

Георгій Ейтутіс, д.е.н., проф.

(професор каф. «Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-3833-6875

Анастасія Божок, к.е.н.

(доцент каф. «Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-4404-2267

Геннадій Писаренко

(заступник начальника адміністративної служби регіональної філії «Південно-Західна залізниця»)

УДОСКОНАЛЕННЯ ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ ЯК ВАЖІЛЬ ПОКРАЩЕННЯ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

У статті представлені існуючі моделі фінансування приміських пасажирських перевезень в Україні. Це приміські пасажирські перевезення об'єднані з іншими видами діяльності, їх фінансування проводиться за рахунок перехресного субсидування; а також приміські пасажирські перевезення організаційно відособлені і тоді фінансування здійснюється, як правило, за рахунок прибутку перевізників і державних субсидій (при необхідності).

Проаналізовані законодавчі та нормативні документи, які регулюють питання сплати Укрзалізницею податку на землю та акцизу на дизельне паливо. В результаті вивчення досвіду інших держав з даних питань визначено, що у розвинутих європейських країнах залізничний транспорт не оподатковується земельним податком. В усіх існуючих моделях фінансування, розвиток інфраструктури відбувається тільки за рахунок або за допомогою державного субсидування.

Зазначається необхідність скасування плати Укрзалізницею акцизу на дизельне паливо та податку на земельні ділянки, що перебувають під залізничними коліями.

Визначені такі можливі джерела фінансування приміських перевезень як надходження від акцизу з виготовленого в Україні палива і транспортних засобів, акцизу з імпортованого палива і транспортних засобів, ввізного мита на нафтопродукти, транспортні засоби. Представлено варіант фінансування приміських пасажирських перевезень. Запропоновано розробити та запровадити механізм повернення сплаченого акцизного податку у складі ціни дизельного палива у вигляді фінансування приміських пасажирських перевезень. Запропоновані та обґрунтовані зміни, які необхідно внести до Податкового Кодексу України та інші законодавчі акти для того, щоб законодавчо закріпити використання повернутих коштів для фінансування приміських пасажирських перевезень.

Ключові слова: залізничний транспорт, Укрзалізниця, пасажирські перевезення, вантажні перевезення, податок, фінансування.

© Ейтутіс Г. Д., Божок А. Р., Писаренко Г., 2020

Постановка проблеми. Перевезення залізничним транспортом пасажирів є однією із важливих складових обсягів послуг загального користування країни, від якості функціонування яких залежить розвиток національної економіки, обороноздатність держави, а також значною мірою благополуччя і зручність населення. Сьогодні залізничний транспорт працює на грані технічних і фінансових можливостей, спрацювання рухомого складу складає більш 90%, фінансові ресурси не дають можливості не тільки оновлювати активну частину основних засобів, але й забезпечувати їх обслуговування, що загрожує безпеці руху, якість надання послуг також не задовольняє зростаючим вимогам пасажирів.

Збиток від пасажирських перевезень за 2019 р. склав 13 млрд грн, половина з яких припадає на приміські перевезення, що на 680 млн грн більше, ніж у 2018 р. Державним бюджетом згідно з ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт України» відшкодовано збитків від перевезення пільгових категорій громадян лише 50 млн грн.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту досліджують такі науковці, як Дикань В.Л., Бараш Ю.С., Гудков О.М., Єлагін Ю.В., Костецький В.В., Разумова К.М., Оспіщева В.І., Яновська В.П. У роботах вказаних авторів викладено ґрунтовний матеріал для подальших досліджень. Однак в умовах функціонування залізниць, які постійно змінюються, проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту багато стратегічних та поточних питань з удосконалення діяльності потребують досліджень.

Метою статті є дослідження законодавчих та нормативних документів, які регулюють систему оподаткування залізничного транспорту та пропозиції удосконалення даної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відомо, що в світі існує дві основні моделі фінансування приміських пасажирських перевезень, які є збитковими:

приміські пасажирські перевезення об'єднані з іншими видами діяльності, і тоді фінансування проводиться за рахунок перехресного субсидування;

приміські пасажирські перевезення організаційно відособлені і тоді фінансування здійснюється, як правило, за рахунок прибутку перевізників і державних субсидій (за необхідності).

Слід зазначити, що сьогодні тільки Україна, Індія і Китай фінансують власні пасажирські перевезення за рахунок вантажних. Пряме фінансування пасажирських перевезень відсутнє.

Разом з тим, в цілому сплачено за 2019 р. АТ «Укрзалізниця» податків, зборів та інших обов'язкових платежів на користь держави більше 29 млрд грн, що перевищує рівень минулого року на 8,4 млрд грн або на 40%. Особливо збільшився земельний податок: з 1,2 млрд грн у 2018 р. до 3,8 млрд грн у 2019 р., тобто більш, ніж у 3 рази.

Ситуація ще більш ускладнилася через те, що Законом України від 23.11.2018 N 2628-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення рівноваги бюджетних надходжень у 2019 році» (далі – Закон № 2628), який набрав чинності 01.01.2019 р., внесено зміни до Податкового кодексу України (далі – Кодекс), відповідно до яких з пункту 284.4 статті 284 Кодексу виключено слова «надані для залізниць у межах смуг відведення». Тобто з 01.01.2019 р. залізнична галузь втратила пільги зі сплати земельного податку в розмірі 25% від нарахованої суми, обчисленої відповідно до статей 274 і 277 Кодексу.

Разом з тим, згідно з підпунктом 283.1.4 пункту 283.1 статті 283 Кодексу землі дорожнього господарства автомобільні дороги загального користування взагалі не підлягають оподаткуванню, відповідно створено нерівні умови для оподаткування земель для автомобільних та залізничних перевезень, що не відповідає принципу справедливості оподаткування.

Важливо зазначити, що на 80% земель Укрзалізниці розміщені інфраструктурні об'єкти (залізничні колії загального користування (земляне полотно, верхня будова колії та штучні

споруди) на перегонах і залізничних станціях, що призначені для пропуску поїздів, здійснення операцій з прийому та відправлення поїздів, прийому та видачі вантажів, багажу, здійснення сортувальних та маневрових робіт), що передані АТ «Укрзалізниця» є об'єктами виключно державної власності, які закріплюються на праві господарського відання із внесенням такого права до його статутного капіталу.

Однак, користуючись земельними площами, Укрзалізниця постійно вкладає значні фінансові ресурси для утримання їх в належному стані.

Зокрема, відповідно до технології проведення ремонтів земляного полотна та його споруд виконуються роботи з посилення, оновлення, заміни окремих елементів земляного полотна та його споруд, стабілізації земляного полотна на ділянках з деформаціями ґрунту (зсуви, спливи, осідання), ремонтуються захисні споруди земляного полотна, проводяться роботи з влаштування земляного полотна під час будівництва двоколіїних вставок тощо.

На зазначені вище роботи, а також утримання, реконструкцію і оновлення колій, утримання захисних лісонасаджень, роботи зі сніго- і водоборотьби АТ «Укрзалізниця» щорічно витрачає біля 5 млрд грн.

Крім того, залізниця постійно проводить організаційно-технічні заходи із забезпечення безаварійної роботи та утримання у справному стані залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв, що потребує значних фінансових ресурсів.

Відповідно до статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування та місцевого сполучення здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України.

Також дана стаття Закону України передбачає, що будівництво і реконструкція (у тому числі електрифікація) залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з перевезенням населення регіону, придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення здійснюються за рахунок коштів залізниць та залученням коштів місцевих бюджетів. Однак, з державного та місцевих бюджетів фінансування вищезазначених заходів не відбувалось.

Слід зазначити, що у розвинутих європейських країнах залізничний транспорт не оподатковується земельним податком. В усіх існуючих моделях фінансування, розвиток інфраструктури відбувається тільки за рахунок або за допомогою державного субсидування.

Тому, як варіант, пропонуємо податок на землю, що перераховується до місцевих бюджетів підприємствами АТ «Укрзалізниця», розподіляти таким чином, щоб 80% витрачати на фінансування приміських перевезень, а 20% залишати в місцевих бюджетах для задоволення регіональних потреб відповідно до проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування земельних ділянок залізничного транспорту № 10361 від 04.06.2019 р. Пропонований варіант фінансування приміських пасажирських перевезень за рахунок земельного податку відображено в табл. 1.

Можливим джерелом фінансування приміських перевезень може бути і надходження від акцизу з виготовленого в Україні палива і транспортних засобів, акцизу з імпортного палива і транспортних засобів, ввізного мита на нафтопродукти, транспортні засоби.

Так, з 1 січня 2018 р. в Україні запрацював державний дорожній фонд. Він діє на підставі прийнятих Верховною Радою змін до Закону «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» та Бюджетного кодексу України. Він формується, в першу чергу, за рахунок акцизу з виготовленого в Україні та імпортного палива. В цьому році в дорожній фонд надійде тільки 50% надходжень від акцизу з виготовленого в Україні палива і транспортних засобів, акцизу з імпортного палива і транспортних засобів, ввізного мита на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них. У 2019 р. в дорожній фонд надійшли

75% цих зборів. А всі 100% дорожній фонд отримає в 2020 р. Таким чином, акциз на паливо спрямовується на ремонт автомобільних доріг. Однак залізничний транспорт не використовує автомобільні траси, а також не отримує кошти з дорожнього фонду на своє оновлення.

Тому пропонується розробити та запровадити на підприємствах АТ «Укрзалізниця» механізм повернення 50% сплаченого акцизного податку, який зазначено вище, у складі ціни дизельного палива, що закуповується ними для технологічних потреб (табл.1).

Таблиця 1. Пропонований варіант фінансування приміських пасажирських перевезень

| Витрати, млрд. грн | Доходи, млрд. грн | Питома вага, % |
|--------------------|---|----------------|
| 7,9 | 1. Власні доходи від приміських перевезень – 0,77 | 10 |
| | 2. 50% акциз за дизпаливо – 0,75 | 10 |
| | 3. 80% земельний податок – 3,04 | 41 |
| | 4. Державний бюджет – 2,83 | 39 |

З 2019 р. для АТ «Укрзалізниця» скасовано дію пільгової ставки оподаткування за користування земельними ділянками, яка становила 0,25% і встановлено сплату 100%. Сплата земельного податку на 2019 р. для АТ «Укрзалізниця» запропонована в сумі майже 4,2 млрд грн, що на 3 млрд грн більше, ніж у 2018 р. Зростання розміру земельного податку пов'язане з тим, що з 1 січня 2019 р. з пункту 284.4 Податкового кодексу України вилучені слова «надані для залізниць в межах смуг відведення», тому залізнична галузь повністю позбавлена пільги сплати земельного податку, обчисленого відповідно до статей №№274 і 277 Податкового кодексу України.

Нині рівень податкового навантаження на залізничну компанію в цілому збільшився до 51-57%, хоча АТ «Укрзалізниця» вже мала рівень податкового навантаження, вищий за середній в країні, на 20-25%. Цей показник перевищує збір в Японії та країнах Західної Європи, де він є максимальним – 37%. За кордоном колії та розташовані поблизу них інфраструктурні об'єкти не оподатковуються не лише у розвинених країнах Заходу (в т.ч. у Польщі), а і у Білорусі, Молдові.

Разом з тим, земельні площі автодоріг загального користування в Україні не оподатковуються, що свідчить про нерівність умов функціонування та порушує принципи справедливості.

Акциз на дизельне паливо, який АТ «Укрзалізниця» щорічно сплачує у дорожній фонд в розмірі 1,5-1,7 млрд грн, держава спрямовує на ремонт автодоріг, в той же час АТ «Укрзалізниця» постійно недоотримує кошти від місцевих бюджетів за провезення пасажирів, які мають державні пільги. Так, за 2016 - 2018 рр. недоотримана компенсація за перевезення пільгових категорій пасажирів склала 2,2 млрд грн. За цей же період не отримано 4,9 млрд грн капітальних витрат пасажирських перевезень через невиконання ст. 10 закону «Про залізничний транспорт», яка передбачає придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення за рахунок залучення коштів місцевих бюджетів.

Відповідно до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» дохідна частина Державного дорожнього фонду формується за рахунок, крім усього іншого, акцизного податку з вироблених в Україні пального і транспортних засобів та акцизного податку з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів і

спрямовуються, у т. ч., на утримання автомобільних доріг загального користування державного значення і забезпечення розвитку виробничих потужностей дорожніх організацій.

Доцільним є частину даного Фонду, а саме ту, що її вносить АТ «Укрзалізниця», використовувати для утримання і придбання рухомого складу, що має обслуговувати приміські, у т. ч. пільгові, пасажирські перевезення.

Пропонуємо повертати кошти, сплачені як податок на земельні ділянки і як акциз на дизпаливо АТ «Укрзалізниця», винятково для фінансування приміських пасажирських перевезень.

Для впровадження цього заходу мають бути внесені певні зміни до Податкового кодексу України та інші законодавчі документи для того, щоб закріпити використання повернутих коштів для поліпшення приміських пасажирських перевезень.

Відповідно доповненим має бути Наказ Міністерства фінансів України №787 від 03.09.2013 р. Повернення зарахованих до бюджету платежів у національній валюті здійснюється органами Державної казначейської служби України (Казначейства) з відповідних бюджетних рахунків на рахунки одержувачів коштів, відкриті в банках або органах Казначейства, вказані у поданні або заяві платника за поданням органів, що контролюють здійснення надходжень до бюджету.

У разі наявності в обліку органів Казначейства заборгованості платника перед державним бюджетом за іншими бюджетними позиками, кредитами або фінансовою допомогою відповідний орган Казначейства повідомляє платника та орган, який подав подання, про можливість перерахування коштів (або їх частки), зазначених у заяві, та подання, перш за все, на погашення цієї заборгованості перед державним бюджетом.

Керівник відповідного органу Казначейства відповідно до законодавства може прийняти рішення про застосування заходів впливу за порушення бюджетного законодавства у тому випадку, коли відповідні місцеві фінансові органи не усунули порушення бюджетного законодавства у встановлений строк, тобто не надали підкріплення коштами для здійснення повернення, не повідомили про причини невиконання звернення органу Казначейства.

Сума підкріплення у бухгалтерському обліку операцій з виконання бюджетів відображається на відповідних рахунках як отримання (надання) підкріплення коштами для здійснення повернення надходжень відповідно до законодавства.

Органи Казначейства виконують операції з повернення коштів у т.ч. коштами, тимчасово віднесеними на доходи місцевого бюджету, що підлягають розподілу та за іншими платежами, які тимчасово віднесені на доходи місцевого бюджету, у порядку, встановленому законодавством.

Закон України «Про залізничний транспорт» регулює взаємодію підприємств залізничного транспорту з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування і передбачає, що «у разі неприйняття органами місцевого самоврядування протягом 6 місяців після звернення залізниці рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, АТ «Укрзалізниця» за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій».

Розгляд видів транспорту через призму концепції сталого розвитку показує, що залізничний транспорт має набути вищого пріоритету серед універсальних наземних видів. Концепція сталого розвитку, узагальнення якої були зроблені всесвітніми самітами ООН, за участі понад 180 країн, багатьох міжнародних організацій та провідних вчених, у 1992 р. в Ріо-де-Жанейро та у 2002 р. в Йоханесбургу, системно поєднала три основні складові стійкого розвитку суспільства: економічну, природоохоронну і соціальну.

Так, з погляду економічної складової можна відмітити, що залізничний транспорт характеризується значно вищою продуктивністю праці і, за рівних умов перевезень, нижчою собівартістю перевезень, ніж автомобільний. З погляду екологічної складової залізничний транспорт характеризується значно нижчим рівнем забруднення навколишнього середовища, ніж автомобільний. З соціальної точки зору, залізничний транспорт є значно безпечнішим, ніж автомобільний. Крім того, розвиток високошвидкісного руху забезпечить можливість виконання швидких масових перевезень і сприятиме значному зростанню мобільності людей.

Стаття 283 Податкового кодексу України передбачає, що земельний податок не сплачується за «землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування – землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, штучними спорудами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками, шумовими екранами, очисними спорудами і розташованими в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме:

а) паралельні об'їзні дороги, поромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди, захисні насадження, шумові екрани, очисні споруди;

б) майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, склади, гаражі, резервуари для зберігання паливно-мастильних матеріалів, комплекси для зважування великогабаритного транспорту, виробничі бази, штучні та інші споруди, що перебувають у державній власності, власності державних підприємств або власності господарських товариств, у статутному капіталі яких 100 відсотків акцій (часток, паїв) належить державі» (пункт 283.1.4).

В Україні поступово запроваджується європейська модель структури залізничної галузі, яка передбачає організаційне та фінансове розділення сфер діяльності з утримання залізничної інфраструктури (здійснює оператор інфраструктури) на надання послуг з перевезень (здійснюють залізничні підприємства). При цьому оператор інфраструктури забезпечує умови рівного недискримінаційного доступу залізничних підприємств до залізничної інфраструктури. Тобто ніякої відмінності за економічною сутністю між магістральними залізничними коліями та об'єктами дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування немає. Але наразі в Україні склалась ситуація, коли землі, на яких розташовані залізничні колії загального користування, оподатковуються на загальних умовах. На нашу думку, така ситуація виникла через корпоратизацію Укрзалізниці. Але зміна юридичної форми не змінила економічної сутності залізничної колії, як інфраструктурного об'єкта загального користування. До того ж, 100% акцій АТ «Укрзалізниці», як національного оператора інфраструктури, належать державі.

Висновки та пропозиції. На наш погляд, зміна організаційно-правової форми Укрзалізниці не повинна призводити до посилення нерівності умов для залізничного і автомобільного транспорту та штучного зростання витрат залізничного транспорту, а, відповідно, і транспортної складової у вартості продукції інших сфер економічної діяльності. Таким чином, доцільним є внесення змін до Податкового кодексу України за рахунок поширення дії статті 283 на землі, де розташовані залізничні колії загального користування, аналогічно до земель дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування.

Запровадження повернення коштів «Укрзалізниці» має попередити такі негативні наслідки недофінансування приміських перевезень. Таким чином, залізничний транспорт має стати пріоритетним видом наземного транспорту для державної економічної політики. А для цього необхідно, щонайменше, забезпечити єдині конкурентні вимоги для цих видів транспорту, особливо нерівності умов щодо оподаткування земельним та акцизним податками.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дикань В.Л., Слагін Ю.В. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету Серія: Економіка і менеджмент*. 2016. Вип. 16. С. 46-48.
2. Бараш Ю.С., Адамян Ю.П. Рациональне використання рейкового транспорту у великих містах України. *Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць*. Харків: УкрДАЗТ, 2015. № 52. С. 101–107.
3. Гудков О.М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. Серія «Проблеми економіки транспорту»*. 2011. Вип. 1. С. 34–39.
4. Гудкова В.П. Удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.07.04; УкрДАЗТ. Х., 2002. 171 с.
5. Гудкова В.П. Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка та управління»*. 2013. № 25. С. 11–26.
6. Слагін Ю.В. Проблеми сталого розвитку суспільного транспорту та суспільні транспортні витрати. *Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць*. Х.: УкрДАЗТ, 2011. № 35. С. 254–256.
7. Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: дис. ... д.е.н.: спец. 08.00.03; Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. Київ, 2010. 452 с.
8. Костецький В.В. Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту: дис... канд. екон. наук: спец. 08.00.08 ; ТНЕУ. Тернопіль, 2010. 177 с.
9. Разумова К.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті: автореф. дис... д-ра екон. наук: спец. 08.00.03; УкрДУЗТ. Харків, 2015. 42 с.
10. Оспіщева В.І. Фінанси: Курс для фінансистів: Навч. посіб. К.: Знання, 2008. 567с.
11. Пояснювальна записка Народних депутатів України: Гіршфельд А. М., Гусак В. Г., Москаленко Я. М «До проекту закону України №10361 от 04.06.2019 р. «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування земельних ділянок залізничного транспорту».
12. Божок А.Р. Формування сучасної транспортно-логістичної інфраструктури перевезень. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління»*. Київ: ДЕТУТ, 2016. №34. С. 11 – 16.

REFERENCES

1. Dikan, V.L. (2016), Perspektivi finansuvannya primiskih pasazhirskih perevezen v umovah akcionuvannya zaliznichnogo transportu [The prospect of financing suburban transportation on the conditions of railway transport functioning]. *Naukovij visnik Mizhnarodnogo gumanitarnogo universitetu Seriya: Ekonomika i menedzhment*, vol. №16, pp. 46-48.
2. Barash, Yu.S. (2015), Racionalne vikoristannya rejkovogo transportu u velikih mistah Ukraini [Rational railtransport using in large cities of Ukraine]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti: zb. nauk. prac. Harkiv: UkrDAZT*, vol. №52, pp. 101-107.
3. Gudkov O.M. (2011), Perspektivnij mehanizm finansuvannya pasazhirskih perevezen na zaliznichnomu transporti [Perspective mechanism for financing of passenger transportation on railway transport]. *Zbirnik naukovih prac Dnipropetrovskogo nacionalnogo universitetu zaliznichnogo transportu im. V. Lazaryana. Seriya «Problemi ekonomiki transportu»*, vol. №1, pp. 34-39.
4. Gudkova, V.P. (2002), Udoskonalennya mehanizmu finansovo-ekonomichnogo upravlinnya pasazhirskimi perevezennyami na zaliznicyah Ukraini [Improvement of mechanism for financial and economic management of passenger traffic on Ukrainian railways]: dis. ... kand. ekon. nauk: spec. 08.07.04 / V.P. Gudkova; UkrDAZT. H. 171 p.
5. Gudkova, V.P. (2013), Teoretiko-prikladni osnovi pidvishennya efektyvnosti ekonomichnoyi diyalnosti pidpriemstv na rynku transportnogo obslugovuvannya naseleння. [Theoretical and applied principles for improving the efficiency of economic activity of enterprises in the market of public transport services]. *Zbirnik naukovih prac Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo universitetu transportu. Seriya «Ekonomika ta upravlinnya»*, vol. №25, pp. 11-26.
6. Yelagin, Yu.V. (2011), Problemi stalogo rozvitku suspilnogo transportuta suspilni transportni vitrati [Problems of sustainable development of public transport and public transport costs]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti: zb. nauk. prac. H.: UkrDAZT*, vol. №35, pp. 254-256.

7. Ejtutis, G.D. (2010), Strategiya reformuvannya zaliznic Ukraini na osnovi regionalizaciyi transportnogo obslugovuvannya [Strategy for reforming Ukrainian railways on the basis of regionalization of transport services]: dis. d.e.n.: spec. 08.00.03 / Rada po vivchennyu produktivnih sil Ukraini NAN Ukraini. Kiyiv. 452 p.

8. Kosteckij, V.V. (2010), Finansove zabezpechennya diyalnosti pidpriemstv miskogo elektrotransportu [Financial support of activity of the enterprises of city electric transport]: dis. ...kand. ekon. nauk: spec. 08.00.08; TNEU. Ternopil. 177 p.

9. Razumova K.M. (2015), Organizacijno-ekonomichnij mehanizm zabezpechennya effektivnosti funkcionuvannya pasazhirskih perevezhen na transporti [Explanatory note of the People's Deputies of Ukraine]: avtoref. dis. ... d-ra ekon. nauk: spec. 08.00.03; UkrDUZT. Harkiv. 42 p.

10. Ospishyeva, V.I. (2008), Finansi: Kurs dlya finansistiv [Finances: course for financiers]: Navch. posib./za red. K.:Znannya. 567 p.

11. Poyasnyvalna zapiska Narodnih deputativ Ukraini: Girshfeld A. M., Gusak V. G., Moskalenko Ya. M «Do proektu zakonu Ukraini №10361 ot 04.06.2019. « Pro vnesennya zmin do Podatkovogo kodeksu Ukraini shodo opodatkovannya zemelnih dilyanok zaliznichnogo transportu".

12. Bozhok, A.R. (2016) Formuvannya suchasnoyi transportno-logistichnoyi infrastrukturi perevezhen [Formation of modern transport and logistics infrastructure of transportation]. *Zbirnik naukovih prac Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo universitetu transportu. Seriya «Ekonomika i upravlinnya»*. Kiyiv: DETUT, vol. №34, pp. 11-16.

Георгий Эйтулис, д.э.н., проф.

(профессор каф. «Экономика, маркетинг и бизнес-администрирование, Государственный университет инфраструктуры и технологий)

Божок Анастасия, к.э.н.

(доцент каф. «Экономика, маркетинг и бизнес-администрирование, Государственный университет инфраструктуры и технологий)

Геннадий Писаренко

(заместитель начальника административной службы региональной филии «Юго-Западная железная дорога»)

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ КАК ИНСТРУМЕНТ УЛУЧШЕНИЯ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

В статье представлены существующие модели финансирования пригородных пассажирских перевозок в Украине. Пригородные пассажирские перевозки, которые объединены с другими видами деятельности, их финансирование проводится за счет перекрестного субсидирования; а также пригородные пассажирские перевозки организационно обособленные и их финансирование осуществляется, как правило, за счет прибыли перевозчиков и государственных субсидий (при необходимости).

Проанализированы законодательные и нормативные документы, регулирующие вопрос платы АТ «Укрзалізниця» налога на землю и акциза на дизельное топливо. В результате изучения опыта других государств по данным вопросам определено, что в развитых европейских странах железнодорожный транспорт не облагается земельным налогом. Во всех существующих моделях финансирования, развитие инфраструктуры происходит только за счёт государственного субсидирования.

Отмечается необходимость отмены платы АТ «Укрзалізниця» акциза на дизельное топливо и налога на земельные участки, находящиеся под железнодорожными путями.

Определены следующие возможные источники финансирования пригородных перевозок как поступления от акциза с изготовленного в Украине топлива и транспортных средств, акциза от импортного топлива и транспортных средств, ввозной пошлины на нефтепродукты, транспортные средства. Представлен вариант финансирования пригородных пассажирских перевозок. Предложено разработать и внедрить механизм возврата уплаченного акцизного налога в составе цены дизельного топлива в виде финансирования пригородных пассажирских

перевозок. Предложены и обоснованы изменения, которые необходимо внести в Налоговый кодекс Украины и другие законодательные акты для того, чтобы законодательно закрепить использование возвращенных средств для финансирования пригородных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Укрзалізниця, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, налог, финансирование.

*Heorhii Eitutis, Doctor of Economics Sciences, professor
(Professor of the department «Economics, marketing and business administration», State University of Infrastructure and Technologies)*

*Anastasiia Bozhok, PhD in Economics
(Associate professor of the department «Economics, marketing and business administration», State University of Infrastructure and Technologies)*

*Hennadii Pysarenko
(Deputy Head of the Administrative Service of the South-Western Railway Regional Branch)*

IMPROVEMENT OF THE TAX POLICY AS A TOOL FOR UPGRADING UKRAINIAN RAILWAYS` FINANCIAL SITUATION

The article presents existing models of suburban financing passenger transportation in Ukraine. These are commuter passengers transportation combined with other activities, their financing conducted through cross-subsidization; as well as suburban passenger transportation is organizationally segregated and then financed carried out, as a rule, at the expense of profits of carriers and state subsidies (if necessary).

The consideration of modes of transport through the lens of the concept of sustainable development shows that rail transport should be given higher priority among universal terrestrial species. The concept of sustainable development, summarized by the UN World Summit with the participation of more than 180 countries of many international organizations and leading scientists, has systematically combined the three main components of sustainable social development: economic, environmental and social.

The legislative and regulatory documents that regulate are analyzed the issue of payment of land tax and excise duty on diesel by Ukrzaliznytsia fuel. As a result of studying the experience of other countries on these issues it is determined that in developed European countries rail transport not subject to land tax. In all existing models financing, infrastructure development occurs only at the expense or through government subsidies.

The need to abolish the excise duty on Ukrzaliznytsia of excise on diesel fuel and land taxes underrailroad tracks.

Possible sources of funding for suburban transportation are identified as excise tax on fuel produced in Ukraine and transport excise duty on imported fuel and imported vehicles duties on petroleum products, vehicles. An option is presented financing suburban passenger transportation. Suggested to develop and implement a mechanism for refunding the excise duty paid tax as part of the price of diesel fuel in the form of financing suburban passenger transportation. Proposed and justified changes to be made to the Tax Code of Ukraine and others legislative acts in order to legislate the use refunds for suburban passenger transportation.

Keywords: railway, Ukrzaliznytsia, passenger transportation, freight, tax, financing.