

ПОДАТКОВЕ НАВАНТАЖЕННЯ В УПРАВЛІННІ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

©2020 ТЮРИНА М. М.

УДК 656.07:334
JEL: H21; H22; L91; R49

Тюрина М. М. Податкове навантаження в управлінні основними засобами транспортних підприємств в Україні

Метою статті є аналіз структури та динаміки податкового навантаження в системі управління основними засобами на транспортних підприємствах на основі дослідження макроекономічних показників та інформації, наданої Державною податковою службою України та Державною службою статистики України. Виявлено диспропорції в податковому навантаженні, суттєве зростання сум сплачених податків, розраховано їх структуру та розподіл між періодами і видами транспорту. Встановлено суттєве зростання податкового тиску на транспортні підприємства за всіма показниками. Сума сплачених податків зросла більше, ніж у 2,5 разу за 2015–2019 рр., у тому числі за 2019 р. – на 23%. Найбільшу частину в податкових платежах займає податок на додану вартість та податки і збори з доходів фізичних осіб (разом 47% від усіх податкових платежів), податок на прибуток, податок на майно, єдиний податок, рентна плата за транспортування та користування надрами, спеціальне використання води, екологічний та акцизний податки, збір за місця для паркування транспортних засобів. Значну частку складають інші надходження, що пов'язані зі специфікою діяльності транспортних підприємств, зокрема державної форми власності. Частка сукупних податків у чистому доході від реалізації на транспортних підприємствах сягає 12,1%, питома вага податку на прибуток у балансовій вартості основних засобів зросла до 1,1%. Одиниця вартості основних засобів генерує 12% податкових надходжень. Зважаючи на фондоемність транспортної галузі, значний рівень зносу основних засобів, недостатнє використання амортизації як податкового щита та суттєвий податковий тиск на діяльність транспортних підприємств, актуальним є пошук шляхів удосконалення податкового планування, яке має розглядатися в системі управління основними засобами. Податкова політика держави має бути спрямована на підтримку транспортних підприємств у оновленні та модернізації рухомого складу та транспортної інфраструктури.

Ключові слова: податки, податкове навантаження, основні засоби, транспорт, транспортні підприємства.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-10-339-348>

Рис.: 4. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 15.

Тюрина Марина Миколаївна – здобувач, кафедра менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: marinat1607@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7771-2079>

UDC 656.07:334
JEL: H21; H22; L91; R49

Tiurina M. M. Tax Burden in the Management of Fixed Assets of Transport Enterprises in Ukraine

The purpose of the article is to analyze the structure and dynamics of the tax burden in the management system of fixed assets in transport enterprises based on a study of macroeconomic indicators and information provided by the State Tax Service of Ukraine and the State Statistics Service of Ukraine. Disparities in the tax burden, a significant increase in the amount of taxes paid are identified; their structure and distribution between periods and modes of transport are calculated. A significant increase in tax pressure on transport companies has been determined for all indicators. The amount of taxes paid increased more than two and a half times in 2015–2019, including the increase by 23% in 2019. The largest part of tax payments is occupied by value added tax and taxes and fees on personal income (a total of 47% of all tax payments), income tax, property tax, single tax, rent for transportation and use of subsoil, special use of water, environmental and excise taxes, fees for parking spaces for vehicles. A significant share is made up of other revenues related to the specifics of the activities of transport companies, in particular, the State form of ownership. The share of total taxes in net sales revenue at transport enterprises reaches 12.1%, the proportion of income tax in the book value of fixed assets increased to 1.1%. The unit value of fixed assets generates 12% of tax revenues. Given the capital intensity of the transport industry, the significant level of depreciation of fixed assets, insufficient use of depreciation as a tax shield and significant tax pressure on transport companies, it is important to find ways to improve tax planning, which should be considered in the fixed assets management system. The tax policy of the State should be aimed at supporting transport companies in the renewal and modernization of rolling stock and transport infrastructure.

Keywords: taxes, tax burden, fixed assets, transport, transport enterprises.

Fig.: 4. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 15.

Tiurina Maryna M. – Applicant, Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: marinat1607@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7771-2079>

Податкові платежі виконують ряд важливих функцій у фіскальній політиці держави. За допомогою податків можна не тільки обмежувати, стимулювати, одержувати додаткові бюджетні надходження від певних видів діяльності, об'єктів та операцій, а й впливати на загальний розвиток економіки, її інноваційність, соціальну орієнтованість, стабільність. Транспортні підприємства відіграють важливу роль у обслуговуванні процесів виробництва та реалізації продукції, доставки вантажів, перевезення пасажирів. Якісна транспортна інфраструктура та транспортний сервіс є вагомим національним надбанням, що впливає не тільки на безпеку, комфорт пересування, надійність і швидкість доставки, це також має інфраструктурний іміджевий аспект.

Для транспортних підприємств основні засоби забезпечують реалізацію транспортних послуг. Їх якісний стан, сучасність, відповідність останнім вимогам з екологічності, комфорту та безпеки вимагають значних вкладень і, відповідно, посиленої уваги з боку управлінського персоналу. Впровадження податкових пільг на операції з придбання, спорудження, створення, оновлення, реконструкції основних засобів транспортних підприємств може суттєво стимулювати дану сферу та допомогти підприємствам у переході на новий, більш сучасний рівень транспортного обслуговування.

Оцінювати податкове навантаження в системі управління основними засобами потрібно також з тієї позиції, що амортизація виступає значною статтею витрат підприємства, яка зменшує фінансовий результат до оподаткування та, відповідно, оптимізує податковий тиск.

Питанням оцінки та аналізу податкового навантаження на підприємства присвячені праці науковців: О. Ю. Буцької [3], М. Ю. Демченка й Я. В. Однолько [4], О. В. Коновалової та І. Лохвицької [10] та інших. Аспекти організаційно-інформаційного механізму формування податкової політики досліджено у праці А. В. Коваленка [8]. Зокрема, аспекти податкового планування та аналізу податкового навантаження в системі корпоративного податкового менеджменту детально розкриті Ю. А. Малаховою [11] при розгляді особливостей управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств. Деякі аспекти оптимізації оподаткування при здійсненні капітальних інвестицій у оновлення, придбання та модернізацію основних засобів, їх вплив на

показники стійкості транспортних підприємств розкриває С. М. Семенова [9; 13; 14]. Досвід України та Європейського Союзу щодо податкового навантаження в діяльності підприємств розглянуто в публікації І. С. Ковової, О. І. Малишкіна, В. Віцена, С. М. Шуляренко, О. М. Шпико [9]. Особливості управління активами, у тому числі основними засобами, та фактори забезпечення економічної стійкості та розвитку транспортних підприємств, зокрема оподаткування, розкрито у праці О. О. Карпенко [1; 2; 7] та О. М. Паливоди [7]. Також важливі аспекти управління основними засобами на транспортних підприємств, з урахуванням специфіки їхньої діяльності, детально висвітлюються в працях О. Є. Бабиної [1], С. М. Боняр, В. А. Буднік, К. В. Лерніченко [2] та інших. Проте не повною мірою розкриваються складові податкового навантаження на дані підприємствах. Оцінку ефективності податкового планування на підприємствах висвітлює Н. І. Федішин [15], однак не визначаються особливості такого планування за галузевою ознакою для транспортних підприємств, а також у системі управління основними засобами як основного фактора виробництва транспортних послуг, що потребує подальших поглиблених досліджень.

Питання податкового навантаження в управлінні основними засобами транспортних підприємств практично не висвітлюються в літературі. Статистична інформація містить лише узагальнені дані про основні засоби транспортних підприємств у цілому. Відомості про наявні основні засоби, їх залишкову та первісну вартість, амортизацію, суму капітальних інвестицій, а також склад податкових платежів підприємств у розрізі видів транспорту можна одержати лише за запитом до Державної служби статистики [5] та Державної податкової служби України [6]. Оцінка податкового навантаження може бути важливим інструментом для оптимізації та планування податкових платежів у контексті ефективного використання наявних ресурсів, вибору найбільш вдалої амортизаційної політики, ефективної експлуатації та оновлення основних засобів.

Метою статті є дослідження стану податкового навантаження в системі управління основними засобами на транспортних підприємствах України на основі аналізу макроекономічних показників.

Транспорт є фондоемною галуззю, і саме основні засоби приносять основний дохід транспортним підприємствам. Поряд із цим значні витрати спричиняють низьку рентабельність, а подекуди і збитковість діяльності. Негативний вплив чинить і велике податкове навантаження. Сума податкових платежів підприємств транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні зростає протягом 2015–2019 рр. (рис. 1), що пов'язано з пошкваленням економіки та інфляційними процесами.

го та трубопровідного транспорту, питома вага яких у загальному обсязі податкових платежів зросла із 45,3% у 2015 р. до 59,7% у 2019 р. (рис. 2). Така динаміка пояснюється значним зростанням сплачених податків за рахунок підприємств вантажного залізничного транспорту – від 4219 млн грн у 2015 р. до 18075 млн грн у 2019 р.

Питома вага авіаційного транспорту в сукупності податкових платежів складає 1,28%, водного транспорту – 0,67% за даними 2019 р. Поряд із цим вагомі податкові надходження забезпечують підприємства складського господарства та



Рис. 1. Динаміка податкових платежів підприємств транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні за 2015–2019 рр., млн грн

Джерело: сформовано за інформацією, наданою Державною податковою службою України.

За відомостями, наданими Державною податковою службою України, у 2015 р. підприємствами сфери транспорту було сплачено 25977 млн грн податків, у 2016 р. на 63% більше – 42389 млн грн, у 2017 р. усього на 15% більше – 48907 млн грн, у 2018 р. на 8% більше – 52783 млн грн, у 2019 р. на 23% більше – 65163 млн грн. Якщо порівнювати 2019 р. з рівнем 2015 р., то за п'ять років зростання становить більше, ніж 2,5 разу. Оцінка макроекономічних статистичних показників [5] показує, що 2015–2016 рр. були кризовими після загострення військового конфлікту з Росією, виключення тимчасово окупованої території зі статистичних спостережень, негативних наслідків розірвання економічних зв'язків, скорочення виробництва та торгівлі, високої інфляції. У цей період відбувалося не тільки зменшення обсягів перевезень, а й доходів транспортних підприємств та їх чисельності, кількості найманих працівників, що спричинило скорочення податкових надходжень.

Найбільший вплив на структуру податкових платежів має діяльність підприємств наземно-

допоміжної діяльності у сфері транспорту. Хоч їхня питома вага скорочується від 52,8% у 2015 р. до 38,3% у 2019 р., проте сума сплачених податків зростає від 13705 млн грн до 24990 млн грн відповідно за роками, що пояснюється зростанням попиту на даний вид послуг і, відповідно, збільшенням чисельності працівників та обсягу доходу.

За внутрішньою структурою податкових платежів підприємств наземного та трубопровідного транспорту найбільшу частку займає вантажний залізничний транспорт (46,5% за даними 2019 р.), трубопровідний транспорт (26,3%), вантажний автомобільний транспорт і надання послуг з перевезення речей (17%), інший пасажирський наземний транспорт (7,5%) і пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення (2,7%). За обсягами перевезених вантажів в Україні переважає вантажний автомобільний транспорт, проте за показником вантажообігу домінує вантажний залізничний транспорт. Щодо пасажирських перевезень, то обсяги перевезення пасажирів залізничним

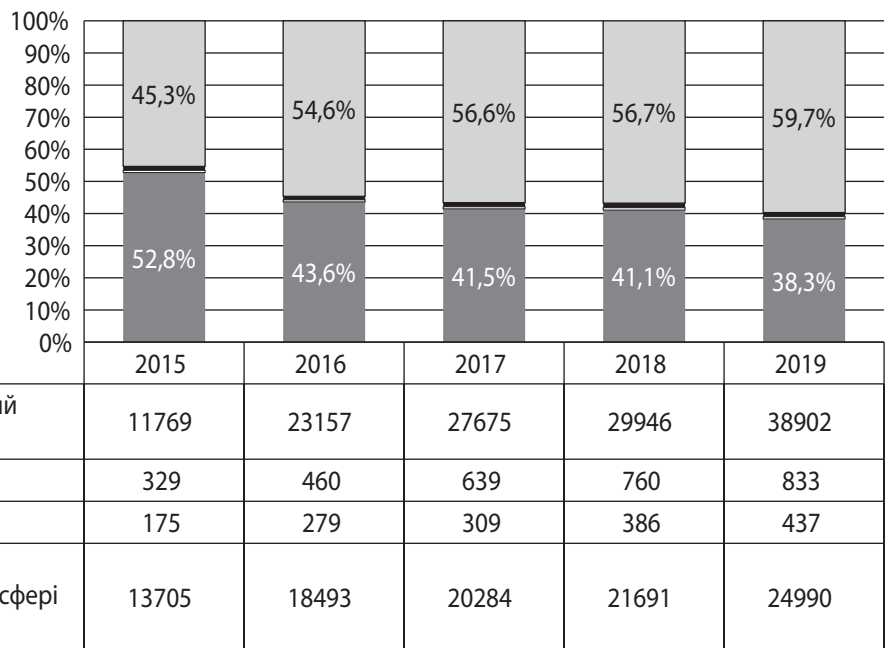


Рис. 2. Динаміка та структура податкових платежів підприємств за видами транспорту в Україні за 2015–2019 рр., млн грн, %

Джерело: сформовано за інформацією, наданою Державною податковою службою України.

транспортном скорочуються, проте авіаційний пасажирський транспорт збільшив свої обороти у 2019 р. у рази. Обсяги пасажирських перевезень метрополітенівським, автобусним, тролейбусним видами транспорту знаходяться приблизно на однаковому рівні протягом періоду, що аналізується.

Діяльність транспортних підприємств обкладається значною кількістю податків, тому розглянемо основні з них, їхню структуру та динаміку. На першому місці серед податкових платежів транспортних підприємств знаходиться непрямий податок – ПДВ (податок на додану вартість), його динаміка стрімко зростає – від 5936 млн грн у 2015 р. до 16088 млн грн у 2019 р., на 171% протягом п’яти років та на 35% за 2019 р. порівняно з 2018 р. (табл. 1), що пов’язано зі зростанням цін і тарифів на транспортні послуги. Оскільки ПДВ є податком на споживання, саме споживачі фактично є платниками даного податку. Транспортні підприємства можуть впливати на суму зобов’язань з ПДВ, збільшуючи обсяг експортних послуг, які обкладаються за нульовою ставкою. Тому зростання експорту транспортних послуг суттєво покращує оптимізацію податкового навантаження.

На другому місці податок і збір на доходи фізичних осіб зі зростанням майже в чотири

рази – від 2903 млн грн у 2015 р. до 14319 млн грн у 2019 р. Дана стаття включає в себе податок на доходи фізичних осіб (ПДФО, основна ставка якого 18%) та військовий збір (ВЗ за основною ставкою 1,5%), які транспортні підприємства, як податкові агенти, утримують із заробітної плати своїх працівників. Таким чином, цей податок фактично не впливає на фінансові результати транспортних підприємств, він залежить від кількості зайнятих працівників і рівня їхньої заробітної плати. Зростання соціальних гарантій і мінімальної заробітної плати, а також більш жорсткий контроль з боку держави щодо офіційного працевлаштування персоналу сприяли стрімкому зростанню даного виду податкових надходжень до бюджету.

Податок на прибуток транспортних підприємств має нестабільну динаміку: зростання з 1358 млн грн у 2015 р. до 5309 млн грн у 2016 р., потім скорочення до 4634 млн грн у 2018 р. і збільшення до 5823 млн грн у 2019 р. Це пов’язано з кризовими процесами в транспортній сфері, загостренням проблем, серед яких високий рівень зносу основних засобів – транспортних засобів та інфраструктури, потреба в їхній модернізації, приведення до сучасних вимог, скорочення обсягів перевезень, економічні коливання, збитковість діяльності. За даними 2019 р. [5], 73,7% від усіх транспортних підприємств були прибутковими,

Склад податкових платежів за основними видами податків підприємств транспорту, складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту в Україні за 2015–2019 рр., млн грн

№ з/п	Показник, млн грн	Рік					2019 р. у % до 2015 р.	2019 р. у % до 2018 р.
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	Усього по галузі, у т. ч.:	25977	42389	48907	52783	65163	150,8	23,5
2	Податок на додану вартість (без урахування бюджетного відшкодування)	5936	9120	11334	11933	16088	171	35
3	Податок і збір на доходи фізичних осіб	2903	7063	9656	12351	14319	393	16
4	Податок на прибуток підприємств	1358	5309	5287	4634	5823	329	26
5	Податок на майно	594	1432	2110	1851	4040	580	118
6	Єдиний податок	544	814	1124	1440	1762	224	22
7	Рентна плата за транспортування	0	1293	1165	1462	1503	–	3
8	Екологічний податок	22	28	42	47	72	227	53
9	Рентна плата за користування надрами	15	30	40	55	49	227	-11
10	Рентна плата за спеціальне використання води	4	13	13	18	20	400	11
11	Акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	154	3	3	2	11	-93	450
12	Рентна плат за користування радіочастотним ресурсом України	4	3	4	4	4	0	0
13	Акцизний податок з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлю підакцизних товарів	5	10	3	3	3	-40	0
14	Збір за місця для паркування транспортних засобів	1	2	2	2	2	100	0
15	Частина чистого прибутку (доходу) державних унітарних підприємств та їх об'єднань, що вилучається до бюджету, та нараховані дивіденди	620	458	121	252	208	-66	-17
16	Плата за надання адміністративних послуг	2	2	2	2	3	50	50
17	Інші надходження	13815	16809	18001	18727	21256	54	14

Джерело: сформовано за інформацією, наданою Державною податковою службою України.

сума одержаного прибутку за цей період склала 44088 млн грн, відповідно податок на прибуток у 5823 млн грн становить 13,2% (основна ставка податку на прибуток дорівнює 18% [12]).

Серед найбільш вагомих податків (рис. 3) суттєво зростає податок на майно – майже у шість разів за досліджуваний період. У 2019 р. податок на майно, сплачений транспортними підприємствами, склав 4040 млн грн.

Сюди входять: податок на нерухоме майно, земельний податок, орендна плата, транспортний податок, суми яких зросли, особливо у 2019 р.

Зростання суми єдиного податку (ЄП) до 1762 млн грн у 2019 р. свідчить про розвиток малого та мікропідприємництва, які перебувають на спрощеній системі оподаткування. Збільшується кількість таких суб'єктів господарювання, їхні доходи, що є базою оподаткування для юридичних осіб – платників єдиного податку тре-

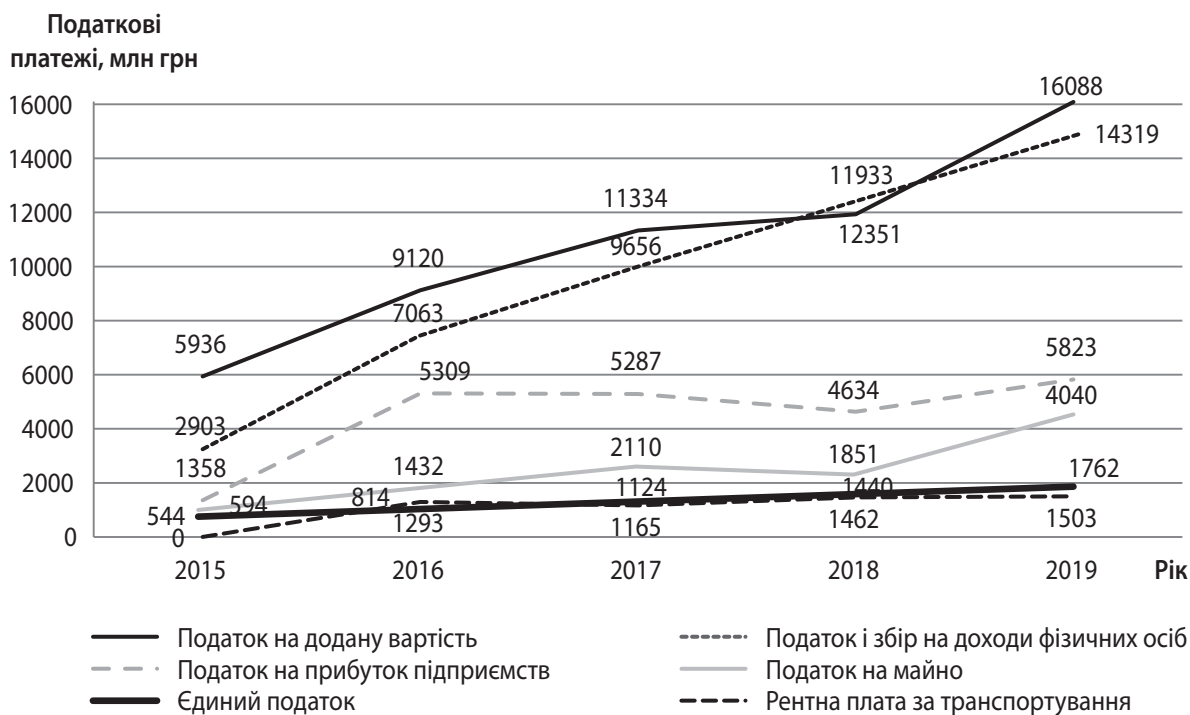


Рис. 3. Динаміка основних податкових платежів транспортних підприємств в Україні за 2015–2019 рр., млн грн

Джерело: сформовано за інформацією, наданою Державною податковою службою України.

тньої групи. На сьогодні ставка ЄП складає 3% від доходу для платників ПДВ і 5% від доходу в разі включення ПДВ до складу єдиного податку [12].

Серед найбільш вагомих податків, сплачених транспортними підприємствами, є рентна плата за транспортування – 1503 млн грн у 2019 р. Даний податок сплачують підприємства трубопровідного транспорту за транзитне транспортування природного газу, нафти, нафтопродуктів та аміаку.

Отже, як бачимо, у структурі податкових платежів транспортних підприємств переважають непрямі податки: 25% – податок на додану вартість і 22% – податок на доходи фізичних осіб, разом 47%. Податок на прибуток підприємств займає всього 9%, податок на майно – 6%, єдиний податок – 3%, рентна плата за транспортування – 2%, інші надходження – 33%, за даними 2019 р. (рис. 4).

До складу інших надходжень за відповідними кодами класифікації доходів бюджету належать: штрафні санкції; пеня, у тому числі за порушення вимог податкового законодавства, правил розрахунків у сфері зовнішньоекономічної діяльності, валютного регулювання, пожежної безпеки, використання енергетичних ресурсів, безпеки дорожнього руху, застосування реєстра-

торів розрахункових операцій, норм з регулювання обігу готівки та інші. Також до складу цієї статті належать надходження від реалізації автомобілів, засобів наземного, водного та повітряного транспорту, сільськогосподарської техніки, обладнання, яке знаходиться на балансі органів державної влади та транспортних підприємств, які використовують кошти державного бюджету. Дана стаття присутня в усіх видах наземного та трубопровідного транспорту, у вантажному водному транспорті, складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту.

Для оцінки податкового навантаження на транспортні підприємства необхідно аналізувати не тільки вплив обсягу сплачених податків, а й ту суму податкових платежів, яка безпосередньо впливає на витрати підприємства та його фінансові результати. Тому розглянемо динаміку податкових платежів без ПДВ і податків та зборів на доходи фізичних осіб (ПДФО, ВЗ) та їх частку в основних показниках діяльності транспортних підприємств (табл. 2).

За даними ДПС України, транспортні підприємства у 2019 р. сплатили 65163 млн грн податкових платежів, з них 34756 млн грн, або 53,3% – це сума податкових платежів без ПДВ та податків і зборів з доходів фізичних осіб, які безпосередньо не впливають на формування фі-

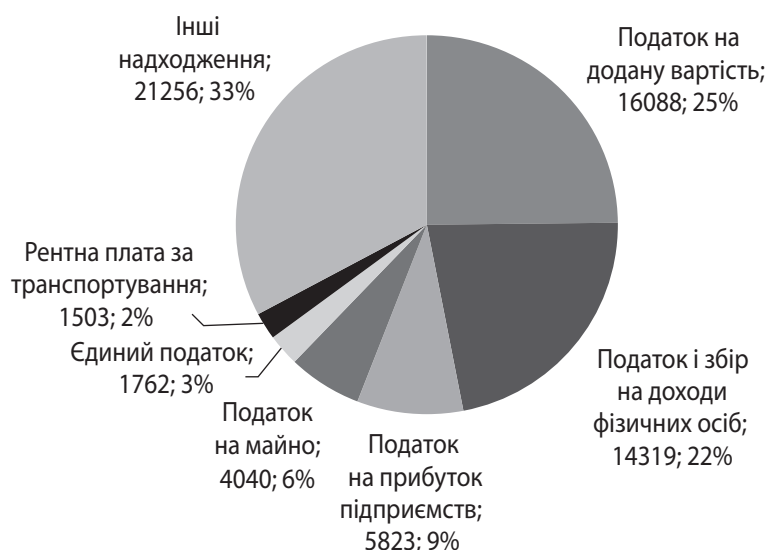


Рис. 4. Структура основних податкових платежів транспортних підприємств в Україні у 2019 р., млн грн, %

Джерело: сформовано за інформацією, наданою Державною податковою службою України.

Таблиця 2

Оцінка податкового навантаження та показників податкового планування в управлінні основними засобами транспортних підприємств за 2015–2019 рр.

№ з/п	Показник	Рік					2019 р. від 2015 р., +/-	2019 р. від 2018 р., +/-
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Загальна сума податкових платежів, млн грн	25977	42389	48907	52783	65163	39186	12380
2	Сума податкових платежів без ПДВ і податків та зборів на доходи фізичних осіб, млн грн	17138	26206	27917	28499	34756	17618	6257
3	Податок на прибуток, млн грн	1358	5309	5287	4634	5823	4465	1189
4	Балансова вартість основних засобів, млн грн	684928	772139	671147	641924	544467	-140461	-97457
5	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), млн грн	293568	359912	425887	486916	538501	244933	51585
6	Чистий прибуток (збиток), млн грн	-17848	7409	-16797	-24265	8422	26270	32687
7	Відношення суми податкових платежів до вартості основних засобів, %	3,8	5,5	7,3	8,2	12,0	8,2	3,7
8	Відношення суми непрямих податків до вартості основних засобів, %	2,5	3,4	4,2	4,4	6,4	3,9	1,9
9	Відношення суми податку на прибуток до вартості основних засобів, %	0,2	0,7	0,8	0,7	1,1	0,9	0,3
10	Відношення суми податкових платежів до чистого доходу від реалізації, %	8,8	11,8	11,5	10,8	12,1	3,3	1,3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
11	Відношення суми непрямих податків до чистого доходу від реалізації, %	5,8	7,3	6,6	5,9	6,5	0,7	0,6
12	Відношення суми податку на прибуток до прибутку (збитку), %	-7,6	71,7	-31,5	-19,1	69,1	76,7	88,2
13	Відношення суми податку на прибуток до прибутку (збитку), %	-7,6	71,7	-31,5	-19,1	69,1	76,7	88,2
14	Сума нарахованої амортизації основних засобів за рік, млн грн	32163	49088	61168	139423	54617	22454	-84806
15	Відношення суми податку на прибуток до амортизації, %	4,2	10,8	8,6	3,3	10,7	6,5	7,4

Джерело: сформовано за інформацією, наданою Державною податковою службою України та Державною службою статистики України.

нансових результатів діяльності транспортних підприємств, тому розрахунок коефіцієнтів податкового навантаження пропонується розраховувати також на їх основі разом із загальною сумою податкових платежів.

Транспортні підприємства у 2015 р., 2017 р. і 2018 р. були збитковими, проте чистий дохід від реалізації продукції, товарів, робіт і послуг зростає протягом всього періоду. Значні витрати, у тому числі за податками, спричинили збитковість діяльності.

Податкове навантаження на транспортні підприємства збільшується – частка сукупних податків у чистому доході від реалізації зростає з 8,8% у 2015 р. до 12,1% у 2019 р. Аналогічно частка сплачених податків без урахування ПДВ, ПДФО і ВЗ (непрямих податків) у чистому доході збільшується від 5,8% у 2015 р. до 6,5% у 2019 р. Відношення суми податкових платежів до балансової вартості основних засобів також зростає – з 3,8% у 2015 р. до 12% у 2019 р., для непрямих податків – з 2,5% до 6,4% відповідно. Це свідчить про те, що з одиниці вартості основних засобів генерується 12% податкових надходжень у бюджет у 2019 р. Питома вага податку на прибуток у балансовій вартості основних засобів збільшилася з 0,2% у 2015 р. до 1,1% у 2019 р. Основні засоби забезпечують одержання доходів транспортними підприємствами та реалізують надання послуг перевезення й обробки вантажів. Тому таке зростання свідчить про суттєве посилення податкового тиску на транспортні підприємства.

Відношення суми податку на прибуток до суми чистого прибутку надто велика – 69,1% у 2019 р. і 71,7% у 2016 р. У ці періоди, коли загальний галузевий показник показує прибутковість галузі, така висока частка свідчить про непропорційний податковий тиск і велику частину від'ємного фінансового результату, який одержано транспортними підприємствами через їх значну збитковість як за кількістю підприємств, так і за вартісним обчисленням непокритих збитків. За таких умов потрібний пошук більш дієвих механізмів податкового планування для оптимізації податкового навантаження на транспортні підприємства, зокрема, в системі забезпечення ефективного управління основними засобами.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз дозволив установити зростання податкового тиску на транспортні підприємства за всіма показниками. Сума сплачених податків збільшилася з 25977 млн грн у 2015 р. до 65163 млн грн у 2019 р., що становить зростання в динаміці на 251% за весь період аналізу і на 23% тільки за останній рік. Найбільшу суму податків сплачено підприємствами наземного та трубопровідного транспорту, питома вага яких у загальному обсязі податкових платежів галузі складає 59,7% у 2019 р., в основному за рахунок підприємств вантажного залізничного та автомобільного транспорту. Також вагомі податкові надходження забезпечують підприємства складського господарства та допоміжної діяльності у

сфері транспорту. Діяльність транспортних підприємств обкладається значною кількістю податків, основні з яких:

- ✦ податок на додану вартість (25% структури);
- ✦ податок на доходи фізичних осіб (22%);
- ✦ податок на прибуток (9%);
- ✦ податок на майно (6%);
- ✦ єдиний податок (3%);
- ✦ рентна плата за транспортування (2%);
- ✦ інші надходження (33%).

Податок на додану вартість і податок і збори на доходи фізичних осіб разом займають 47% від податкових платежів, що вимагає виокремлення їх суми, оскільки дані податки не впливають безпосередньо на витрати підприємства та фінансові результати, а сплачуються фактично споживачами та працівниками. Частка сукупних податків транспортних підприємств у чистому доході від реалізації складає 12,1%; питома вага податку на прибуток у балансовій вартості основних засобів збільшилася до 1,1%. У 2019 р. з одиниці вартості основних засобів генерується 12% податкових надходжень.

Податкова політика держави має бути спрямована на підтримку транспортних підприємств у їх прагненнях і необхідності оновлення та модернізації рухомого складу та транспортної інфраструктури. Збільшення податкового навантаження на транспортні підприємства, незважаючи на високу частку збиткових підприємств, вимагає оптимізації податків у системі ефективного управління основними засобами транспортних підприємств і перегляду їх амортизаційної політики. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Бабина О. Є., Карпенко О. О. Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту : навч. посіб. Київ : СІК ГРУП УКРАЇНА, 2012. 326 с.
2. Боняр С. М., Карпенко О. О., Будник В. А., Лерніченко К. В. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті : монографія. Київ : СІК ГРУП УКРАЇНА, 2016. 158 с.
3. Буцька О. Ю. Методика оцінки податкового навантаження: порівняльний аналіз. *Агросвіт*. 2013. № 24. С. 25–27. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/24_2013/6.pdf
4. Демченко М. Ю., Однолько Я. В. Порівняльна характеристика показників податкового навантаження України та країн світу. *Наука Онлайн*. 2018. № 5. URL: <https://nauka-online.com/wp-content/uploads/2018/05/Demchenko-Odnolko.pdf>

5. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. Державна податкова служба України. URL: <https://tax.gov.ua>
7. Karpenko O. O., Palyvoda O. M. Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 4. С. 33–39. DOI: 10.25140/2410-9576-2017-2-4(12)-33-39.
8. Коваленко А. В. Організаційно-економічний механізм формування податкової політики промислових підприємств : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Запоріжжя, 2019. 20 с.
9. Value added tax: effectiveness and legal regulation in Ukraine and the European Union / Kovova I., Malyshkin O. (Ukraine), Vicen V. (Slovakia), Shulyarenko S., Semenova S., Shpyrko O. (Ukraine). *Economic Annals-XXI*. 2018. Vol. 171. Issue 5–6. P. 4–14. DOI: 10.21003/ea.V171-01.
10. Коновалова О. В., Лохвицька І. Аналіз податкового навантаження та його вплив на стан економіки України. *Економічні науки. Серія «Облік і фінанси»*. 2013. Вип. 10. Ч. 1. С. 247–254.
11. Малахова Ю. А. Управління інвестиційною активністю автотранспортних підприємств в контексті корпоративного податкового менеджменту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Київ, 2020. 21 с.
12. Податковий кодекс України від 12.02.2010 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
13. Семенова С. М. Аналітичний облік в управлінні капітальними інвестиціями на підприємствах водного транспорту. *Водний транспорт*. 2016. № 1. С. 108–113.
14. Estimation of transport industry's economic sustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine / Semenova S., Kovova I., Shuliarenko S., Shpyrko O., Bukoros T. *Problems and Perspectives in Management*. 2020. Vol. 18. Issue 2. P. 501–514. DOI:10.21511/ppm.18(2).2020.41.
15. Федішин Н. І. Організування та оцінювання ефективності податкового планування на підприємстві : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Львів, 2014. 24 с.

REFERENCES

- Babyna, O. Ye., and Karpenko, O. O. *Finansovyi menedzhment na pidpriemstvakh vodnoho transportu* [Financial Management at Water Transport Enterprises]. Kyiv: SIK HRUP UKRAINA, 2012.
- Boniari, S. M. et al. *Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva na transporti* [Mechanism of Public-private Partnership in Transport]. Kyiv: SIK HRUP UKRAINA, 2016.
- Butska, O. Yu. "Metodyka otsinky podatkovoho navantazhennia: porivnialnyi analiz" [Methods of Assessing

- the Tax Burden: A Comparative Analysis]. Ahrosvit. 2013. http://www.agrosvit.info/pdf/24_2013/6.pdf
- Demchenko, M. Yu., and Odnolko, Ya. V. "Porivnialna kharakterystyka pokaznykiv podatkovoho navantazhennia Ukrainy ta krain svitu" [Comparative Characteristics of the Tax Burden of Ukraine and the World]. *Nauka Onlain*. 2018. <https://nauka-online.com/wp-content/uploads/2018/05/Demchenko-Odnolko.pdf>
- Derzhavna podatкова sluzhba Ukrainy. <https://tax.gov.ua>
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>
- Fedyshyn, N. I. "Orhanizuvannia ta otsiniuvannia efektyvnosti podatkovoho planuvannia na pidpriemstvi" [Organizing and Evaluating the Effectiveness of Tax Planning in the Enterprise]: *avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04*, 2014.
- Karpenko, O. O., and Palyvoda, O. M. "Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering". *Naukovyi visnyk Polissia*, no. 4 (2017): 33-39. DOI: 10.25140/2410-9576-2017-2-4(12)-33-39
- Konovalova, O. V., and Lokhvytska, I. "Analiz podatkovoho navantazhennia ta yoho vplyv na stan ekonomiky Ukrainy" [Analysis of the Tax Loading and its Influence on the Economy of Ukraine]. *Ekonomichni nauky. Seriia «Oblik i finansy»*, vol. 1, no. 10 (2013): 247-254.
- Kovalenko, A. V. "Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm formuvannia podatkovoi polityky promyslovykh pidpriemstv" [Organizational and Economic Mechanism of Tax Policy Formation of Industrial Enterprises]: *avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04*, 2019.
- Kovova, I. et al. "Value added tax: effectiveness and legal regulation in Ukraine and the European Union". *Economic Annals-XXI*, vol. 171, no. 5-6 (2018): 4-14. DOI: 10.21003/ea.V171-01
- [Legal Act of Ukraine] (2010). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
- Malakhova, Yu. A. "Upravlinnia investytsiinoiu aktyvnistiu avtotransportnykh pidpriemstv v konteksti korporatyvnoho podatkovoho menedzhmentu" [Management of Investment Activity of Motor Transport Enterprises in the Context of Corporate Tax Management]: *avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04*, 2020.
- Semenova, S. et al. "Estimation of transport industry's economic sustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine". *Problems and Perspectives in Management*, vol. 18, no. 2 (2020): 501-514. DOI:10.21511/ppm.18(2).2020.41
- Semenova, S. M. "Analitychnyi oblik v upravlinni kapitalnymy investytsiiami na pidpriemstvakh vodnoho transportu" [Analytical Accounting in the Management of Capital Investments at Enterprises of Water Transport]. *Vodnyi transport*, no. 1 (2016): 108-113.