

УДК 338.47(047.31)

*Олексій Ананченко, магістр
(Національний транспортний університет)*

*Віталій Гурнак, д. е. н., проф.
(професор кафедри «Транспортне право і логістика»,
Національний транспортний університет)*

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІКО-ГОСПОДАРСЬКОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У статті розглянуті питання фінансово-економічного характеру, які суттєво впливають на господарську діяльність підрозділів та підприємств транспортно-дорожнього комплексу. Проаналізовано наслідки скасування законодавчих норм нестягнення податку на додану вартість з надання транспортних послуг залізничним, автомобільним, морським та річковим транспортом з перевезення вантажів, пасажирів та багажу транзитом через територію і порти України.

Показано збільшення фінансового навантаження через зростання в 3-5 разів ставок податку на землю залізничного транспорту, а також проблеми, пов'язані з оновленням рухомого складу залізниць. Подано конкретне обґрунтування і пропозиції щодо створення Національної комісії регулювання питань транспорту України (НКРТ). Висвітлено окремі кадрові проблеми стосовно поліпшення ефективності управління транспортно-дорожнім комплексом України.

Ключові слова: транспортна галузь оподаткування, податок на додану вартість, транзитні перевезення, рухомий склад, законотворчість.

*Алексей Ананченко, магистр,
(Национальный транспортный университет)*

*Виталий Гурнак, д. э. н., проф.,
(профессор кафедры «Транспортное право и логистика»,
Национальный транспортный университет)*

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В статье рассматриваются современные вопросы финансово-экономического характера, которые существенно влияют на хозяйственную

© Ананченко О.Є., Гурнак В.М., 2015

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2015. Вип. 32

деятельность подразделений и предприятий транспортно-дорожного комплекса. Проанализированы последствия упразднения законодательных норм невзыскания налога на добавленную стоимость с поставок транспортных услуг железнодорожным, автомобильным, морским и речным транспортом по перевозке грузов, пассажиров и багажа транзитом через территорию и порты Украины. Показано увеличение финансовой нагрузки из-за роста в 3-5 раз ставок налога на земли железнодорожного транспорта, а также проблемы, связанные с обновлением подвижного состава железных дорог. Представлено конкретное обоснование и предложения по созданию Национальной комиссии регулирования вопросов транспорта Украины (НКРТ). Освещены отдельные кадровые проблемы, касающиеся улучшения эффективности управления транспортно-дорожным комплексом Украины.

Ключевые слова: транспортная отрасль налогообложения, налог на добавленную стоимость, транзитные перевозки, подвижной состав, законотворчество.

*Olexiy Ananchenko., Master,
(National Transport Universit)*

*Vitaliy Gurnak, PhD, Professor,
(Professor of Chair "Transport Law and Logistics",
National Transport University)*

PROBLEMS OF ECONOMIC MANAGEMENT AND ECONOMIC ACTIVITY IN THE TRANSPORT SECTOR IN MODERN CONDITIONS

The article considers the contemporary issues of financial and economic nature, that significantly affect the economic activities of the enterprises and transport complex. It analyzes the effects of the abolition of legislative norms for not collecting added value tax from the supply of transport services by rail, road, sea and river transport by the transport of goods, passengers and luggage in transit through the territory and ports of Ukraine. The increase of the financial load due to the 3-5 times growth of the land tax rates of the rail transport, as well as the problems associated with the upgrade of railway rolling stock are shown. The article presents concrete foundation and proposals for the establishment of the National Commission of regulation of the transport issues of Ukraine (NCRT). It highlights separate personnel problems on how to improve management efficiency of the transport complex of Ukraine.

Keywords: transport taxation sector, value added tax, transit, rolling stock, lawmaking.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіка країни знаходиться в кризовому стані, зокрема і через анексію Криму та війну з проросійськими бойовиками в східних областях України. Це негативно позначається і на функціонуванні транспортно-дорожнього комплексу. На початку нинішнього року залізничники з різних областей пікетували будинки Кабінету Міністрів та Адміністрації Президента України, а також Міністерства інфраструктури України.

В березні ц.р. Вільна профспілка машиністів-залізничників заявила про намір провести акцію протесту з короткотерміновою зупинкою руху поїздів на залізницях через не приділення уваги Урядом до соціально-економічних та технічних проблем залізничного транспорту і, зокрема, невиконання статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт». Нагадаємо, що подібні заходи на залізницях відбулись лише в кінці 1992 – початку 1993 років. Парадоксально, але нинішній виконуючий обов'язки Генерального директора Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця) М. Бланк публічно на шпальтах газети «Магістраль» підтримав позицію машиністів Вільної профспілки.

За роки незалежності в Україні створена нормативно-правова система, що дозволяла ефективно функціонувати транспортно-дорожньому комплексу і забезпечувати потреби народного господарства і населення в вантажах та пасажирських перевезеннях. Разом з тим в останні роки все більше проявляються негативні тенденції та необґрунтовані рішення на високому рівні, що знижують економіко-технічну стійкість транспортного конвеєра. Зокрема, ще в період кризи 2008–2009 років в пошуках додаткових валютних надходжень до державного бюджету була законодавчо скасована норма нестягнення податку на додану вартість з послуг на транзитні перевезення. А це в подальшому призвело до значного падіння транзиту через територію України і, як наслідок, зменшення валютних надходжень. Нещодавно були збільшені в 12–18 разів ставки оподаткування земель залізничного транспорту, що значно збільшує фінансове навантаження на транспорту галузь. І це, зокрема, в той час, коли в пошуках коштів на багатьох підприємствах залізничного транспорту уже введено чотириденний робочий день.

Протягом багатьох років всі міністри транспорту (інфраструктури) України та генеральні директори Укрзалізниці наводять жахливі цифри старіння наявного локомотивного та вагонного парків, слабке його поповнення через нестачу коштів в Укрзалізниця для проведення їх закупівель. Разом з тим, ніхто за цей час не добився виконання Міністерством фінансів України норми Закону України «Про залізничний транспорт», де встановлено, що оновлення рухомого складу залізниць відбувається за рахунок коштів передбачених в Державному бюджеті України. На нашу думку цьому побічно сприяє і недолуга кадрова політика, коли керівники транспортної галузі працюють на своїх посадах 1-2 роки. Ці та інші питання висвітлюються в даній статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розглядом проблем і перспектив розвитку транспортно-дорожнього комплексу України займались відомі вітчизняні фахівці: Ю. Бараш, О. Дейнека, М. Дмитриченко, М. Дмитрієв, В. Загорулько, В. Ільчук, О. Климпуш, О. Котлубай, В. Макаренко, П. Підлісний, О. Пшінько, Т. Рябчун, І. Садловська, Є. Сич, Ю. Цветов, О.Чебанова, Г. Ейтутіс та багато інших. Публікації з питань пошуку шляхів підвищення ефективності функціонування різних видів транспорту надруковані в останніх збірниках наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту, Національного транспортного університету, Національного авіаційного університету, Матеріалах ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (ЭКУЖТ 2014), збірнику доповідей Науково-практичної конференції «Інформаційна безпека України» (Національний університет імені Т. Шевченка, 2015) та інших.

Мета статті. Метою даної статті є аналіз ситуації, що склалася на даному етапі на різних видах транспорту з точки зору вирішення окремих проблем для підвищення ефективності функціонування транспортно-дорожнього комплексу України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Після проголошення незалежності України і створення Державної адміністрації залізничного транспорту України, а потім Міністерства транспорту України протягом декількох років зусиллями транспортників – народних депутатів різних скликань О. Кожушка, О. Пучка, О. Климпуша, Ю. Крука, Л. Костюченка, О. Єдіна та інших парламент держави прийняв низку Законів України, спрямованих на забезпечення стійкості роботи автомобільного, залізничного, водного, авіаційного транспорту та автодорожнього господарства. Зокрема були прийняті Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про морські порти» та багато інших. Доречно при цьому зазначити, що Верховна Рада України свого часу законодавчо затвердила положення, за яким для земель залізничного транспорту застосовувались пільгові ставки у розмірі 0,25% від нормативної грошової оцінки земельної ділянки, та 0,02% від одиниці площі ріллі за земельні ділянки за межами населених пунктів, нормативну грошову оцінку яких не проведено. Це суттєво вплинуло на фінансовий стан залізниць.

Доречно зазначити, що згодом неодноразово робились спроби на законотворчому рівні поширити пільгове оподаткування земель аеропортів цивільної авіації України, але вони не знайшли ділової підтримки парламентарів. Ці питання були віддані для розгляду і можливого вирішення обласним адміністраціям. Але за нашими даними практично в жодному обласному центрі позитивної підтримки не спостерігалось. До речі, землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування взагалі не підлягають оподаткуванню, бо свого часу дорожники передали всі землі смуг відведення автодоріг в підпорядкування місцевим органам. На жаль, в кінці 2014 року пільгове оподаткування земель залізничного транспорту було скасоване. Свого часу при прийнятті закону України «Про залізничний транспорт» законодавчо було затверджено положення, за яким придбання рухомого складу залізниць повинно здійснюватися за рахунок коштів держави. Свого часу при прийнятті Закону України «Про залізничний транспорт» законодавчо було затверджене положення, за яким придбання рухомого складу залізниць повинно здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету. Проте фактично жодного року ця норма не виконувалась і в держбюджеті постійно з'являлись нулі в графі про закупки рухомого складу для залізничного транспорту. Влада при всіх урядах сприймала Укрзалізницю як самодостатнє багате підприємство, що може вирішити існуючі проблеми за рахунок своїх внутрішніх можливостей. Об'єктивно треба зазначити, що після розпаду Радянського Союзу при розподілі майна колишнього Міністерства шляхів сполучень СРСР на частку України припала майже п'ята частина тодішнього рухомого складу. Плюс різкий спад виробництва в країні та зменшення обсягів транспортних перевезень сприяли такому становищу. Але з плином часу зараз ситуація докорінно змінилась. З офіційних джерел Укрзалізниці відомо про критичне старіння і майже стовідсоткове вироблення свого ресурсу тепловозами, електровозами та дизельпоїздами. Незважаючи на деяке придбання пасажирських і вантажних вагонів (частково навіть за кредити ЕБРР), їх старіння та майбутнє вибуття з експлуатації викликає велике занепокоєння. Але жоден з міністрів транспорту чи міністрів інфраструктури, маючи статус члена Кабінету Міністрів України, не спромігся добитись виділення для Укрзалізниці коштів в Державному бюджеті країни для придбання вагонного парку.

Фінансове становище Укрзалізниці ускладнилось ще й ростом боргових зобов'язань у зв'язку з різким зростанням долара; за неофіційними даними кредитний

борг перевищив 34 млрд. грн. Для порівняння відзначимо, що зовсім інший підхід до фінансування дорожнього господарства України. Так фінансові ресурси державного бюджету для Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) складають на 2015 рік 23,2 млрд. грн., з яких на обслуговування боргу по раніше залучених кредитах надано 19,1 млрд. грн. і тільки 4,1 млрд. грн. направляється на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування. Слід зазначити, що Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» був прийнятий 15 років тому. Він визначає особливості будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії. Проте, ні Міністерство, ні Укравтодор не спромоглися залучити інвестиції для концесійних доріг, для створення системи платних шляхів.

Для транспортників України важливим завданням було і є залучення нових обсягів транзитних перевезень. Важливим елементом для транзитних перевезень є удосконалення тарифно-цінової та податкової політики в державі. З метою залучення додаткових обсягів транзитних перевезень територією України у Законі України «Про податок на додану вартість» (Відомості Верховної Ради України, 1997 р., № 21) було встановлено, що звільняються від оподаткування операції з поставки транспортних послуг, залізничним, автомобільним, морським та річковим транспортом по перевезенню вантажів, пасажирів, багажу та вантажобагажу (товаробагажу) транзитом через територію та порти України.

Відповідно до статті 3 Закону України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1192-XIV гарантувалась свобода транзиту шляхом забезпечення відсутності будь-якої дискримінації стосовно транзитного вантажу за його ознаками, а також, що, враховуючи фактор міжнародних взаємовідносин, важливо основним положенням Генеральної Угоди про торгівлю товарами та послугами Всесвітньої організації торгівлі.

За ініціативою тодішнього Міністра транспорту України Г. Кірпи парламентом був прийнятий Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках». Він предметно визначав основні принципи розвитку транзитного потенціалу України шляхом створення сприятливих умов для учасників транзитних перевезень, збільшення валютних надходжень від експорту транспортних та інших послуг. Всі ці та інші заходи дозволили українським залізницям стати доволі конкурентоздатними на ринку міжнародних транзитних перевезень.

Проте вже в прийнятому 25 березня 2005 року Законі «Про внесення змін для Закону України «Про державний бюджет України на 2005 рік» та деяких інших законодавчих актів» ці нормативні норми було істотно змінено, тобто податок на додану вартість з транзиту не стягувався, оскільки продовжувалася дія пункту 11 і 15 статті 11.15 Закону України «Про податок на додану вартість» за операціями з надання послуг, пов'язаних з перевезенням (переміщенням) пасажирів та вантажів транзитом через територію та порти України. Але тепер тільки з вантажів за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України, причому це були в основному низьковартісна продукція (будівельні матеріали, цемент). А в кінці 2009 року податок на додану вартість був впроваджений на всі транзитні вантажі, що призвело до зниження обсягів. Слід зазначити, що в жодній з держав СНД та суміжних з Україною країн дальнього зарубіжжя податок на додану вартість з послуг, пов'язаних з транзитними перевезеннями, не застосовується. Проте, керівництво Укрзалізниці та Мінтрансв'язку України, маючи багато розрахунків недоречності таких змін щодо ПДВ і ситуативної вигоди на загальнодержавному рівні, не відстояло ці позиції в

Міністерстві фінансів України при підготовці проектів Законів України «Про державний бюджет України» на різні роки.

Міністр інфраструктури України А. Пивоварський 23 лютого 2015 року в Українському кризовому медіа-центрі окреслив власне бачення подальшого реформування транспортної галузі. Зокрема в морську галузь необхідно залучати інвестиції, для чого потрібно створити сприятливі умови для публічно-приватного партнерства в морській галузі. Наразі міністерство працює над тим, аби найближчим часом представити перший пілотний проект такого співробітництва. Вже незабаром оцінювач почне процедуру оцінки порту «Южный». Міністерство інфраструктури має намір виключити зі списку стратегічних об'єктів порти. І це за умови, що за підсумками 2014 року майже всі морські торговельні порти, які є держпідприємствами, наростили обсяги вантажопереробки і спрацювали з прибутком. Загалом обсяг переробки вантажів у державних портах збільшився на 4 відсотки, а в січні 2015 року морські порти континентальної частини України збільшили обсяги вантажопереробки, порівняно з січнем 2014 року на 14,7 відсотків. Усі стратегічні порти – Одеський, Южный, Іллічівський, Миколаївський, Октябрський, Маріупольський – спрацювали з прибутком. В умовах війни, анексії Криму, знищення промисловості, падіння обсягів виробництва портова галузь є однією з небагатьох, яка розвивається, постійно покращує показники роботи, стабільно поповнює державний бюджет. У 2014 році державні морські порти спрацювали так, що наприкінці 2014 року уряд навіть ухвалив рішення додатково вилучити із трьох морських портів (Маріупольського, Одеського та Южного) частину чистого прибутку та додаткового капіталу. На наш погляд немає об'єктивної необхідності приватизації прибуткових підприємств, а от неефективні та збиткові державні підприємства слід приватизувати.

Нагадаємо, що ще в лютому 2012 р. Верховною Радою України за реєстраційним номером 9337 в цілому був прийнятий Проект Закону про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та почалася реалізація його положень. Проте через відомі об'єктивні та суб'єктивні причини цей процес затягнувся і фактично тільки в 2015 р. розпочалася конкретна робота, зокрема незалежна оцінка майна українських залізниць, яку проводить авторитетна Deloitte & Touche Ukraine (підписання договору з нею відбулось 26 грудня 2014 р.). Оцінка ускладнюється анексією Криму та бойовими діями на Донецькій залізниці в Луганській та Донецькій областях, де знищена інфраструктура залізниці. Тому їх не можна включати в Статут ПАТ «Українська залізниця».

Проте на виконання Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», наказу Міністерства інфраструктури України від 9 липня 2014 р. № 301 «Про заходи щодо реорганізації Укрзалізниці підприємств та установ залізничного транспорту загального користування» та інші заходи щодо виконання постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» проводиться реорганізація Укрзалізниці. В згаданому законі України передбачено, що створюється акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого будуть належати державі.

Проте, на нашу думку, необхідно внести застережливі зміни в існуючі закони, які б унеможливили приватизацію залізничного комплексу у майбутньому ніякими рішеннями вищих органів.

До речі, аналізуючи досвід реформування російських залізниць, ми бачимо, що там теж начебто були закладені нормативні перестороги та перешкоди щодо приватизації залізничного майна. Але пройшов певний час і у 2012 році Кабінет Міністрів Російської Федерації прийняв рішення, за яким Перша вантажна компанія Російських залізниць (РЖД) вже перейшла у приватну власність з усім рухомим складом.

При реформуванні ще одне питання, яке потребує прискіпливого аналізу і зваженого вирішення – це ліквідацію перехресного субсидування витрат на пасажирські перевезення доходами від вантажних перевезень. Зараз збитки у Укрзалізниці від пасажирських перевезень складають мільярди гривень на рік. Особливо, дошкуляють соціально важливі приміські перевезення та транспортування понад 20 видів пільговиків. Проте, значне підвищення вартості проїзних квитків при низькій, в основній масі населення, заробітній платі фактично неможливе. До речі ці проблеми мають місце і на автомобільному транспорті на автобусних міжміських перевезеннях, в роботі маршрутних таксі та міському електротранспорті та на метрополітенах. Верховна Рада України 11 грудня 2014 року затвердила програму дій Кабінету Міністрів України на 2015-2016 роки. В розділі «Нова соціальна політика» уряд передбачає перехід до адресності і монетизації існуючих пільг. Але для цього потрібно внести зміни до 25 різних законодавчих актів України. Реально оцінюючи роботу Верховної Ради України, це може відбутися не раніше 2016 року. Крім того, необхідно на цей час точно встановити кількість пільговиків в країні, а головне передбачити необхідну суму коштів в Державному бюджеті України. В зв'язку з політикою держави на децентралізацію управління теоретично є ще один напрям, але створення регіональних компаній приміського пасажирського сполучення (за прикладом Росії) в наших умовах, на наш погляд, немає перспективи. Адже і зараз місцеві органи відшкодовують залізницям не більше 45 відсотків за пільгові перевезення через брак коштів в місцевих бюджетах.

Після рейдерського захоплення судноплавної компанії «Укррічфлот» при пасивній позиції Мінтрансв'язку України на річці Дніпро вантажні перевезення мають фактично локальний характер, а галузь занепала. Пасажирські перевезення направлені на розвиток туризму та приміських перевезень.

Державна авіаційна служба України реально не володіє важелями впливу на авіаперевезення. Виникають постійні конфлікти між приватними авіакомпаніями та аеропортами комунальної підпорядкованості. Яскравим прикладом є недавні протистояння в державному підприємстві «Аеропорт «Бориспіль». За повідомленням засобів масової інформації вживаються заходи до нового розгляду справ дивного банкрутства колись досить потужної авіакомпанії «Аеросвіт». Державіаслужба не зробила ніяких кроків, щоб запобігти виходу з авіаринку України популярного лоукостера угорської малобюджетної авіакомпанії Wizz Air Hungary.

На автомобільному транспорті понад 95 відсотків рухомого складу знаходиться у комунальній, акціонерній або приватній власності. Департамент автомобільного транспорту в Міністерстві інфраструктури України фактично не в змозі вирішувати виникаючі проблеми господарської діяльності непідлеглих автопідприємств. Недавні страйки та протистояння легальних та нелегальних таксистів, водіїв маршрутних автобусів тому підтвердження. Не можуть дати раду цим питанням і громадські організації автоперевізників, які очолював народний екс-депутат М. Шкіря.

Конфліктні події на різних видах транспорту, зокрема конфлікт між вищим керівництвом ДТГО «Південно-Західна залізниця» та Державної адміністрації

залізничного транспорту України, звільнення керівників ДП «Укрзалізничпостач», Укрводтранспіспекції та Одеського морського порту, кримінальні справи проти високопосадовців компанії «Автомобільні дороги України» та «Укравтодору», начальника Південно-Західної залізниці та керівництва державного аеропорту «Бориспіль», змушують звернути увагу на кадрові проблеми на макрорівні.

На наш погляд, після Г. Кірпи всі наступні Міністри транспорту і зв'язку України – Є.Червоненко, В. Бондар, М. Рудьковський, Й. Вінський, К. Єфіменко, Б. Колесников, М. Бурбак, – не займались глобально-перспективними проблемами розвитку підлеглого їм транспортно-дорожнього комплексу, а вирішували в основному локальні, часто – політичні, питання. До того ж ні за освітою, ні за своїм попереднім досвідом практичної роботи, вони не могли стати кваліфікованими спеціалістами в галузі транспорту і не стали генераторами ідей по визначенню пріоритетних напрямів розвитку та функціонування складного транспортно-дорожнього господарства. Дійшло до того, що в період після перемоги помаранчевої революції за поданням профільного міністерства Кабінет Міністрів України своїм розпорядженням на посаду Генерального директора Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниці) затвердив вчителя фізкультури з технікуму зі Львова Зенко Афтаназіва.

В Україні є досвід призначення заступниками Голови Уряду фахових транспортників, які зі знанням справи відстоювали загальнодержавні інтереси галузі. Зокрема, це були А. Хомич, К. Масик, В. Гладуш, В. Євтухов та інші. Згодом ця традиція була знехтувана. Правда в нинішньому Кабінеті Міністрів України віцепрем'єром призначений В. Вошецький, який не є транспортником, хоча й керував деякий час об'єднанням «Укравтодор» та компанією «Автомобільні дороги України». Цілком ймовірно, що новий Міністр інфраструктури України А. Півоварський не зміг його, наприклад, переконати в необхідності і економічній доцільності збереження пільгового оподаткування земель залізничного транспорту. Адже для залізничного транспорту це дуже важливе стратегічне питання. Станом на початок 2014 року земель залізничного транспорту налічувалось 235 тис. 938 гектар, на яких було розміщено 58 тис. 383 об'єкти, які в тій чи іншій мірі беруть участь в забезпеченні виробничо-технологічного процесу галузі. Причому вони знаходяться не тільки в смузі відводу, а й поза нею, зокрема адміністративні будинки і споруди Укрзалізниці, управлінь залізниць та дирекцій, практично всі медичні заклади, технікуми, профтехучилища, коледжі, ДП ДНДЦ УЗ, ДП «Укртрансфармація», ДП «Проектно-конструкторське і технологічне бюро рухомого складу», спортивні і культурні заклади тощо. До речі, згідно з офіційними даними Міністр інфраструктури України В. Півоварський закінчив Київський національний університет імені Тараса Шевченка за фахом «історія» та Школу права і дипломатії Флетчера Університета Тафтса, де вивчав міжнародний бізнес і фінанси. За відомостями сайту Верховної Ради України до призначення міністром А. Півоварський був генеральним директором крупної групи компаній «Контініум», до складу якої входять автозаправки «WOG», виробництво сирів «Комо» та молочної продукції «Галичина».

Хоч як це не парадоксально, але варто повернутись до подій 10-річної давнини. Тодішній Міністр транспорту і зв'язку України – Генеральний директор Укрзалізниці Г. М. Кірпи створив політичну партію «Відродження», метою якої було входження її депутатів до складу Верховної Ради України і створення в подальшому транспортного лоббі в позитивному розумінні цього значення. На жаль, з відомих причин цього не сталося і фактично інтереси автомобільної, водної, дорожньої,

залізничної галузі на законодавчому рівні, як свідчить досвід, відстоюються неефективно. При цьому Комітет Верховної Ради з питань транспорту формується не за фаховим та освітнім принципами, а за квотами політичних партій, фракцій та депутатських груп.

Тож не дивно, що в ході реформування вітчизняної фіскальної системи законотворці з легкістю для Укрзалізниці підвищили граничний розмір ставок земельного податку, скасувавши при цьому пільгове оподаткування земель залізничного транспорту. Законом України від 28.12.2014 року № 71-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» встановлено, що з 1 січня 2015 р. ці ставки збільшилися відповідно до 3 та 5 відсотків. Враховуючи розмір земельного фонду підприємств залізничного транспорту, новий формат податку досить відчутно збільшив фіскальне навантаження на залізничників. Можливо варто тепер переглянути розміри смуги відведення від колій в бік їх зменшення, адже їх розмір був встановлений ще в часи паровозної тяги.

Свого часу законодавче введення податку на додану вартість на послуги, пов'язані з транзитними перевезеннями до України, дуже негативно вплинуло на обсяги транзиту через території нашої держави. За нашими орієнтовними розрахунками до 90 відсотків обсягів українського транзиту формується в Росії, Білорусії та Казахстані і у них є можливість об'їхати (за необхідності) залізницю України. Існування Митного союзу в складі вищезазначених держав та введення ними з 2013 року уніфікованого тарифу на перевезенні вантажів залізничним транспортом у межах Росії, Білорусії та Казахстану ставить нові проблеми перед транспортом України. Анексія Криму та військові дії у Луганській та Донецькій областях дуже ускладнили транспортну транзитну роботу.

З огляду на дії різних чиновників слід відверто визнати, що Україна втрачає свої позиції на міжнародних ринках транспортних послуг, висока транспортна складова у ціні продукції знижує можливості експорту товарів, посилюються тенденції експансії іноземних транспортних компаній на внутрішній ринок України, зменшуються обсяги транзитних перевезень, які є найприбутковішим видом послуг. Тому вони повинні бути у центрі уваги причетних державних органів. На наш погляд, об'єктивно виникає потреба у підготовці нової транзитної концепції і програми до 2020 р., де зокрема передбачати розробку комплексу економіко-правових та організаційних заходів з розвитку міжнародних (експортних, імпорتنих і транзитних) перевезень, що відображали б нові структурні принципи їх організації, серед яких облік, контроль, взаєморозрахунки, посилення та ефективну експлуатацію міжнародних транспортних коридорів з урахуванням внутрішніх потреб як регіонів, так і економіки країни, а також отримання валюти за міжнародні перевезення, організацію комплексного сервісу обслуговування іноземного транспорту та екіпажів на різних видах транспорту в Україні. Зважаючи на міжгалузевий характер, доцільно було б здійснювати координацію причетних до реалізації майбутньої програми виконавчих органів влади шляхом формування координаційної комісії на найвищому державному рівні.

Виходячи з вищевикладеного, на наш погляд, на часі стає питання щодо необхідності створення Національної комісії з питань регулювання транспорту (НКРТ). При цьому слід відзначити, що у нашій державі вже давно існує і діє Національна комісія регулювання електроенергетики України (НКРЕ), а відповідно до статті 17 Закону України «Про телекомунікації» від 18.11.2003 р. за № 1280-ІУ була створена Національна комісія з питань регулювання зв'язку (НКРЗ). При цьому бажано,

щоб НКРТ став органом безпосередньо підконтрольним Президенту України із спеціальним статусом. Виходячи з вищевикладеного, в загальному вигляді варто попередньо окреслити коло питань, які може вирішувати Національна комісія з питань регулювання транспорту:

- узагальнювати практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції щодо вдосконалення законодавства;
- розробляти і затверджувати нормативно-правові акти з питань, що належать до її компетенції, та контролювати їх виконання;
- здійснювати ліцензування послуг з перевезення пасажирів і вантажів відповідно до закону, перевірку дотримання умов ліцензованої діяльності, нагляд за ринком послуг різних видів транспорту, тарифне регулювання у галузі транспорту;
- отримувати безоплатно від суб'єктів господарської діяльності у галузі транспорту статистичну звітність в обсягах, порядку і в терміни визначені законодавством, а від центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування – документи, матеріали, статистичну та іншу інформацію, визначену законодавством;
- приймати в межах своєї компетенції рішення, які будуть обов'язковим для виконання суб'єктами господарської діяльності у галузі транспорту;
- передавати до Антимонопольного комітету України матеріали у разі виявлення порушень законодавства про захист економічної конкуренції;
- звертатися до суду з відповідними позовними заявами в разі порушення законодавства суб'єктами господарської діяльності у галузі транспорту;
- створювати сприятливі організаційні та економічні умови для залучення інвестицій до галузі транспорту;
- забезпечувати всім суб'єктам рівні умови діяльності у галузі транспорту;
- здійснювати співробітництво з відповідними органами регулювання у галузі транспорту іноземних держав.

Звичайно цей перелік є умовним і при безпосередньому опрацюванні документів може бути розширений або скорочений. Можливо, доцільно буде надати НКРТ право застосовувати в установленому законом порядку санкції за порушення законодавства про транспорт. Важливо і те, що НКРТ (у такій, наприклад, конфліктній ситуації, як підвищення тарифів на пасажирські та вантажні перевезення) буде мати доступ безпосередньо і до фінансових документів, наприклад, для аналізу реальної собівартості перевезень, і підприємств рудно-металургійного комплексу з їх собівартістю продукції та величиною транспортної складової в ній. А це дасть можливість при формуванні рівня тарифів враховувати загальнодержавні інтереси, не лобюючи нічий інтересів. При цьому варто було б врахувати досвід інших країн з регулювання транспортних проблем, зокрема Російської Федерації та Казахстану і Європейського Союзу щодо виконання збиткових, але соціально значимих і необхідних приміських та міських пасажирських перевезень автомобільним, залізничним та міським електротранспортом.

Висновки і пропозиції. Стратегічний курс на децентралізацію в управлінні економікою держави змушує транспортників звернути увагу на ці питання і зокрема на співпрацю з місцевими органами. Ймовірно на часі вивчення питання щодо децентралізації «Укравтодору» та доцільності передачі обласних автодорів на місця. Створення замість Державної адміністрації залізничного транспорту України майбутнього ПАТ «Українська залізниця» об'єктивно понижує правовий його статус і підвищує роль Мінінфраструктури України у вирішенні у вищих державних структурах по-

точних і стратегічних питань функціонування залізниць. Разом з тим, на нашу думку, важливим інструментом і першочерговим завданням у підприємств залізничного транспорту є проведення наполегливої роботи з органами місцевого самоврядування, аби ті передбачили, наприклад, зниження ставки та пільги по земельному податку для земель залізничного транспорту, або вживали заходів щодо відшкодування витрат транспортників на перевезення пасажирів пільгових категорій. Важливим елементом має бути поліпшення кадрової політики, адже не можна, наприклад, вважати нормальним не заміщення протягом півроку ключової посади Генерального директора Укрзалізниці. Пропонується розглянути питання створення Національної комісії регулювання транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гурнак В.М. Стан та проблеми міжнародних транзитних перевезень / Гурнак В.М., Гурнак М.В., Ананченко О.Є. // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті». ЕКУЖТ 2013. С. 93-95. Г. Судак. АР Крим. – 11 октябрю 2013 года.
2. Сайт газети «Магістраль». – www.magistral-uz.com.ua.
3. В. Гурнак. Реализация комплексной программы утверждения Украины как транзитного государства / В. Гурнак, О. Ананченко, Н. Гурнак // Научный журнал «Экономика Украины». – № 7 – С. 26-36. – К., 2011.
4. «Про Положення про Державне агенство автомобільних доріг України». – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/456/2011>.
5. Постанова «Про затвердження Державної програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки» від 24 жовтня 2012 року № 970 / Кабінет Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
6. Сайт – www.rada.gov.ua

REFERENCES

1. Gurnak V.M., Gurnak M.V., Ananchenko O.Ye. *Stan ta problemy mizhnarodnykh tranzytnykh perevezen'* [Status and problems of international transit traffic], *Materialy mizhnarodnoyi naukovopraktychnoyi konferentsiyi «Problemy ekonomyky u upravlenyya na zheleznodorozhnom transporte»* [Materials of the International Scientific Conference "Economic and management problems of rail transport"], 11.10.2013, pp. 93-95.
2. *Sayt hazety «Mahistral'»* [Site of the newspaper «Mahistral»]. Available at: www.magistral-uz.com.ua.
3. Gurnak V.M., Gurnak M.V., Ananchenko O.Ye., *Realyzatsyya kompleksnoy prohrammy utverzhdenyya Ukrainy kak tranzytnoho hosudarstva* [Implementation of a comprehensive program approval of Ukraine as a transit country], 2011, issue 7, pp. 26-36.
4. «*Pro Polozhennya pro Derzhavne ahenstvo avtomobil'nykh dorih Ukrainy»* ["On the Regulation on the State Agency for Roads of Ukraine"]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/456/2011>.
5. *Postanova «Pro zatverdzhennya Derzhavnoyi prohramy reformuvannya zaliznychnoho transportu 2010-2019 roky» vid 24 zhovtnya 2012 roku № 970 / Kabinet Ministriv Ukrainy* [Resolution «On approval of the State program of railway reform 2010-2019 years» of 24 October 2012 № 970 / Cabinet of Ministers of Ukraine]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
6. *Sayt* [Site]. Available at: www.rada.gov.ua.