

*Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Оптимізація оподаткування в сфері пасажирських автоперевезень [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Труди V міжнародної науково-практичної конференції «Дослідження і оптимізація економічних процесів (Оптимум – 2006)» 23-24 листопада 2006 р. – Харків : НТУ «ХП», 2006. – С. 230.*

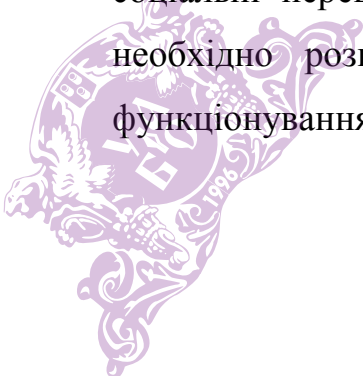
УДК 658.15:656.3

*Ю.Б. Слободяник, к.е.н., м. Суми*

## ОПТИМІЗАЦІЯ ОПОДАТКУВАННЯ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ

Інвестування інфраструктури автомобільного транспорту до початку ринкових реформ здійснювалось переважно з державного бюджету. З 1992 року фінансування з державного бюджету оновлення рухомого складу, капітального будівництва виробничо-технічної бази, автостанцій припинилося. Лібералізація ринку автотранспортних послуг і реалізація права на підприємницьку діяльність допомогли зупинити падіння обсягу пасажирських перевезень, але гострі проблеми були розв'язані лише частково.

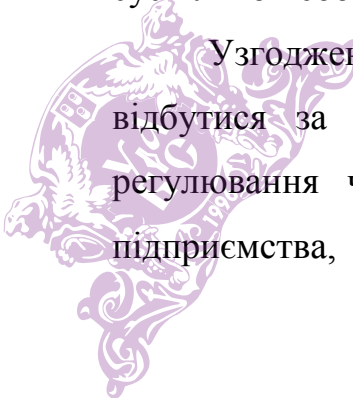
Для перевізників, які працюють на внутрішньому ринку, залишаються невирішеними проблеми компенсації за пільгові пасажирські перевезення та державної підтримки перевізників, що здійснюють соціальні перевезення. Але головною проблемою, на нашу думку, яку необхідно розв'язувати в першу чергу залишаються нерівні умови функціонування перевізників різних форм власності.



Аналіз статистичних даних свідчить про те, що на ринку пасажирських автопослуг сьогодні існує наступне співвідношення транспортних операторів: приватні підприємці – фізичні особи – близько 80%; підприємства різних форм власності – близько 20%. Вимоги до організації діяльності підприємств та приватних підприємців значно відрізняються: це і наявність певних відділів та служб (обслуговуючої ремонтної бази, служби охорони праці та безпеки руху тощо); обсяги звітності; ступінь відповідальності за порушення у сфері організації перевезень тощо. До того ж, конкуренція між перевізниками різних форм власності виявилася нерівноправною через непорівнянність структури їх витрат та податкового навантаження. Перевізники, які перебувають на спрощеній системі оподаткування, мають штучні переваги перед підприємствами – вони не є платниками ПДВ, але використовують рівні з конкурентами тарифи, що призводить до значного збільшення доходів. Підприємства, в свою чергу, сплачують всі податки, більшість яких підвищує собівартість перевезень. Таке податкове навантаження в порівнянні з оподаткуванням приватних підприємців створює нерівноправні умови функціонування та не забезпечує справедливої конкуренції.

Як наслідок – невеликі підприємства та приватні підприємці поступово витісняють з ринку автопослуг великі АТП. Це призводить до перенасичення ринку транспортними засобами малої місткості і різкого зменшення кількості автобусів великої місткості, що є неефективним ні з точки зору екології та безпеки перевезень, ні з точки зору наявності суспільно необхідної транспортної роботи.

Узгодження вищенаведених проблем, на нашу думку, повинно відбутися за умов поєднання ринкових інструментів та державного регулювання через дію ринкових механізмів, фінансового механізму підприємства, а також дію регулюючих механізмів, у тому числі



механізмів державного та регіонального регулювання та підтримки підприємств пасажирського автотранспорту. За таких умов будуть задовольнятися і соціальні потреби. Тому можна зробити висновок, що ринковий підхід здатний об'єднати інтереси головних суб'єктів, що діють на ринку пасажирських автотранспортних послуг – підприємств пасажирського автотранспорту, держави та населення.

State Higher Educational Institution  
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING  
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”

Державний вищий навчальний заклад  
“УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ  
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”

