу. Це може призводити до того, що підприємства відчують значний тягар податкових зобов'язань, що, в свою чергу, знижує їхню конкурентоспроможність.

Хоча в Україні розробляються зміни до податкового законодавства з урахуванням міжнародних норм, фактична реалізація цих змін часто залишається на рівні декларацій. Це може бути пов'язано

з відсутністю політичної волі, недостатньою координацією між різними гілками влади або ж з корупційними ризиками.

Податкова система повинна створювати умови для залучення іноземних та внутрішніх інвестицій. В Україні ж часто спостерігається нестабільність податкового законодавства, а також високий рівень бюрократії, що відлякує потенційних інвесторів.

Ефективність податкової системи також залежить від її адміністрування. В Україні існують проблеми з прозорістю і справедливістю в оподаткуванні, а також з високими витратами на адміністрування податків.

Виходячи з окреслених проблем системи оподаткування в Україні можна запропонувати напрями удосконалення даної системи:

1. Стратегічний підхід: Необхідно розробити комплексну стратегію реформування податкової системи, яка буде спрямована не лише на збільшення доходів бюджету, а й на стимулювання економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності.

2. Адаптація до міжнародних стандартів: Продовжувати працювати над гармонізацією податкового законодавства з нормами ОЕСР та іншими міжнародними стандартами, щоб забезпечити більш прозору та ефективну систему оподаткування.

3. Стимулювання інвестицій: Впровадження податкових пільг і стимулів для інвесторів може допомогти залучити капітал і підтримати розвиток нових підприємств.

4. Покращення адміністрування: Впровадження сучасних технологій в адмініструванні податків може підвищити ефективність збору податків і зменшити корупційні ризики [2].

За даними Держказначейства, в 2021 році зібрано ЄСВ на суму 349 млрд грн, що на 18,6% більше, ніж у 2020 році. У 2021 році, за даними Пенсійного фонду України (далі – ПФУ), доходи фонду становили 512 млрд грн. 177 млрд грн з них – це підтримка держбюджету. При цьому борг ПФУ перед Держказначейством у минулому році становив понад 70 млрд грн.²⁹ На сьогодні Україна стягує із зарплат 22% ЄСВ, 18% Податок на доходи фізичних осіб (далі – ПДФО) 1,5% військовий збір, що разом становить 41,5% [2].

В умовах воєнного стану парламент вживав низку заходів для підтримки бізнесу, що зазнає значних труднощів. Є декілька ключових позитивних змін, які можна виділити:

- зменшення податкового навантаження: скасування пені та штрафів за невиконання подат-

кових зобов'язань на час воєнного стану стало важливим кроком для підтримки підприємців, які опинилися в складній фінансовій ситуації. Це дозволило зменшити тягар на бізнес, що особливо важливо в умовах економічної нестабільності;

- скасування ввізних мит і акцизів: зниження мит на імпорتنі товари та акцизів на паливе допомогло знизити витрати для бізнесу та споживачів, що може сприяти стабілізації економіки та покращенню доступності товарів;

- гнучкість у реагуванні на кризу: швидка реакція законодавців на виклики війни демонструє готовність адаптуватися до нових умов і підтримувати економіку країни.

На сьогодні існують певні ризики в здійсненні оподаткування. Серед них головні такі:

- нерівність у зобов'язаннях сплати податків може викликати нерівність у ставленні до різних регіонів, що може мати негативні наслідки для економічної стабільності;

- постійні зміни в податковій політиці можуть створювати невизначеність для бізнесу, що ускладнює планування та стратегічне управління.

Податки впливають на баланс робочого часу та відпочинку людей, на обсяги виробництва підприємств. Оподаткування має такі переваги: перерозподіл доходу на користь бідних платників податків у разі прогресивної податкової системи (збільшується рівність доходів); допомагають контролювати інфляцію (у випадку інфляції, викликаній збільшенням попиту, більший податок на дохід безпосередньо знижує споживання); підвищують обізнаність платників податків з функціями держави; стабільне джерело доходів держави; мають широку базу – їх платять усі, навіть найбідніші; не зменшують стимули до праці; дозволяють зменшити шкідливе споживання [4].

Вважаючи на це, важливо забезпечити стабільність податкової політики, щоб бізнес міг планувати свою діяльність на майбутнє. Спеціальні програми підтримки для малих і середніх підприємств можуть допомогти їм адаптуватися до нових умов, зокрема через фінансову допомогу або консультаційні послуги. Влада повинна активно комунікувати з підприємцями, щоб зрозуміти їхні потреби та проблеми, а також враховувати їх у майбутніх змінах законодавства [2].

Податки на доходи найпоширеніші у всьому світі. Податки на дохід фізичних осіб набувають все більшого поширення внаслідок індустріалізації та відповідно до того, як зростає спроможність влади їх збирати. У країнах ОЕСР доходи від ПДФО становлять близько третини загальних

податкових надходжень (в Україні – 12% у 2018 р.). Як правило, розвинені економіки встановлюють прогресивну шкалу оподаткування доходів фізосіб для перерозподілу багатства – для заможніших домогосподарств ставки ПДФО вищі, ніж для бідніших. Ставки податку на доходи фізичних осіб у світі варіюються від 0% до 60% [9].

Висновки. Вплив оподаткування на розвиток транспортних регіональних систем є важливим аспектом публічного управління, оскільки податкові механізми можуть стимулювати або стримувати інвестиції в інфраструктуру, розвиток нових технологій та загальну ефективність транспортних систем.

Визначимо низку ключових аспектів цього впливу:

- інвестиції в інфраструктуру. Податкові пільги та субсидії можуть стимулювати приватні інвестиції в транспортну інфраструктуру. Наприклад, зниження податків на прибуток для компаній, які інвестують у будівництво доріг, мостів або залізниць, може привести до швидшого розвитку цих проектів;

- фінансування проектів. Державні податки можуть бути використані для фінансування великих транспортних проектів. Наприклад, акциз на паливо може бути спрямований на розвиток та підтримку автомобільних шляхів, що забезпечить покращення транспортної інфраструктури;

- стимулювання екологічно чистого транспорту. Податкові пільги для електромобілів або компаній, що займаються перевезеннями з низькими викидами, можуть сприяти переходу на більш екологічні види транспорту, що позитивно вплине на якість повітря та зменшить викиди парникових газів;

- регулювання тарифів. Оподаткування може також впливати на тарифи на перевезення. Наприклад, високі податки на паливо можуть призвести до підвищення цін на перевезення, що може зменшити попит на транспортні послуги;

- розвиток регіонів. Ефективна податкова політика може сприяти розвитку транспортних систем у віддалених або менш розвинених регіонах, забезпечуючи їх кращою доступністю та зв'язком з іншими частинами країни;

- соціально-економічний розвиток. Розвиток транспортних систем під впливом оподаткування може привести до створення нових робочих місць, підвищення рівня життя населення та загального економічного зростання регіону.

Таким чином, оподаткування відіграє важливу роль у формуванні стратегій розвитку транспортних регіональних систем, і його ефекти можуть бути як позитивними, так і негативними залежно від конкретних умов і реалізації податкової політики.

Список літератури:

1. Богатирьова Є. М. Податкові реформи в Україні: етапи проведення. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream.pdf> (дата звернення: 11.11.2024 р.)
2. Лисяк Л.В., Гуменюк М.О., Філімонова Д.А. Удосконалення податкової системи України з урахуванням досвіду зарубіжних країн, Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету, с. 93. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/609674.pdf> (дата звернення: 4.11.2024)
3. Пашинська Н.М. Транспортна система регіонів України та її транзитний потенціал. URL: <https://surl.li/jqydir> (дата звернення: 14.12.2024 р.)
4. Піонтківська І. Податки у світі: навіщо нам потрібні податки та як створити ефективну систему оподаткування? URL: <https://surl.li/vylptl> (дата звернення: 12.12.2024 р.)
5. Податковий кодекс України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст.112. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 27.01.2025 р.)
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Постанова. Кабінет Міністрів України. 27.12.2024. № 1550. URL: https://mindev.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf (дата звернення: 12.12.2024 р.)
7. Про транспорт. Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 14.12.2024 р.)
8. Rogozan Yu. S. СКЛАДОВІ ТА ЕЛЕМЕНТИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5744> (дата звернення: 14.12.2024 р.)
9. Федорук Є. І. Особливості державного регулювання транспортно-логістичної сфери України. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2017/25.pdf. (дата звернення: 14.12.2024 р.)
10. Як Україна реформуватиме податкову систему після війни. URL: <https://surl.li/cjkpcb> (дата звернення: 14.12.2024 р.)

Hornyk V.H., Yevmieshkina O.L., Simak S.V. IMPACT OF TAXATION ON THE DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORT SYSTEMS IN UKRAINE

The article reveals the impact of taxation on the development of regional transport systems in Ukraine. A classification of transport systems in regions was carried out by separation based on types of economic activity. In industrially developed regions, where large enterprises are concentrated, freight transport by rail and road transport prevail. In rural areas, where the main activity is agriculture, road transport plays an important role, ensuring the transportation of products to markets. In coastal areas, maritime transport becomes important, providing connections with other countries and regions. The factors of development of transport infrastructure in Ukraine are highlighted. The components of the transport system of Ukraine are considered, the subjects and objects of its taxation are highlighted. The state of reform of the tax system was analyzed and priorities for its improvement were identified: strategic approach (develop a comprehensive strategy for reforming the tax system); adaptation to international standards; stimulating investment; improving administration. A number of positive changes implemented by the parliament during martial law are highlighted: reduction of the tax burden (abolition of fines and penalties for failure to fulfill tax obligations during martial law); abolition of import duties and excise duties; flexibility in responding to the crisis (the rapid response of legislators to the challenges of war demonstrates a willingness to adapt to new conditions and support the country's economy). Risks in the implementation of taxation are identified: inequality in tax obligations; constant changes in tax policy. Key aspects of the impact of taxation on the development of regional transport systems in Ukraine are identified: investments in infrastructure; project financing; stimulation of environmentally friendly transport; tariff regulation; development of regions; socio-economic development.

Key words: tax system, tax code, tax system reform, unified transport system, regional development, state taxes, local taxes.